

Svenska Jaguarklubbens historia 1972-1995

skriven av Leif H Andersson



Jaguar XK 150 DHC, 1958 års modell. Foto: Troligtvis Anders Bruzelius

Svenska Jaguarklubbens historia 1972-1995

Till

Svenska Jaguarklubben och klubbens medlemmar för alla trevliga minnen och roliga träffar

och till

Ulla-Britt som på ett fantastiskt sätt stått ut med att jag försvunnit in i skrivkammaren nästan varje eftermiddag under ett och ett halvt år. Hon har också kommit med goda idéer och infallsvinklar vilket betytt mycket för tillkomsten av denna bok.

Leif H Andersson

Jaguarklubbens tidiga historia, 1972-1995, inledning

Redan i början av 2000-talet fick jag en uppmaning från någon klubbmedlem att jag borde skriva ned klubbens historia. Jag hade ju den övergripande bilden av klubben och det breda kunnandet om klubbens utveckling. Tyvärr gick det inte just då. Jag hade mitt arbete att sköta, min fru och två barn, hus, trädgård att ta hand om samt två veteranbilar och två "andrabilar" att serva. Den som senare på allvar tog tag i historiken var dåvarande ordförande Rolf Hammarberg, som under 2005 övertygade Björn Hammar att ta på sig uppgiften. Rolf sände ut ett bekräftelsebrev till sex av oss ledande klubbmedlemmar, aktiva under nittonhundratalet, för att förbereda oss på att Björn skulle kontakta oss för intervjuer. Men Björn hörde aldrig av sig och gick tyvärr bort alldeles för tidigt. Projektet rann ut i sanden.

Åren gick och det dröjde ända till 2019 då historiken kom upp igen. Det var klubbmedlemmen Bosse Ringholm som uppmanade mig att det nu var dags att ta tag i det sedan länge pyrande uppdraget. Vid ett möte hemma hos Clas Göran Carlsson samma år, kom saken upp igen och det var då inte svårt att tacka ja till uppdraget.

Klubbens tidiga historia, 1972-1995, är min egen berättelse och utgår från mina minnen och mina upplevelser kring hur vi startade, byggde upp och utvecklade klubben. Andra medlemmar har kanske andra minnesbilder, men detta är mina intryck och synpunkter. Mitt underlag är två tjocka pärmar med Jaguar- och klubbmaterial, dokument, brev och samtliga klubbtidningar från klubbens begynnelse. Jag har också gjort intervjuer med klubbmedlemmar, fd medlemmar och andra med anknytning till klubben.

Klubbens tidiga historia har skrivits, dels för att ge gamla medlemmar en liten nostalgitripp, dels för att nya medlemmar ska få en inblick i vad som hände i klubben under 1970-, 1980- och 1990-talen. Berättelsen är också tänkt att hylla och uppmärksamma alla de medlemmar som på den tiden hjälpte till och verkade för klubbens bästa. Historiken kan läsas från första till sista sidan, men kan också fungera som en uppslagsbok för att få veta vad vi gjorde i klubben ett visst år. Boken fungerar också som en bilderbok där vi som varit med länge kan känna igen såväl bilar som ansikten.

Utan stöttning från omgivningen hade jag nog inte klarat denna omfattande uppgift. Jag vill i första hand tacka min fästmo Ulla-Britt Meister som varit ett stort stöd och hamnar främst bland dem som jag vill tacka. Hon har med sin värme och noggrannhet gjort mitt manus till en bättre historia. Min dotter Lovisa Andersson har också gjort värdefulla insatser i mitt arbete med boken. Även mina uppdragsgivare, Stefan Evholt och Clas Göran Carlsson, har hela tiden varit uppmuntrande och kommit med glada tillrop. Det har varit ett stort nöje att samarbeta med er.

Jag har också haft god hjälp med faktakontroll och synpunkter på delar av texten. De som varit hjälpsamma i detta sammanhang har varit Bernt Liljegren, Lars Möllerstedt, Olle Ljungström, Bjarne Svendsen, Jan Stenback, Mikael Grewe och Sven Nordensten. Ett särskilt tack också till Bosse Ringholm för att han kickade igång författarådran. Många fotografier kommer från mitt eget bildbibliotek, men också från äldre Jaguarbulletiner. Även flera medlemmar har välvilligt bidragit med bilder.

Varsågod, här kommer klubbens historia, 1972-1995, sedd ur min synvinkel.

Leif H Andersson

Kapitel 1, sommaren 1972. Varför en Jaguarklubb?

Tanken på en Jaguarklubb hade funnits redan något år före 1972. Redan i slutet av 1960-talet hade Bernt Liljegren, klubbens grundare, och Jan Stenback lärt känna varandra, då Jan en dag körde längs E4 i jämnhöjd med restaurang Gyllene Ratten strax söder om Stockholm. På restaurangens parkering stod en blå XK 120 som givetvis väckte Jans intresse.

Han vände, körde till restaurangen och träffade Bernt. Alltsedan dess har båda varit goda Jaguarvänner och också gjort gemensamma resor till marknader som bl a arrangerats av Jaguar Drivers Club. Båda blev medlemmar i den engelska XK-klubben och registrerades i XK-registret som också gav ut XK-bulletinen. En del av detta namn skulle så småningom återkomma i vår svenska klubb. På det här sättet växte intresset fram hos Bernt om att också bilda en svensk Jaguarklubb.

Embryot var kanske det lilla Jaguarmöte som ägde rum hemma hos Jan Stenback sommaren 1971 då Jan ställde upp sina bilar, en XK 150 och en XK 120 och Bernt sin XK 120. Med på detta möte var också Jans pappa med sin Mk II.

Här drog Bernt sina planer om en klubb och året därpå, i augusti 1972, fanns den lilla annonsen i Dagens Nyheter om ett Jaguarmöte vid Skokloster. Bernt stavade på den här tiden sitt namn med ett h på slutet, men i denna historik blir det den stavning Bernt använder idag.



*Bild 1 A: Från tidning 217 sid 6. Bernt Liljegren och Jan Stenback ställde upp sina bilar för fotografering under sommaren 1971. Ett embryo till en Jaguarklubb.
Foto: Bernt Liljegren.*

Avsikten var att samla alla Jaguarägare med bilar från Swallow 1922 fram till Jaguar och Daimler. Medlemmarna skulle till en början träffas en gång varje månad i Stockholm, men med tiden bildade olika sektioner i Sverige. Jag har i denna historik valt att kalla de olika områdena i Sverige för sektioner, vilket blev den oftast förekommande benämningen på områdena. Andra uttryck har varit regioner och distrikt. Så småningom skulle dessa träffar utvecklas till att omfatta även så kallade Sommarmöten och olika lokala träffar över hela landet. På dessa träffar skulle medlemmarna ha möjlighet att se alla förekommande modeller av Jaguar och ta del av hur andra utvecklats och renoverats eller bara kört sina bilar dagligdags. Givetvis skulle erfarenheter delas över en kopp kaffe på de lokala träffarna och de välgjorda renoveringarna visas på de kommande Sommarmötena. En tidning, som Bernt i första numret kallade "Svensk Jaguarbulletin" med en dekal på första sidan med texten "Svenska Jagarklubben", skulle tas fram och där medlemmarna skulle stå för artiklarna. Artiklarna kunde innehålla allt från teknisk information till referat från klubbens möten.

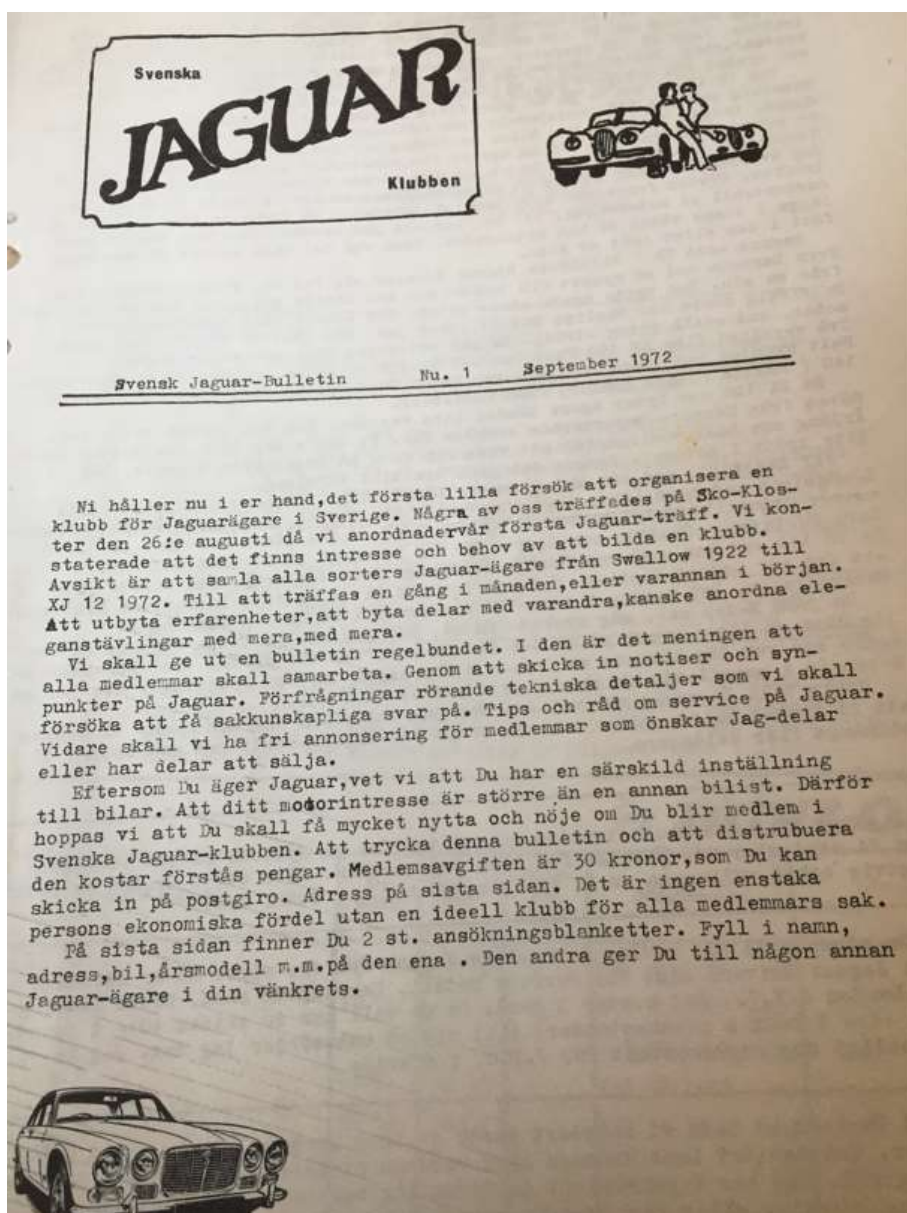


Bild 2: Detta är första numret av klubbens tidning. Det fanns inget namn utan på förstasidans huvud stod det bara Svenska Jagarklubben. Foto: Leif H Andersson.

I nummer två av tidningen hade orden "Svensk Jaguarbulletin" försvunnit och i nummer tre hade dekalen ersatts med ett Jaguarhuvud och det stod "Svenska Jaguarklubben" i stor text på framsidan. Från nummer 22 fick tidningen namnet "Jaguarbulletinen". De första sju numren hade inte så många sidor, utan låg på mellan fyra och sex sidor varje gång. Från nummer åtta låg antalet sidor på åtta till tolv och från nummer 21 låg antalet sidor oftast på över tolv. Med tiden blev tidningen alltmer omfattande. Bernt skrev den mesta texten i de första tidningarna själv på sin skrivmaskin, men med tiden började artiklar från olika medlemmar komma in. Om dessa var skrivna med någorlunda snygg maskinskrift lades de in i tidningen som de såg ut. Bernt hann med två tidningar under 1972 och hela åtta under 1973. Från 1974 började papperskvaliteten kännas bättre och med åren förbättrades hela tidningen löpande.

Alltnog, den lilla annonsen i Dagens Nyheter kallade intresserade Jaguarägare till ett första möte den 26 augusti 1972 på slottet Skoklosters ägor norr om Stockholm. Anledningen till att det blev just Skokloster var en ren slump, men senare, före Sommarmötet 1973 blev Bernt bekant med Fredrik von Essen. Detta skedde utanför Fredriks Jakt & Sportaffär på Runebergsgatan i Stockholm, där han stod med sin XK 150 utanför butiken. Fredrik hade tidigare förvaltat Skokloster, men hade numera bara hand om ägorna runt slottet. Bernt och Fredrik kuggade ihop och det var också därför som de båda tillsammans arrangerade klubbens Sommarmöte 1973 på Fredriks förvaltade marker runt slottet.

Men åter till första mötet. Det var ingen riktigt fin dag, den 26 augusti, utan lite kyligt och blåsig, vilket inte stoppade de mest intresserade Jaguarägarna. Först till mötet var Fredrik Linderoth från Norrköpingstrakten, men för dagen utan sin XK 120, som stod hemma i garaget för renovering. Bernt var näst i tur och hade parkerat sin XK 120 på gräsmattan nedanför slottet mot vattnet. Därefter anlände jag själv, Leif H Andersson från Hässelby, i min svarta Mk II, 1962. Sedan följde Bo Glemhorn, Jönköping, i en välvårdad E-type från 1966. Mitt på dagen anlände flera Jaguarägare samtidigt. Tore Stenberg hade rest ända från Hindås utanför Göteborg med sin XK 120 roadster från 1950. Bilen hade Stenberg renoverat under två års tid och den framstod nu som ett riktigt fint exemplar. Därefter kom Jan Stenback från Älvsjö med sin gröna XK 120, för dagen endast med interimslicens. Det hade dessutom gått lite för fort på motorvägen och Janne klockades av polisen för 131 km/tim, vilket renderade honom 200 kr i böter.



*Bild 3: Tore Stenberg kom ända från Hindås med sin XK 120 från 1950.
Foto: Lars-Åke Gustavsson.*

Bjarne Svendsen från Stockholm kom med sin Mk VII. Bilen var relativt nyinköpt efter att Bjarne sålt sin Mk II knappt ett år tidigare till mig. Sven Larsson från Linköping körde en fin 340 från

1968, som så småningom bytte ägare och hamnade hos Olle Aronson i Örebro.

Hans och Lars Edelin från Skärholmen anlände i familjens Mk II, en riktig långmilare med 40 000 mil bakom sig. Karl-Erik Bergkvist anlände i sin XK 150 och Per Andersson i sin röda XK 150, båda herrarna från Täbytrakten. Totalt samlades 20 Jaguarer, två tre ”andrabilar” samt (troligtvis) 23 Jaguarägare.

Av de bilar som drog många blickar till sig var Per Anderssons Fixed Head Coupé, XK 150, 1959. Den var signalröd och i ett fantastiskt fint skick. När Per fällde upp motorhuven höll vi omkringstående på att ramla baklänges. Själv hade jag ju inte haft Jaguar mer än ett år och hade inte hunnit få känslan varken för originalskick eller blänkande motorer. Jag överdriver inte om jag säger att man kunde gå över motorn med vita handskar.

Efter mötet jobbade jag en vecka i sträck för att få motorutrymmet i samma skick som Pers, utan att riktigt lyckas, men jag tyckte ändå att det gick åt rätt håll. Under mars 1973 sålde Per bilen till Gunnar Prambo som troligen var den som lackerade om bilen till mörkblå. Priset låg på 20 000 kr.

För att förstå priset kan jag nämna att en Mk II från 1962 vid den här tidpunkten kunde köpas för ca 6 000 kr. Pers bil såldes senare till Anders Bälter i Sollentuna, men den första december 1989 exporterades bilen till en köpare i England.



*Bild 4: Per Anderssons signalröda XK 150 från 1959 hade ett väl genomarbetat motorutrymme.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 5: Några år senare var bilen mörkblå och ägdes först av Gunnar Prambo och sedan av Anders Bälter.

Foto: Leif H Andersson.

En annan bil som många fastnade för var Karl-Erik Bergkvists gröna Fixed Head Coupé, XK 150, 1959. Det som var så speciellt med Karl-Eriks bil var att han inte bara hade lika fin exteriör som Per Andersson hade på sin bil, utan att inredningen var en helt annan än originalet.

Bergkvist hade själv bytt större delen av inredningen, men också hittat orden ”Show Car” skrivet av Jaguars egna servicetekniker. Vi får förmoda att detta betydde att varje mekaniker på fabriken gjorde sitt allra bästa för att denna bil skulle vara i toppskick. Frontpanelen hade Karl-Erik bytt till helt i valnöt och sätena hade han sytt hemma i villan. Karl-Eriks bil var en riktig XK 150 de luxe.

Visst fick Karl-Erik lida lite för sina egentillverkade stolar, men de flesta tyckte nog att det var en klar kvalitetsförbättring. Karl-Erik gick bort i april 2012 och jag kunde inte låta bli att kolla bilens status i bilregistret. Det visade sig att bilen inte rullat genom besiktningen sedan 1998. En av Sveriges finaste XK hade alltså inte rullat på de senaste 14 åren, senast 2012.

Jag har senare kollat med nye ägaren (februari 2014), Erik Stenqvist, och förstått att skicket var som tidigare, att bilen ärvdes av Erik av sin morbror (Karl-Erik), att bilen inte besiktades 2014, men bör ha rullat en tid under 2012 då Erik lät renovera ok och bromsar. Även en del småsaker byttes och vissa rostskador lagades.



Bild 6. Karl-Erik Bergkvists bil var en riktig XK 150 de luxe. Foto: Leif H Andersson.



Bild 7: Karl-Erik Bergkvist satte design och bekvämlighet före originalskick. Instrumentpanelens mittdel kommer från Mk I:ans ädelfanerade i stället för originalets läderklädda. Stolarna är utbytt mot två från Fiat 124 sport som ger skönare sittställning. Foto: Leif H Andersson.

Göran Gustavsson från Karlsborg körde sin vita XK 120 till mötet. Ryktet sa att det kunde vara Martin Ljungs gamla? Sven Nordensten var på hemväg från Uppsala till hemorten i Årjäng med sin nyinköpta XK 120. Bilen ägdes av Ulf Måwe, men var ursprungligen importerad från Marocko av klubbmedlemmen Sten Siegbahn. Flera Mk II anlände efter varandra, dels Ulf Ekestubbes svarta från 1961 med hemort i Farsta, dels Olle Ljungströms vita från 1966 med hemvist i Saltsjöbaden. En Mk X från 1965 kördes av Lars Gustavsson, Katrineholm, och under eftermiddagen kom Henrik Lundberg från Västerås med sin XK 150. Jan Nordquist körde för dagen en Austin Cooper S, men var annars ägare till en XK 120, 1953.



*Bild 8 A. Från tidning 120 sid 7. Under eftermiddagen strömmade det in ett flertal sportiga Jaguarer. Från vänster Jan Stenbacks XK 120 från 1954, Per Anderssons XK 150 från 1959, Tore Stenbergs XK 120 från 1950, Bernt Liljegrens XK 120 från 1953 samt knappt synlig Göran Gustafssons XK 140 från 1957.
Foto: Bernt Liljegen.*



*Bild 8 B. Det kom också ett antal salooner. Från vänster en skymt av Lars och Hans Edelins Mk II och Bjarne Svendsens Mk VII. Därefter ser vi Göran Gustafssons XK 140, Bernt Liljegrens XK 120, Tore Stenbergs XK 120, Per Anderssons XK 150 samt Jan Stenbacks XK 120.
Foto: Bernt Liljegen.*

Kapitel 2, Hösten 1972

Nu var verksamheten i gång och Bernt satte igång med att ta fram klubbens första tidning som kom ut under september. Den var på fyra sidor och innehöll bl a ett referat från mötet vid Skokloster, en uppmaning att komma till den första månadsträffen, lite information om medlemsavgiften och ett antal annonser under Köpes och Säljes.

Den första lokala träffen ägde rum söndagen den 24 september kl 19.00 på restaurang Gyllene Ratten söder om Stockholm. Träffen drog kanske 15 deltagare, medan de följande träffarna låg på från sex, sju till bortåt 10-12 personer. Det som bl a diskuterades denna gång var serviceställen för Jaguar och deltagarna tipsades om Scanauto i Stockholm Bromma, Göteborg och Malmö. Vissa ville ha tips om någon mindre verkstad och fick för första gången kännedom om Lars Ahnells Jaguarservice i Åkersberga. Ahnell, som hade börjat som lärling efter skolan på Fredlunds Automobil AB mitt inne i Stockholm, hade vid det här laget 15 års erfarenhet av Jaguar. Vi pratade också en del om medlemsavgiften och Bernt hade satt avgiften till 30 kr per år.

Under november kom tidning nummer två ut, denna gång innehållande sex sidor. Redan hade en medlem, Alf Näslund från Trelleborg, hörsammat Bernts önskemål om artiklar och sänt in en berättelse om sin SS 100 med det för många Jaguarclubbsmedlemmar välkända registreringsnumret EMF 310. Alf har medlemsnummer 11 dvs han är den förste riktige medlemmen efter Bernt som har nr 10. Alf står alltså också för den första insända artikeln i tidningen. Hans bil har en mycket spännande och intressant historia, uppdaterad av Alf till dagens datum, 2023, och sammanfattad av mig. Denna artikel är alltså en föregångare till senare tidningars, "Bilar i Täten" mfl, berättelser om medlemmarnas bilar och så här skildrar vi nu bilens historia.

Några veckor innan tyskarna invaderade Polen den 1 september 1939 transporterades Alfs SS 100, från samma år, med chassinummer 39117 från Coventry till Berlin för en bilutställning. Serienummer 117 var faktiskt den sista SS 100 som lämnade fabriken i Coventry. Bilen nådde emellertid aldrig utställningen utan kom under oklara förhållanden i stället i Polens marinministers ägo i Warszawa. Det har spekulerats i att hans kollega, Storbritanniens Winston Churchill, var inblandad i överlämningen. Under attackerna på Warszawa från både väst och öst blev bilen illa medfaren. Skärmarna av aluminium slogs sönder, tanken gick läck och det mesta av det maskinella tog stryk. Resterna räddades och gömdes av ministern för att förhindra att den totalförstördes under kriget.

Senare, i ruinerna av Warszawa kanske runt 1945, hittades SS 100-vagnen och återfördes till ministern som bestämde sig för att överlåta bilen till sin nära vän, den välkända tävlingsföraren Josef Sucharda.

1948 deltog Josef i Rajd Polski, ett etablerat internationellt rally, och vann tävlingen. Det var oerhört dramatiskt när Josef körde in i Warszawa - en stad i ruiner med 100 000 människor som följde rallyt från gator, balkonger, fönster och tak. Josef Sucharda var mycket framgångsrik i flera tävlingar med sin SS 100, vilket också bl a dokumenterats av det polska filminstitutet (WFDiF).

Josef lämnade senare Polen och erbjöd bilen till en vän till familjen, Zbyslaw Sz waj, som var en mycket framgångsrik flygingenjör. Tillsammans med sin son Maksel började han i slutet av 1950-talet att renovera SS 100-vagnen till originalskick. Bland annat byggdes nya skärmar, ett fint arbete, men som tyvärr inte stämde överens med originalformen.

Efter några år träffade Zbyslaw Alf från Sverige och under en del strapatser fick man bilen över "järnridån". Sommaren 1969 köpte Alf bilen, det mesta i originalskick, utom flyglarna. Öppet, utan sufflett, bara insvept i arméns vinterpäls, körde han bilen i värsta snöstormen över de danska öarna ner mot Mellaneuropa för att så småningom komma till England för att komplettera det som saknades.

När Alf anlände till England tog han kontakt med det företag i Birmingham som en gång monterat karossen för SS 100. De hade fortfarande mallarna kvar! Alf gavs en fantastisk service och fick flyglarna bara några månader senare. Nu var (nästan) hela bilen renoverad till originalskick!

1970 deltog Alf med bilen i Svenska Veteranbilsrallyt i Stockholm och vann första priset i Concours d'elegance före Aje Philipson med en Mercedes 540 K och en Auburn Special roadster. Strax därefter fördes vagnen åter till England för slutgiltig justering och komplettering. Vissa delar hade tidigare blivit bytta till icke original och efter slutgiltig service var bilen ett halvår senare tillbaka i Sverige. Nu lackad i Maroon med inredning i svart. I mitten av 1970-talet lackades bilen om till silver, fortfarande med svart inredning.

Bilen fick stor uppmärksamhet i tidningarna när den deltog i det årliga Jaguar Club Meeting på Ystad Saltsjöbad 1973 och vid historiska Grand Prix 1981 i Sverige. Förare 1981 var prins Bertil! Han gjorde en anmärkningsvärd prestation när han framför alla TV-kameror överträffade hela det övriga fältet med Grand Prix-bilar.



Bild 9: Det ryktas att Winston Churchill varit inblandad i bilens historia! I dagsläget finns bilen i Kanada.

Ägare är en samlare vid namn Rene Blei.

Foto: Specialutgåva om Alf Näslunds SS 100.

2012 fick bilen en ny ägare i Rene Blei från Cochrane, Kanada. Det var en vän till Alf, med en otrolig samling unika Jaguarer, som ville ta över bilen och se till att bilens fantastiska historia bevarades för framtiden. Han hade länge letat efter en SS100 3½ liter för att slutföra sin samling. Av en slump lärde han känna Alf och historien om denna fascinerande bil. Han förvärvade den och tog den via England med båt till Vancouver och därifrån över bergen i British Columbia till Alberta. Det är med lite sorg i hjärtat jag alltså måste meddela att registreringsnummer EMF 310 i dagsläget tillhör en ... en vit Skoda från 2014. Det roliga är ändå att den nye ägaren tyckte att så mycket historia var förknippat med EMF 310, att han såg till att bilen fick samma registreringsnummer i Kanada.

I tidning nummer två drog Bernt också upp lite riktlinjer för hur han ville att klubbverksamheten skulle utvecklas. Han ville att klubben skulle vara lite mer än en Stockholmsklubb och föreslog att vi med tiden skulle dela in landet i olika sektioner med en representant för varje sektion. Bernt uppmanade läsarna runt om i Sverige att höra av sig och berätta om man kunde ta på sig ett sådant ledarskap.

Den andra träffen på Gyllene Ratten skedde den 19 november kl 18.00 med nio deltagande Jaguarägare. Det gick till precis som i våra dagar dvs vi inspekterade våra bilar, talade om vad vi hade gjort i fråga om renovering och beundrade bilarna i detalj. Därefter fika och diskussion kring alla samtalsämnen som gällde såväl bilar som det allmänna privatlivet.

De som deltog vid detta möte med sina Jaguarer var Bengt Östlund med sin Mk II från 1962, som endast gått 5 600 mil, och Lennart Forsberg också i en Mk II men från 1966. Bernt själv körde en E-type från 1966. Några deltagare som hade sina Jaguarer garagerade vid denna tidpunkt var Peter Caspary, Per Andersson, Jan Stenback, Hans Edelin och Leif H Andersson dvs jag själv. Från Skåne hade Bo Nygren tagit sig hela vägen upp till Gyllene Ratten.

Gyllene Ratten var inte bara en restaurang utan också ett av Sveriges motell efter amerikansk modell. Restaurangen låg vid Södertäljevägen (nuvarande E4/E20, trafikplats Bredäng) i Fruängen i södra Stockholm. Motellet invigdes 1957 och revs 50 år senare. På platsen finns idag, 2023, ett hyrlager och ett bostadsområde.

Renskrivning av texten i årets tidningar, totalt två st, utfördes enbart av Bernt själv, hemma i bostaden i Hägersten på en inte alltför avancerad skrivmaskin. Endast ett bidrag hade kommit in till klubben till tidning nummer två, Alf Näslunds berättelse om sin SS 100. Det skulle dock bli ändring på antalet skribenter redan under kommande år. Mer om detta i nästa kapitel.

I slutet av året fanns 17 medlemmar registrerade i klubben. Årsavgiften var som sagt ovan 30 kr.

Kapitel 3, 1973

Nu körde månadsträffarna i Stockholm igång på allvar och årets första träff skedde söndagen den 21 januari kl 19.00. Under mötet bestämdes att mötena framöver skulle periodiseras och äga rum den tredje söndagen i varje månad. Bernt drog också sina planer på att klubben, efter engelska klubbens mönster, skulle dela in landet i olika sektioner.

Mötena under januari och februari var inte särskilt välbesökta lite beroende på årstiden med snö, väder och vind. De senaste mötena var vi bara sex, sju, åtta deltagare dvs endast de riktigt trogna medlemmarna. Under januari hade nu klubben 30 betalande medlemmar för att under mars månad ha ökat antalet till 45.

Årets första tidning, nummer tre, hade sänts ut under januari och Bernt hade nu fått sin andra artikel från en medlem. Det var Jan Stenback som berättade i en ingående artikel om Jaguar C-type och dess deltagande i Le Man under 1951, 1952 och 1953.

Köpes och Säljes fanns med även i detta nummer där t ex Björn Svensson från Hindås erbjöd sin Mk V från 1950 till försäljning med endast 12 000 mil bakom sig. I tidningen fick vi också veta att engelska Jaguar Drivers Club XK-registret nu hade över 1000 medlemmar.



Bild 10 A. Från tidning nr 3, januari 1973. Tidningen hade fortfarande inget riktigt namn. I sidohuvudet stod det bara "Svenska Jaguarklubben". Foto: Leif H Andersson

I denna tidning kunde vi också hitta den första annonsen införd. Den bestod av en handskriven text: "Lars Ahnells Jaguarservice, 0764-22938. Utför alla Jaguararbeten. 15 års vana med märket". Lars Ahnell var god vän med Bernt och jag tror att det kan ha varit en gratisannons. Vi var många som anlätade Lars under de första åren i klubben. Vi kände helt enkelt inte till någon annan som kunde hjälpa till med våra bilar. När jag första gången besökte Lasse Ahnell var jag helt grön på bilar, men hade ändå givit mig på att byta bromsklossar. De hade dock inte hamnat helt rätt så Lasse fick justera monteringen. Lasses syrliga kommentar var att "bromsarna kanske inte är det första man ger sig på om man är nybörjare på bilar." Så rätt, men så tänkte inte en nybliven Jaguarägare. Lars Ahnell bodde ju långt från Stockholms förorter och vid ett annat tillfälle hade jag problem med att bilen inte startade pga ett tändningsfel. Vi bogserade bilen från Hässelby utanför Stockholm till Åkersberga med ett vanligt rep mellan bilarna med de problem den resan medförde! Sen tog det inte lång stund innan Lasse hade avhjälpt felet och jag kunde rulla tillbaka till Hässelby med spinnande motor.



Bild 10 B. Tidning nr 200 sid 28. Lasse Ahnell var en av våra mest aktiva servicemän fram till 1995. Sen blev tjänsterna lite mer på hobbybasis. Foto: Anders Nordner.

Lasse Ahnell var mest aktiv som reparatör från 1967 fram till 1995. Därefter började han avveckla verksamheten och sålde så småningom sitt lager av reservdelar. Idag, 2023, har Lars Anell (nu utan h), som han heter i folkbokföringsregistret, 83 år gammal lagt verktygen på hyllan, men bor fortfarande kvar i sitt hus med svåråtkomligt garage i Åkersberga. Han har nummer 9 i medlemsnummer, vilket innebär att Bernt givit honom ett VIP-nummer dvs fritt medlemskap och tidning livet ut. Den "vanliga" numreringen börjar med 10, vilket innehas av Bernt själv.

Med den dokumentation jag har tillgång till kan jag notera Lars nog aldrig deltagit i ett klubbmöte.

En annan Jaguarreparatör som vi vände oss till under 1970-talet var Lars Kylhammar. Han hade sin verkstad bland plåtskjulen i gamla Sickla industriområde i Nacka. Senare ett ganska skumt och ogästvänligt område som numera är rivet. Jobben fixade Lars oftast medan vi väntade, vilket vi kunde göra i två förfärligt slitna skinnstolar med mera patina än jag någonsin sett senare. När skjulen så småningom revs flyttades verksamheten till en annan lokal, även den söder om Stockholm. Från 1982 tycks verksamheten långsamt ha tynat bort.

I tidning nummer tre, mars, fanns ytterligare en annons, troligen även denna en gratisannons och en rekommendation från Bernt. Det var Roine Lindberg Gummi AB med verkstad på Kungstensgatan 12 i Stockholm som önskade oss till sig. Ännu idag, 2023, ligger verkstaden kvar på samma adress.

Under april, i tidning nummer fyra, fick klubben den första verkstaden som lämnade rabatt till klubbmedlemmar. Det hela gick till på så vis att Lars Möllerstedt och jag besökte Däckcentralen i Solna och fick nya däck till Lars' Mk II till ett riktigt bra pris, 150 kr/st och då ingick även montering och grundbalansering. Vi tyckte det lät bra och tog ett samtal med ägaren Siegmund W Grosse, som gick med på rabatterat pris mot uppvisande av klubbens medlemskort.



Bild 11 A: Leif H Anderssons Mk II, 3.8 l, 1962, bil med de originella fälgarna tillsammans med Lars Möllerstedts Mk II, 3.4 l från 1966. Ägarna nosade upp klubbens första verkstad som gav klubben rabatt. Foto: Leif H Andersson.

Månadsmötena i Stockholm började så småningom få fler än sex, sju besökare. Mötet under mars samlade ca 15 deltagare av vilka endast ett fåtal hade sina Jaguarer med sig. Däremot mötena den 15 april och 20 maj samlade ett tiotal medlemmar. Särskilt roligt var det att få besök av Marianne Fredlund och hennes gröna XJ 6. Marianne var dotter till förre generalagenten för Jaguar Sverige, Karl Fredlund.

Det var nästan som att få besök av drottningen och vi hade så stor respekt för henne att vi knappt visste hur vi skulle tilltala henne. Janne Stenback, som alltid varit en verserad man, tog dock väldigt väl hand om henne och jag tror att hon hade en trevlig kväll med Jaguarklubben.

Som lite kuriosita kan nämnas att Marianne, klubbens enda kvinnliga medlem vid denna tid, också kört Jaguars racersportvagn C-type. Fredlunds Automobil AB, showrummet, låg på Birger Jarlsgatan 36 strax före Eriksbergsgatan om vi kommer från Stureplan, där det idag, 2023, ligger ett gym. De minnesgodor kommer kanske ihåg att detta gym för några år sedan av misstag blev utsatt för en skottlossning från polisen.

Björn Rosengren, på den här tiden bisittare till advokat Henning Sjöström på Juristhuset i Stockholm, svängde också förbi på ett av dessa möten. Björn sände också in en rolig artikel till tidningen där han berättade om sitt inköp av en XK 140 i ganska dåligt skick.

Tvärtemot alla renoveringsregler startade han med det som syntes, dvs lackering, säten, mattor och träpaneler. Han fick senare lida för detta då bromsar, generator, startmotor, bensinpump mm under mer eller mindre dramatiska omständigheter slutade att fungera.

Den 17 juni skedde nästa träff i Stockholm, närmare bestämt vid Brostugan strax före Drottningholms slott. Denna gång var antalet deltagare ca 14-15, vissa med Jaguar och andra för tillfället utan. På detta möte fick vi reda på att antalet medlemmar började närma sig 100 st och att det började röra på sig ute i landet vad gäller månadsträffar. Det var i första hand Bo Nygren från Råå i Skåne som tagit initiativ till en träff hemma hos honom den 5 augusti.

Brostugan byggdes ursprungligen på 1780-talet och blev bostad för brovakten när Gustav III lät uppföra den första bron mellan Kärsön och Drottningholms slott år 1787. Brostugan tjänstgjorde på sin gamla plats fram till 1931 som bostad till brovakten, vars uppgift var att öppna bron och ta upp broavgiften av de passerande.

Den övre våningen uthyrdes till sommargäster och en av de berömda hyresgästerna var Hjalmar Söderberg. Han tillbringade där sommaren 1876 som sjuåring, vilket han berättar om i sin självbiografiska bok Martin Bircks ungdom.

År 1932 renoverades Brostugan efter ritningar av arkitekt Ivar Tengbom och samma år öppnades en servering med konditori, som då var utomhus sommartid. Tre generationer i samma familj har arrenderat serveringen fram till 1990, då en ny arrendator tillträdde. Idag, 2023, träffas vi fortfarande sommartid vid Brostugan.



Bild 11 B. Frekventa besökare på Stockholmsmötena var förstås Bernt Liljegren med sin, på den tiden blå, XK 120 och Jan Stenback även han med en XK 120. Här blickar Bernt över Jans bil mot kameran.

Foto: Troligen Jan Stenback.

Sommarmötet vid Skokloster ägde rum den 18 augusti, som var en lördag, och liksom året tidigare var vädret emot oss med moln och regn. Bernt hade givit sig iväg under förmiddagen tillsammans med fästmän och på vägen tagit upp Ulf och Kerstin Ekestubbe. Bernt hade fått stor hjälp av Fredrik von Essen med arrangemanget och det var ingen tvekan om var Jaguarerna skulle placeras. ”Jaguars only” stod det på en stor skylt textad av Fredrik.

Fredrik hade redan ställt sin bil på plats, en bil han körde i dagligt bruk mellan Skokloster och Stockholm. Säkert 35 bilar stod på denna plats under dagen. Det var trevligt att se att vi även hade gäster från Finland. Det var Hannu Asunta och Hannu Kiwiranta som åkt den långa vägen i Asuntas XK 140 roadster. Thomas Hansson från Boden hade tagit sig till mötet i sin Mk II, dvs en färd på minst 100 mil.

Holtz Stenkil från Varberg trodde vi länge kom i en XJ 12, men det visade sig sedan att det endast var grillen från en XJ 12 som monterats på hans XJ 6. Bo Nygren hade också tillryggalagt en avsevärd sträcka för att komma till mötet och hade startat tidigt från Råå utanför Helsingborg. Två förhållandevis nya E-type hade ställt upp sig på Jaguarparkeringen. En av dessa tillhörde Ard D Axegård och den andra Sören Folkesson.



Bild 12: Magnus Hultkrantz med sin Mk II, 3.8 l från 1963 tv tillsammans med Roland Nordhs 340 från 1968. Observera den fina skylten som tillverkats av Fredrik von Essen. Foto: L H Andersson.

Själv rullade jag in med min Mk II vid tolvtiden och jag hade hoppats på några positiva kommentarer för mina nyinlagda heltäckande mattor i rödrosa färg och en växellådsknopp i form av ett jaguarhuvud som jag tillverkat själv. (Jag förstod ganska snart att sådana åtgärder var aningslösa, men det dröjde ända till efter Sommarmötet 1974 som original växellådsknopp fanns i bilen).

Sedan följde ett flertal Mk II. Birger Johnsson körde sin vita nylackade bil, men en miss i färgblandningen gjorde att bilen fick en skär ton när den polerades. Vit bil körde också Olle Ljungström. Ljungströms bil var en av de elegantaste och var mycket fräsch i läder och övrig inredning. Ett motorutrymme av sällan skådad glans bidrog till att bilen blev en av mina favoriter.



Bild 13: Lars Möllerstedt, Lars Edelin och Ulf Ekestubbe diskuterar Ö. Hanmarströms Mk II, 3.8 l från 1961. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 14. Fr v Torbjörn Jerns bruna Mk II, 3.8 l från 1961 (senare Per Friederichs bil med ny vitlack) samt Bernt Liljegrens svarta S-type från 1965 (senare Peter Nordgrens bil).
Foto: Leif H Andersson.*

Lars Möllerstedts högblanka bil med välbevarad originalinredning gjorde också ett ståtligt intryck. Tomas Jern körde en bil med lite annorlunda färgsättning, beige. Knappast original, men ändå en passande färg på en Mk II. Carl-Erik Lindh kom i sin och sonen Eric's mörkgröna 3.4 l från 1962 och bröderna Hans och Lars Edelin i familjens blå Mk II. Den var i mycket bra skick vad gäller motor, växellåda och plåt medan färgen hade en del övrigt att önska.

Jan Stenback körde sin pappas blyertsgrå Mk II och Olle Aronson sin silverfärgade 340 med ekerhjul, från 1968. Bilen kunde inte betraktas som annat än en riktig attraktion. En bil som stod på den vanliga parkeringen var Bert Carlssons Mk II. Han kände inte till mötet utan hade tagit sig till Skokloster av andra orsaker. Bert skulle med tiden bli en stor tillgång för klubben på grund av sitt stora kontaktnät.

Vidare hade Björn Svensson från Göteborg kommit i sin Mk X, vit med soltak och Birger Carlsson och Leif Karlsson i en XK 150. Claes Feldman och Bernt körde varsin S-type och Peter Wider, Björn Rosengren och Holtz Stenkil varsin XJ 6. Sten Brehmer var där en kort stund med sin stora och mycket fina 420 G. Göran Gustavsson, Sonny Lundin och Arne Andersson deltog också i mötet, men utan sina respektive bilar.

Fredrik von Essen var till mycket stor hjälp med organisationen av klubbens möte. Som jag nämnt tidigare hade familjen von Essen drivit Skokloster under lång tid och hade därför möjlighet att vara klubben behjälplig på många sätt. Fredrik ledde bl a paradåkningen kring slottet med omnejd, visade oss det dåvarande motormuseet och skötte under eftermiddagen filmprojektorn.

Vi fick se de filmer klubben fått låna från Jaguar England och Gunnar Elmgren Public Relations. En av filmerna handlade om Jaguars historia, "A different breed of cat" och en om tävlingen om Le Man 1957. Av Gunnar fick samtliga ekipage också en historiebok om Jaguar, SS och Daimler, "Case history".

Givetvis hade klubben också en eleganstävling. Tävlingen gick till på så sätt att var och en på mötet fick rösta på den Jaguar som man gillade bäst, en klass för sportbilar och en klass för salooner. I klassen för salooner vann Jörgen Eks Mk VII i tvåfärgat silver och svart.

Andra pris gick till Olle Aronsons 340, som enligt uppgift skulle vara den allra sist tillverkade i serien. Första pris i sportvagnsklassen gick till Gunnar Prambos röda XK 150 S (fd Per Anderssons bil som jag nämnt tidigare i denna klubbhistorik).

Andra pris gick till Bo Nygren med sin mörkblå X 150 S. Förstapriserna i båda klasserna var graverade "silverplattor" och en flaska "champagne" samt diplom. Andrapristagarna fick diplom. Avståndspris delades också ut och gick till Hannu Asunta och Hannu Kiwiranta från Finland samt till Tomas Hansson från Boden. Bengt Erixon från Göteborg fick pris för äldste deltagande bil, en Mk VII från 1952.

Deltagarna fick sedan avnjuta ett smörgåsbord i Skoklosters restaurang och framåt kvällen klev vi in i våra bilar och påbörjade färden hemåt. Därmed var klubbens första Sommarmöte avslutat.

Under september anordnade MGCC-klubben en träff på Knutstorps Ring i Skåne. Bo Nygren hade då kontaktat ett antal medlemmar i Skånetrakten för att samlas på Knutstorp för att diskutera klubbens verksamhet i södra Sverige. Det kom 10-12 Jaguarer till Knutstorp varav Alf Näslunds SS 100, Bo Nygrens XK 150 FHC samt Leif Karlssons XK 150 DHC, deltog i paradåkningen.

Under kvällen samlades alla Jaguarägare vid Röstångas Gästgiveri för att planera in träffar och prata om verksamheten. Resultatet av mötet blev att man skulle träffas igen på Rya Kvarn och Kro, som ligger något söder om Helsingborg utefter gamla Landskronavägen. Den som hade frågor om mötet kunde vända sig till Bo Nygren som nu kunde kalla sig representant för Skåne.

Stockholmarna skulle egentligen ha sitt månadsmöte den 16 september, men eftersom denna dag sammanföll med valdagen hade Bernt skjutit på mötet en vecka. Samling blev alltså den 23 september, denna gång på en ny plats, restaurang Amiralen på Djurgården. Anledningen till bytet var bl a att denna träffpunkt var mera centralt belägen än Brostugan och medförde att medlemmar såväl söder om Stockholm som norrut, fick ungefär lika långt att åka.



Bild 15. Detta var klubbens förslag till dekal att fästa på vindrutan. Vi frågade om märket skulle vara svart/vitt, maroon/vitt, svensk eller engelsk text mm. Medlemmarna uppmanades att ge oss synpunkter. Foto: Leif H Andersson.

Under hösten diskuterades också hur ett klubb- respektive vagnmärke skulle kunna se ut. Konstnären Peter Wider hade tagit fram ett förslag till klubbmärke att fästa på vindrutan, vilket presenterades i tidning nummer nio som utkom under november. Peter arbetade också med ett vagnmärke i metall. Bernt fortsatte arbetet med att ta fram fönsterdekalen och jag åtog mig att se till att vi fick ett presentabelt vagnmärke. Dekalen kom fram inom överskådlig tid, medan vagnmärket stöttes och blöttes tillsammans med Peter Wider under lång tid. Processen med att fastställa märket och få det producerat tog flera år, så detta återkommer jag till senare i denna historik.

Göteborgarnas första månadsmöte ägde rum 11 november på Esso Motorhotell i Mölndal kl 14.00. Klubben blev tilldelad ett långbord ganska avskilt från övriga restaurangen och man hämtade mat och dryck via baren. Bo Sanderberg, som för övrigt var skyltmålare, hade tillverkat en skylt med texten "Reserverat Svenska Jaguarklubben". Vård för mötet var klubbens representant för Göteborgssektionen, Conny Ahlberg, som hälsade deltagarna välkomna till detta möte. Han kom för övrigt i sin E-type från 1968. Olle Bornefors anlände i sin välvårdade Mk II, 1965, liksom Bo Sanderberg, i sin Mk II från 1965 och Kalle Ahlsén i en Mk II, 1962 års modell. Bosse fick mycket beröm för det skinande motorutrymmet. Med sina respektive bilar kom också Lennart Oskarsson med en 3.8 l S-type, 1966, Pelle Johansson och Halvdan Arvidsson med varsina XJ 6, 1969 respektive 1971, och Christian Ohlsson med en 340, 1968. Utan sina bilar kom denna dag Jens Larsson, Lennart Becker och Lars Tholander.

Den 18 november var det dags för stockholmarna att träffas till månadsmöte. Mötet skedde, liksom förra månaden, på restaurang Amiralen på Djurgården och denna, lite trista novemberdag, var det endast de trognaste medlemmarna som ställde upp. Nyblivne fadern, Ulf Ekestubbe, kom i sin nylackade Mk II. Bilen hade Ulf lackat själv ute i naturen och i den kommande skymningen såg bilen mycket fin ut. Jan Bernander kom i sin XJ 6, som skulle utannonseras till försäljning i klubbens kommande tidning. Bilen såg välvårdad ut och hade bara gått 4 700 mil. Stefan Jönsson kom i sin Mk II, 1966, och hade med sig sin bror som körde Bernts gamla S-type. Jan Stenback kom i pappans grå Mk II, 1966, med blå klädsel och Bjarne Svendsen kom också med en Mk II, som var under pågående reovering med för dagen nya domkraftsfästen. Även Bernt körde en Mk II denna dag. Två nya medlemmar hade anlämt till mötet, dels Johan Sandvall i en grön Mk II, dels Bernt Andersson som hade sin förlängda Mk II under reovering i garaget hemma. Förlängningen hade gjorts av Jaguarfabriken.

Ytterligare ett månadsmöte ägde rum på Amiralen söndagen den 16 december.

Idag, 2023, har Amiralen bytt namn och heter Josefinas på Djurgården. Restaurangen ligger fortfarande kvar på Galärvarvsgatan 10 på Djurgården, men har reoverats flera gånger sedan vi höll våra möten där. Inget av inredningen och miljön i övrigt finns kvar sedan vår tid på restaurangen.

Göteborgarna samlades till ytterligare en träff den 9 december på Palace Hotel i Göteborg. Vård denna gång var Olle Bornefors som välkomnade deltagarna med en drink i baren, innan man gick ned i den sk "gropen" för att få en supé serverad. 23 deltagare fanns med på detta möte, vilket var en ganska fantastisk siffra i sektionen så här inledningsvis. Till nästa möte planerade Göteborgsrepresentanten Conny Ahlberg att visa en del filmer samt att kanske ha en teknisk hörna och en stunds berättelse om Jaguars historia.



Bild 16. Från tidning 11, januari 1974. Conny Ahlberg rapporterade och fotograferade från Göteborgssektionens månadsmöte den 9 december. Foto: Conny Ahlberg.

Under året hade producerats åtta tidningar på mellan fyra och åtta sidor och allt fler medlemmar hade engagerat sig i tidningen och bidragit med artiklar. De som bidragit med insändare under året var, förutom redaktören Bernt, även Jan Stenback, Leif H Andersson, Björn Rosengren, Hans Edelin, Kurt Heinwall, Sven Ljungström, Conny Ahlberg, Marciej Gorsky och Thomas B Salomonsson.

I slutet av året hade klubbens verksamhet tagit fart i vissa områden i landet och egna representanter fanns nu inte bara i Stockholm, utan även i Göteborg och Skåne. Representant i Stockholm var förstås Bernt Liljegren, Svandammsvägen 19 i Hägersten, i Göteborg Conny Ahlberg, Temperaturgatan 9 och i Skåne Bo Nygren, Särögatan 25 i Råå.

Balansräkningen från september 1972 till och med december 1973 låg på 4 860 kr i utgifter och med 245 kr kvar i klubbens kassa. Inkomsterna bestod av 122 st medlemsavgifter a 30 kr, en annonsintäkt från Dunlop på 75 kr samt kuvertavgifter från Sommarmötet på Skokloster på 1 325 kr. En extra filmvisning gav 45 kr. Som en liten kuriositet kan nämnas att annonsen i Dagens Nyheter under augusti 1972 kostade 27 kr.

Från de 122 medlemmarna drar vi 17 som anmälde sig under 1972 vilket innebär att 105 medlemmar tillkom under 1973. Årsavgiften var, som sagt, fortfarande 30 kr.

Kapitel 4, 1974

I början av året var klubbens dekal klar och bifogades årets första tidning. Varje medlem fick en dekal och den som ville ha flera fick skicka efter från klubben och betala 3 kr/st eller sända med frimärken till samma belopp i beställningen. Dekalen skulle fästas på insidan av vindrutan längst ned till höger.

En fototävling som utlysts under 1973 hade nu blivit avgjord. Till klubben hade medlemmar sänt in 53 bilder som bedömts av en jury bestående av Gunnar Elmgren, reklamchef på Public Relations, som hade hand om reklamen för bl a Jaguar, Ivan Johnsson, yrkesfotograf och reklamman samt Bernt Liljegren själv. Uttagningen gick till så att jurymedlemmarna valde ut sina första, andra och tredje bästa bilder. Första pris gick till Lars-Åke Gustavsson från Katrineholm för en bild på Tore Stenberg i sin XK 120. Priset var en stor bild i affischformat på vinnarmotivet. Andra pris gick till Bjarne Svendsen för en bild på fronten av sin egen Mk VII och tredje pris gick till Ewert Borrffors för en bild på sin Mk II.



Bild 17. Från tidning 6 juni 1973 sid 1. Lars-Åke Gustavsson fick första pris i fototävlingen med en bild på Tore Stenbergs XK 120. Foto: Lars-Åke Gustavsson.

Stockholmarna hade årets första månadsmöte den 20 januari på restaurang Amiralen på Djurgården. Till detta möte hade 11 medlemmar anslutit. Träffen ägde rum vid ca 19.00 och det hade börjat mörkna ordentligt. Det var inte så lätt att se bilarna, utom Ard D Axegårds E-type från 1968, som stod på Nordiska museets privata upplysta plats för intendenten. Stefan Jönsson hade med sig sin Mk II från 1966, liksom Bjarne Svendsen, likaledes en Mk II från 1966. Bjarne hade haft lite otur med sin bil och tidigare sladdat av vägen och fått en av framskärmarna skadad. Renovering var på gång. Jan Stenback deltog också i mötet och berättade att han hemma i garaget hade en XK 150 roadster under renovering. Hans och Lars Edelin hade kommit en bit på väg med renoveringen av sin Mk X och det var inte lång tid kvar innan den skulle lackeras. Bernt själv hade börjat förberedelserna för lackning av sin XK 120, vilket skulle ske till våren. Med på mötet fanns också Karl-Erik Bergkvist, Per Andersson och jag själv, Leif H Andersson, men utan bilar som stod i garage för vinterförvaring.



*Bild 18. Från tidning 12 mars 1974 sid 7. Några ansikten från månadsmötet i februari på restaurang Amiralen på Djurgården. Fr v Bjarne Svendsen, Carl-Erik Lindh och Jan Stenback
Foto: Leif H Andersson.*

Stockholmarnas februarimöte, den 17, på Amiralen besöktes av 18 medlemmar. Flera medlemmar hade fotografier och böcker med sig, som cirkulerade runt bordet och Peter Wider hade en tysk katalog som visade vad Jaguar hade att erbjuda sina tilltänkta köpare.

På denna träff kom också frågan upp om ett gemensamt Jaguargarage. Det var Larry Ahlfert som sökte ett större garage där det kunde finnas möjlighet att låna varandras verktyg, kanske köpa in en kompressor och också montera en lyft.

Denna idé skulle så småningom bli verklighet! Ewert Borrforss visade den svets han var importör av och delade också ut svetsråd så att intresserade medlemmar skulle kunna testa hemma. Nya medlemmar denna gång var Jan Fidjeland som köpt en XK 140 och Aarno Doverborg från Södertälje som nyligen sålt sin Mk IX, förmodligen till ett museum som vi uppfattade det.

Övriga deltagare den här gången var jag själv, Harry Damberg, Ard D Axegård, Stefan Jönsson, Johan Sandvall, Olle Ljungström, Jan Stenback, Bjarne Svendsen och Karl-Erik Bergkvist.

Samma dag som stockholmarna, dvs 17 februari, hade även Göteborgssektionen möte. 14 st medlemmar träffades på Esso Motorhotell i Mölndal. Till denna träff hade Conny Ahlberg lånat en film från PA-rådet i Stockholm som bl a visade Jaguars deltagande i Le Man 1957. En överraskning för deltagarna var att Bo Sanderberg hade tagit fram en trikåtröja i gult med svart text och med ett jaguarhuvud som omgärdades av texten Svenska Jaguarklubben. Tröjan kunde köpas för 15 kr/st.

Jens Larsson visade bilder från 1973 års Sommarmöte vid Skokloster utanför Stockholm. En ny medlem, Sten Tellander från Sparsör, hälsades välkommen till klubben, särskilt som han hade erfarenhet från annan klubbverksamhet och kunde dela med sig av sina erfarenheter. Sten hade precis köpt Tore Stenbergs XK 120. Det som diskuterades under mötet var bl a att ta fram ett utarbetat program till nästa möte, kanske ordna någon form av servering och eventuellt be någon föra protokoll över det som sades på träffarna.



Bild 18 B. Från tidning 11 februari 1974 sid 8. Bo Sanderberg hade tagit fram en trikåtröja i gult med svart text och med ett jaguarhuvud som omgärdades av texten Svenska Jaguarklubben. Tröjan kunde köpas för 15 kr/st. Foto: Leif H Andersson

Nästa Stockholmsmöte ägde rum den 17 mars, fortfarande på Amiralen. Mötet var inte så välfrekventerat denna gång med endast nio deltagare. Förutom Bernt deltog denna gång Hans och Lars Edelin, Jan Stenback, Stefan Jönsson, Jan Jiveman, Klas Feldman, Gunnar Prambo och Björn Rosengren. Bröderna Edelin meddelade att de nu lämnat sin Mk X till lackering och Jan Stenback talade om att han köpt en E-type med dåligt oljetryck, men där felet visade sin enklare än han räknat med. Det var egentligen inte dåligt tryck, utan fel på en detalj vid ventilen på givaren.

Austin-Healy-klubben hade bjudit in Jaguarklubben till träff söndagen den 5 maj. Uppsamlingsplatsen för avfärd till Hörningsholm var Mosebacke Torg på Söder i Stockholm och vid starten var det ungefär lika många Austin-Healy som Jaguarer. Det var en fin söndagsmorgon med lite trafik i stan och vi följde efter Austin-Healybilarna längs vägen mot Huddinge och Grödinge. Så småningom nådde vi fram till färjeläget med överfart till Mörkö, där Hörningsholm ligger. Ett litet problem uppstod då färjan endast tog åtta bilar åt gången och gick varje halvtimme, så vi beslöt att ställa bilarna på en äng nära färjeläget. Bilarna radades upp på två led med de båda märkena på varsin sida. Sedan började avsyningen av bilarna. Vi Jaguarägare imponerades av bl a en Austin-Healy med Weberförgasare och med ett motorrum som kunde mekas med vita handskar på. De medlemmar från klubben som deltog var Jan Stenback med sin E-type, 1961, Karl-Erik Bergkvist och Gunnar Prambo med varsin XK 150, Ulf Ekkestubbe, Claes Lundqvist och jag själv med våra respektive Mk II samt Lars Edelin, Bernt Liljegren och Berndt Andersson utan sina Jaguarer denna dag.

Pingstdagen den 2 juni med start vid tolvtiden, anordnades en picknick i det gröna vid motormuseet vid Smålands Rydaholm. Nästan 30 ekipage hade hörsammat inbjudan. Ägaren, Ingemar Ahlqvist, var vår värd och hade inte mindre än fyra Jaguarmodeller att visa upp. Hans SS Jaguar, 2,5 l från 1946 väckte stor beundran, särskilt hos Kurt Heinwall, som tyckte att den slog ut vilken Rolls eller Bentley som helst. En grön XK 120 roadster och en Mk IX var också ögonfångare för deltagarna. Givetvis fanns det ett 50-tal andra rariteter att titta på för bilentusiaster. Medlemmarna hade uppmanats att ta med reservdelar till försäljning och en hel del prylar bytte ägare på den äng där såväl försäljning som parkering ägde rum. Som en extra lockelse erbjöd Ingemar övernattnig för den som så önskade i en viss del av museets lokaler. Vi fick också veta att en Austin Swallow, 1928 års modell hade stulits från museet. Vi ombads hålla ögonen öppna och höra av oss om vi skulle få vetskap om var bilen kunde befinna sig.



Bild 19. Från tidning 14 juli 1974 sid 3. Bland deltagarna i klubbens picknick vid Smålands Rydaholm den 2 juni ser vi i höger hörna skymten av Svante Roséns tvåfärgade Mk IX följt av Claes Lundqvists Mk II. Dessutom ser vi Jens Larssons Mercedes 300 SL, Anders Lundquists röda Mk II, Bernt Liljegrens grå Mk II, Stefan Jönssons vita Mk II båda från Stockholm, Gunnar Fleetwodds Mk II, Marceij Gorskis E-type, Christian Ohlssons 340 från Göteborg, Thomas Salomonssons E-type 2+2, Kurt Heinwalls Mk II och till slut Bengt Erixons Mk II med svart grill. Foto: Okänd.

Bland deltagarna denna sommar dag fanns Jan Stenback som visade upp sin mycket tidiga E-type och Svante Rosén med en tvåfärgad Mk IX. Strax intill dessa bilar stod Anders Svanquists röda Mk II, Bernt Liljegrens vita Mk II och Stefan Jönssons också vita Mk II. Christian Ohlsson från Göteborg körde en 340 och såväl Tomas B Salomonsson som Marceij Gorsky körde E-type. Bengt Erixon från Göteborg utmärkte sig genom att ha försett sin Mk II med svart grill. En XK150 S fanns också med på mötet, körd av Bo Nygren.

Inne på museet finns det också en lanthandel och ett kapell. För de musikintresserade är museet en riktig guldgruva. Mängder av olika positiv och självspelande instrument, som alla är fullt fungerande. Som om inte allt detta räckte till så finns det också en avdelning som innehåller ett tusental olika leksaksbilar.

Under större delen av 2022 var det fortfarande Ingemar Ahlqvist (1938-2022) som drev museet i Rydaholm, vilket han gjort sedan början av 1970-talet. Han startade i en gammal kvarn, men 1985 byggde han det som numera är Rydaholms bil- musik- och leksaksmuseum. Hans museum innehåller tusentals prylar. Största objekten är de 60-talet veteranbilar som står snyggt uppställda inne på museet. Stora mäktiga bilar från England, Tyskland och USA. När jag var där för några år sedan fanns en E-type bland rariteterna, men i dagsläget tror jag inte att någon Jaguar finns i utställningen. Efter Ingemars frånfälle, oktober 2022, är museet fortfarande öppet och drivs av andra ägare.

Under våren hade jag då och då tagit upp frågan om att organisera arbetet inom klubben och flera andra medlemmar hade varit inne på samma linje. I julinumret av tidningen tog jag därför initiativ till att göra ett uppprop med avsikten att tillsätta en styrelse.

Motiveringen var bl a att framför allt Stockholmsmötena fungerade som beslutsfattande organ, där bara de närvarande kunde komma till tals och övriga fick finna sig i vad som bestämdes. Det hela fungerade lite orationellt och oorganiserat och med tiden fordras ju också en mera konkret redovisning av inkomster och utgifter. Dessutom hade klubben ökat väsentligt i antal medlemmar runt om i landet som borde få insyn i klubbens förehavanden.

Bernt var vid denna tidpunkt lite sval till förslaget och avstod från att skriva under upppropet, men fem av oss som mera frekvent deltog i månadsmötena signerade upppropet med sina namnteckningar. Förutom jag själv, Leif H Andersson, skrev Hans Edelin, Lars Edelin, Lars Möllerstedt och Jan Stenback under.

Vilka var då dessa personer som, tillsammans med Bernt, tog tag i klubarbetet och organiserade arbetet så att det med tiden började skötas som ett litet företag. Här följer en presentation av Bernt och de fem personer som skrev under upppropet.

Bernt Liljegren (f 1945) växte upp i Enskede i en musikalisk familj, en gitarr fanns redan i hemmet. Det var därför naturligt att Bernt kände för musik. I slutet av 1950-talet var Little Richard och hans Tutti Frutti med flera, de låtar som spelades på grammfonen. I början av 1960-talet intresserade sig Bernt för kvalitetsgitarer och beställde bl a delar från Fender och satte ihop egna gitarer.

Bernt bildade tillsammans med några vänner bandet Four Funny Fellows och fick spelningar på Nalen där även Burken och hans band spelade. Senare blev det folkparksturnéer med bl a Tina och Marina under ledning av Stikkan Andersson, dvs den Stikkan som så småningom skulle leda ABBA till en världssuccé. Nu började det röra på sig och Bernt spelade på ungdomsgårdar runt om i Stockholmstrakten. Han medverkade sedan i flera olika band som spelade på klubbarna i Gamla Stan i Stockholm t ex Bobbadilla, Limbo, Manzanilla m fl.

Bernt hade nu slutat sitt jobb som brevbärare på Posten och jobbade nu på EMI, skivlagret, och måste gå upp tidigt efter spelningarna för att vara på jobbet klockan åtta. Senare följde turnéer från Skåne upp till Norrland. I mitten av 1960-talet spelade Bernt med Burken och hans band Burksmen. En av bandmedlemmarna, Rolf Carvenius, hade nu köpt en ny bil, en Jaguar Mk II, och det var här spänningen för Jaguar började gro.



Bild 20 A. Från Bernts hemsida, Untitled, ikon 1960. I mitten av 1960-talet spelade Bernt med Burken och hans Burksmen. Foto: Bernt Liljegrens hemsida.



Bild 20. Från Bernts hemsida, Untitled, ikon 1960. I mitten av 1960-talet spelade Bernt med Burken och hans Burksmen. Foto: Bernt Liljegrens hemsida.

Den första uppmärksamheten för Jaguar kom nog redan 1950 då Bernt, vid fem års ålder, fick en Dinkey Toys-modell av en Jaguar XK 120 roadster, även om han då inte var medveten om vad det var för märke. Påspädning av intresset kanske också kom från en person som bodde i närheten av bostaden och som körde en XK 120. Han lät ibland ungarna på gården åka med på en tur.

Men det verkliga Jaguarintresset började egentligen inte förrän 1967 med inköpet av en Mk II. Senare, sommaren 1968, byttes bilen ut mot en blå XK 120 FHC, som några år senare lackerades om till vit. Bilen ägs fortfarande av Bernt, 2023. Under åren blev det en hel del Jaguarer inköpta, en Mk II till, två S-type, en Mk X, en 420, en E-type och två XJ 6.

Åter till musiken. I slutet av 1966 ringde Tommy Körberg eftersom deras gitarrist skulle sluta och man behövde en ny som även kunde sjunga. De båda träffades hemma hos Bernt för att öva stämmor och sedan blev det spelningar med Körbergs grupp Maniacs. Till slut hamnade gruppen på radions tio i topp under några veckor.

I början av 1971 träffade Bernt Peter Holm. Han behövde en gitarrist för sin sommarturné och gruppen hann med ett 30-tal folkparker och ett TV-program i Göteborg, där den legendariske KåGe Sigurth ledde programmet. Senare under 1970-talet blev det spelningar med bl a Bertil Bertilson, Rock Olga och flera andra kända rocklegender från den här tiden.

Med tiden utkristalliserade sig gruppen "GummiBandet" som startades av Chrille Pettersson från HepStars och Bernt. Efter en tid kom Lelle Hegland med och senare även Janne Frisk, båda från HepStars. Från 1977 hette gruppen även "GummiBandet/HepStars" som existerade under ett par decennier med lite olika konstellationer. De gjorde flera skivor och hade under några år på 1970-talet över 300 spelningar per år.



Bild 21. Från Bernts hemsida, Untitled, ikon 1970. Under 1970-talet startade Bernt och Chrille Pettersson från HepStars bandet "Gummibandet".

Foto: Bernt Liljegrens hemsida.



Bild 21 A. Från Bernts hemsida, Untitled, ikon 1970. Bernt Liljegen, medlem av "Gummibandet". Foto: Bernt Liljegrens hemsida.



Bild 22. Från Bernts hemsida, Untitled, ikon 1990. Gummibandet runt 1990. Foto: Bernt Liljegrens hemsida.

Under 1980-talet gjorde Bernt spelningar på bl a Engelen i Gamla Stan och på Hasselbacken på Djurgården. Under 1990-talet blev det spelningar med bl a Svenne Hedlund och Janne Frisk från gamla HepStars.

Under 2000-talet tog Bernt upp de gamla kontakterna med kompisen Johnny Lundin och bildade gruppen "Johnny Lundin band" där även Lennart Gudmundsson från gamla "Ola & The Janglers" ingick samt trummisen Dr Åke, senare ersatt av trummis Per-Olov Alm. Gruppen spelade, och spelar fortfarande, företrädesvis låtar från 1950- och 1960-talet. Vid Svenska Jaguarklubbens Sommarmöte i Sundsvall 2017 var det just detta band som underhöll klubbmedlemmarna.



Bild 23 A. Från Bernts hemsida, Untitled, ikon 2000. Under 2000-talet tog Bernt upp de gamla kontakterna med Johnny Lundin och bildade gruppen "Johnny Lundin band". Vi ser Bernt, Johnny Lundin och Lennart Gudmundsson, 2007.

Foto: Bernt Liljegrens hemsida.



Bild 23 B. Bernt tillsammans med sin grupp dvs Lennart Gudmundsson, Bernt, Jack Wahlberg och Johnny Lundin.

Foto: Bernt Liljegrens Facebook.

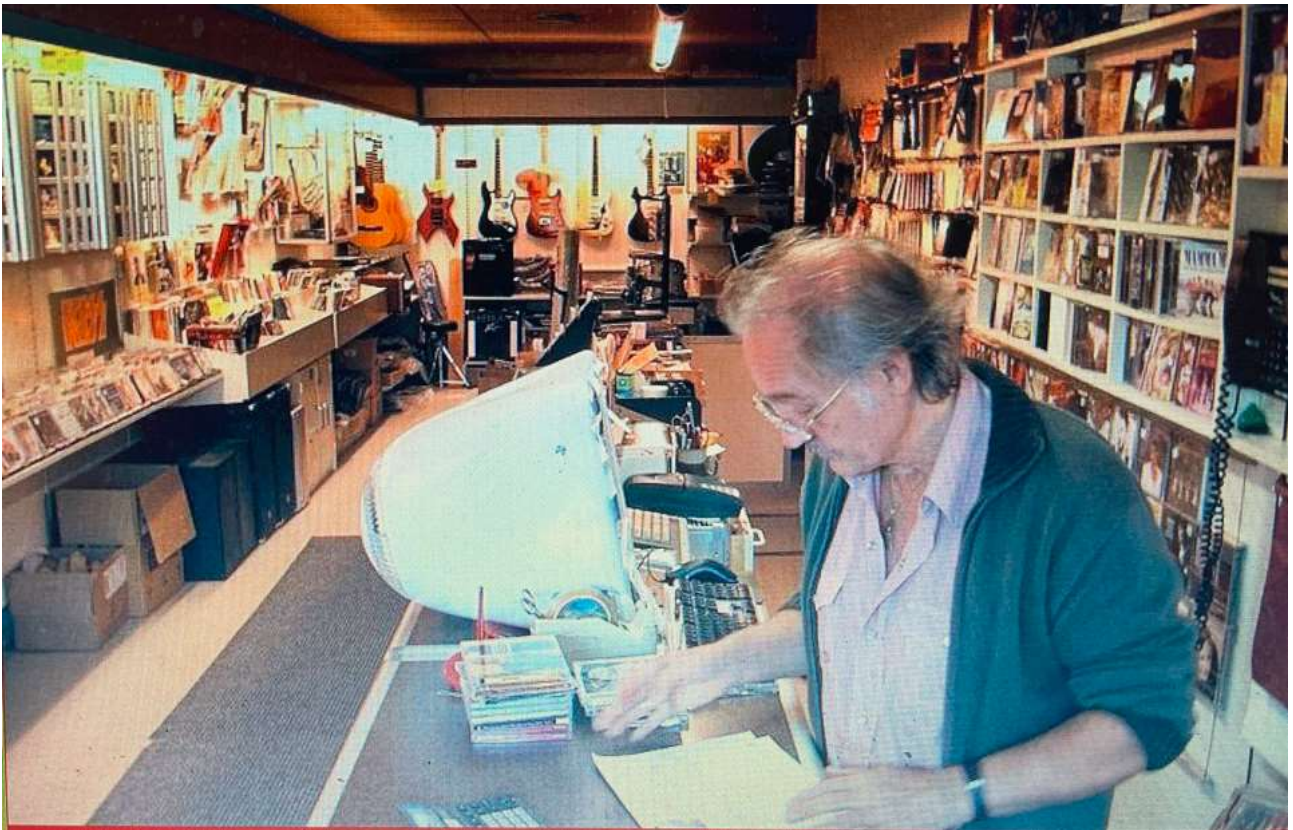


Bild 23 C. En senare bild på bandet där vi ser Bernt, Lennart Gudmundsson, Jack Wahlgren och Johnny Lundin.

Foto: Bernt Liljegrens Facebook.

Bernt hade inte bara musiken att ta hand om utan också sin familj. Familjen flyttade till Lidingö från den lilla lägenheten i Hägersten till en större. Första sonen Richard kom (f 1975) och därefter sonen Leslie (f 1979). Bernt köpte tomt och byggde hus på ön. Dessutom förestod han en nyöppnad musikaffär på Hantverkargatan 37 i Stockholm, HepStars Music Shop. Där fanns allt från plektrum till fina gitarrer.

1986 öppnade Bernt sin egen musikaffär, Bernt's Musik/Lidingö Musik & Ljud, i Lidingö centrum. Där kunde kunderna köpa allt från skivor och noter till musikinstrument. CD-skivor, som tagit över efter den tidigare vinylen, sålde rätt bra under några år, men med tiden sjönk försäljningen och kundunderlaget minskade. Efter 30 år stängde Bernt sin musikaffär och sonen Richard och hans företag www.Eventation.se tog över lokalen. Här skräddarsyr de evenemang för företag, men ordnar också med privata fester som bröllop, födelsedagar mm. Även Bernt och den andre sonen Leslie är involverade i den verksamheten. Tilläggas bör att Leslie inspirerats mycket av sin spelande pappa och givit ut flera skivor. Richard och Leslie fick med tiden en lillebror, Valter (f 1998).



*Bild 24. Från Bernts hemsida, Untitled, ikon Musikaffären. Bernt drev Bernt's Musik/ Lidingö Musik och Ljud i Lidingö centrum under 30 år.
Foto: Bernt Liljegrens hemsida.*

Det finns här anledning att lovorda Bernt för de insatser han gjort för klubben. Under många år, särskilt under 1970-talet, skötte Bernt både bokföring och kassaböcker för de ca 550 medlemmar som då fanns i klubben.

Dessutom skrev Bernt ned allt inkommet material på sin skrivmaskin och redigerade varje år minst sex Jaguarbulletiner. Detta var ett mycket stort jobb som tydde på en extraordinär kapacitet och effektivitet. Typiskt för Bernt var att han hade lätt för att samarbeta, var praktisk och fick saker och ting ur händerna utan att göra dem alltför komplicerade och utan större diskussioner.

Bernts initiativ och verk kommer för alltid att finnas kvar hos alla med Jaguarhjärtan. Bernt är givetvis hedersmedlem och har medlemsnummer 10.



Bild 25. Bernt Liljegren 2019. Foto: Från Bernts Facebook.



Bild 26. Från tidning 217, 2012 sid 7. Bernt Liljegren 1970-talet. Foto: Okänd.

Leif H Andersson (f 1945) växte upp i Mariehäll och Hässelby strax utanför Stockholm under 1950-talet. Från Hässelby flyttade han till lägenhet i Jakobsberg under 1970-talet och 1998 gick flytten med frun Eva och barnen Fredrik (f 1987) och Lovisa (f 1989) till hus i Viksjö norr om Stockholm. Leif H lyssnade gärna på 1950-talets rockmusik och i synnerhet på Little Richard med Tutti Frutti, som kunde spelas en timme i sträck på radiogrammofonen.

I valet mellan Elvis Presley och Tommy Steele blev det Elvis som blev favoriten. Efter realen, studentexamen, ekonomisk utbildning på Bar-Lock institutet i Stockholm och ekonomexamen från Stockholms universitet började Leif H på Postens marknadsavdelning.

Så småningom blev han produkt- och kvalitetschef på Svensk Adressändring AB, dvs dit vi alla vänder oss om vi vill få posten sänd till den nya adressen när vi flyttar.

Jaguarintresset tog fart i början av 1970-talet. Leif H ägde då två ryska vinthundar som deltog i olika utställningar. På samma utställningar deltog även blivande klubbmedlemmen Bjarne Svendsen, som också hade ett stort hundintresse gällande samma ras. Bjarne, som skulle sälja sin Mk II under 1971, övertygade Leif H att pröva Jaguaren under något år för att få lite erfarenhet av Jaguar och känna atmosfären av en sådan bil. Bilen köptes för 6 500 kr och har varit i Leif H's ägo sedan dess.

Förutom Jaguarintresset har Leif också ett par andra hobbies. 1994 började Leif och barnen att bygga en modelljärnväg. Efter 10 års byggande tröttnade de båda barnen och började att intressera sig mera för datorer.

Järnvägen finns dock fortfarande kvar i det kombinerade Jaguar- och hobbyrummet och provkörs någon gång om året. En annan hobby är att bygga Jaguarverkstäder i skala 1:18, där det mesta av inredningen är tillverkat för hand.



*Bild 27. Intresset för Jaguar kom via intresset för ryska vinthundar. Bilden tagen 1971.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 28: En annan hobby Leif H Andersson har är att bygga Jaguarverkstäder i skala 1:18, där det mesta av inredningen är tillverkat för hand.

Foto: Leif H Andersson.

Leif H Andersson var en av de mest drivande medlemmarna i klubben under sin 20-åriga period som ordförande, 1974-1994. Tillsammans med ett fåtal medlemmar organiserade Leif H verksamheten och utvecklade klubben från ett embryo till en organisation likt ett mindre företag.

Han var också den person som skrev klubbens första stadgar, drev frågor om klubbens broschyrmaterial och annan marknadsföring. Han medverkade också vid framtagning och utveckling av de första matriklarna, utvecklade klubbens tidning och skötte tillsammans med Hans Edelin och några andra medlemmar klubbens administration.

Tillsammans med Hans Edelin tog Leif H också initiativet till klubblokalen på Kristallvägen i Stockholm och ledde renoveringsarbetet där. Han var även huvudansvarig för flera av klubbens Sommarmöten. Under slutet av 1980- och början av 1990-talet var Leif H redaktör för ett 30-tal nummer av Jaguarbulletinen och var också drivande vad det gäller klubbens "böcker" om Mk V, Mk VII-Mk IX samt XK-boken.

Under många år assisterade Leif H också klubbens försäkringskommitté för Motorhistoriska Riksförbundets veteranbilsförsäkring. Han tillhörde de mest tongivande inom klubbledningen under mer än två decennier och är också sk Founder, dvs han var med på klubbens första möte på Skokloster och har medlemsnummer 13.

I dagsläget, 2023, lever Leif H ett rikt pensionärliv tillsammans med sin fästmö Ulla-Britt sedan tio år. Det är också Ulla-Britt som skrivit ihop ovanstående presentation.



*Bild 29 A. Leif H Andersson 2022.
Foto: Ulla-Britt Meister.*



*Bild 29 B. Leif H Anderssons Mk II, 3.8 l från 1962. Besiktad 2019 och rullar fortfarande.
Foto: Leif H Andersson.*

Hans Edelin (f 1943) och Lars Edelin (f 1946) är uppvuxna i Skärholmen och hade tidigt ett stort Jaguarintresse. Pappan köpte redan 1963 en pärlgrå Mk I med röd skinnklädsel från ett garage på Birger Jarlsgatan. Bröderna, som var med vid köpet, var oerhört entusiastiska och rådde pappan att lämna sin Saab 96 i utbyte mot Jaguaren och betala 3 000 kr emellan. Saken var avgjord! Senare bytte de ut Mk I:an till en Mk II, som rullade bortåt 40 000 mil innan den såldes. Därefter köpte de en Mk X och senare en 420 G. Båda bröderna utbildade sig till ingenjörer och Hans arbetade större delen av sitt yrkesverksamma liv på Apotekarnas Droghandel, dvs det företag som försåg det dåvarande Apoteket med medicin och andra läkemedel.



Bild 30. Bröderna Edelins mörkblå Mk X, 3.8 l från 1963. En gång vinnare i en klubbens eleganstävlingar. I år, 2023, står bilen för renovering i brödernas garage i Sköldinge. Foto: Hans Edelin.



Bild 31: Från tidning 63, 1982 sid 22. Pappa Edelin lämnade sin Saab 96 och lade lite emellan och köpte redan 1963 en Mk I. Bröderna var entusiastiska och pappan ser stolt ut. Foto: Hans Edelin.

Hans var under två decennier en av de ledande personerna inom klubben. I sin egenskap av sekreterare skötte han mycket av allt löpande arbete i klubben, ett arbete som många gånger tog mellan 10-20 timmar i veckan. Bland Hans viktigaste insatser var att införa klubbens adressregister på data vilket underlättade arbetet med att ta fram matriklar och sköta beställningar av klubbtilbehör mm. Tillsammans med mig, Leif H Andersson, tog Hans initiativet till klubblokalen i Stockholm. Under 1980-talet var Hans också redaktör för flera nummer av Jagarbuletinen och assisterade också klubbens försäkringskommitté för Motorhistoriska Riksförbundets veteranbilsförsäkring. Han tillhörde klubbledningen under mer än två decennier innan han avgick ur styrelsen. Idag, 2023, är Hans modellrepresentant för Mk X och 420 G. En stor eloge till Hans Edelin för allt arbete han bidragit med under 1970–1980- och 1990-talet.



Bild 32. Från tidning 120, 1992 sid 11. I sin egenskap av sekreterare skötte Hans Edelin mycket av allt löpande arbete i klubben. Här syns Hans vid det engelska skrivbordet i klubblokalen 1992. Foto: Leif H Andersson.



Bild 33. Från tidning 217, 2012 sid 25. Pensionären Hans Edelin 20 år senare, 2012. Tiden verkar inte ha satt några spår. Foto. Clas Göran Carlsson.

Lars Edelin arbetade under många år på Astra i Södertälje. Han var en av klubbens första revisorer, men blev senare ordinarie styrelseledamot fram till och med 1980. Även med arbetet av klubbens första matriklar var Lars engagerad, med bl a hustrun Ingrid. Vid sina respektive pensioneringar flyttade bröderna till sitt landställe i Sköldinge, där de hade möjlighet att bygga ett större garage för resterande renoveringar av sina bilar. Hans har i detta jobb starkt stöd av sin sambo Sue Peng och

Lars av hustrun Ingrid. Båda bröderna är sk Founder, dvs de var med på klubbens första möte vid Skokloster. Hans är hedersmedlem i klubben och har medlemsnummer 21. Lars har nummer 84. I mitten av 1990-talet lämnade Lars klubben.



Bild 34. Från tidning 63, oktober 1982 sid 22. Lars Edelin renoverar en motor hemma i garaget i Bredäng 1982. Foto: Hans Edelin.

Jan Stenback (f 1937) ansvarade tillsammans med Olle Ljungström för klubbens del av Motorhistoriska Riksförbundets veteranbilsförsäkring, vilket de båda gjorde på ett gediget och välorganiserat sätt. Jan var under 1970- och 1980-talet en av de mest tongivande medlemmarna i klubben och ingick i klubbledningen under ett antal år. Även efter att ha avgått ur styrelsen har Jan varit en stor tillgång för klubben.

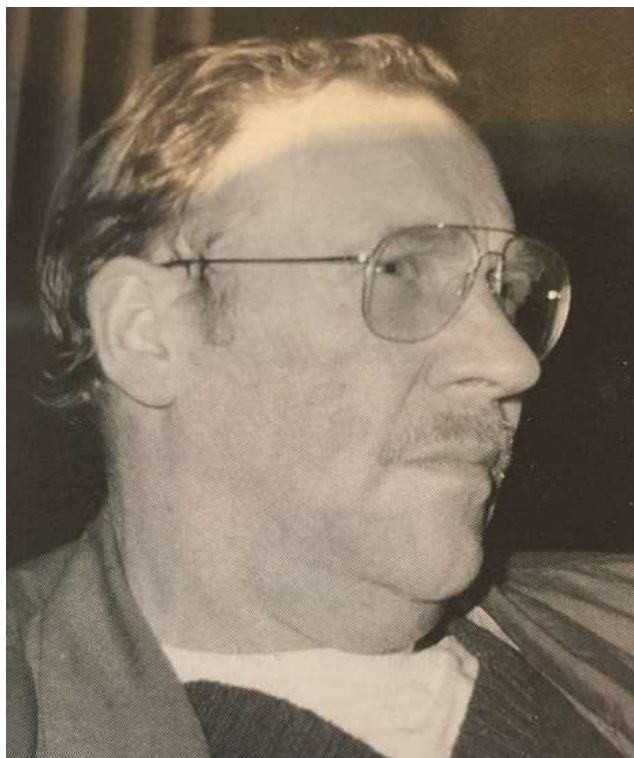


Bild 35. Jan Stenbacks XK 120 och Ard D Axegårds E-type fotograferade i Ards lummiga trädgård 1977. Foto: Leif H Andersson.

Jan har alltid varit hemmahörande i Älvsjö och drev under många år Älvsjö Glasmästeri. Det var en plats vi Jaguarägare då och då besökte för att handla delar från det stora lagret av reservdelar till Jaguar, som klubben köpte in under 1980-talet och som förvarades där. I början av 1980-talet var Jan redaktör för ett flertal nummer av Jaguarbulletinen och under hela sin aktiva tid i klubben skrev han ett stort antal artiklar i tidningen. Under flera år var Jan representant för Stockholmssektionen och i mitten av 1990-talet tillhörde han valberedningen.



Bild 36. Från tidning 254, december 2019. Jan Stenback, augusti 2019, sittande till höger. Bilden från Sommarmötet vid Aronsborg, Stockholm. Stående fr v är Bernt Liljegren och Bjarne Svendsen. Sittande bredvid Jan är Per Andersson. Foto: Clas Göran Carlsson.



*Bild 37. Från tidning 129, april 1994, sid 24.
Jan Stenback, oktober 1993.
Foto: Klubbens arkiv.*

Hur uppstod då Jans intresse för Jaguar! Under det tidiga 1960-talet fick Jan inspiration av en serviceman på en bensinstation, som propagerade för Jaguar som en "riktig" bil för en ung man. Dessutom ägde pappan en Mk II, så intresset för Jaguar fick knuffar från olika håll och Jan började att studera annonserna i olika tidningar. Samtidigt gjorde han regelbundna turer till generalagenten Fredlunds på Birger Jarlsgatan.

Så en sommardag 1964 såg Jan en annons i Dagens Nyheter om en XK 120 och han forskade i olika litteraturer om vad det kunde vara för bil. Bilen, som fanns i Tullinge, provkördes och Jan föll för bilens skönhet och egenskaper. Så han köpte den! Efter 52 år i Jans ägo bytte bilen ägare under 2016. Ny ägare blev Anna Caroline Magnevell i Täby. Jan har, förutom XK:n haft ett flertal Jaguarer i sin ägo, bl a en E-type från 1962 som Jan renoverat själv, en XK 150, en XJS V 12 med manuell växellåda samt en SS 100 replica. På senare år har Jan fått problem med en höft och har haft svårt att ta sig ner i sportbilarna. Samtliga Jaguarer är därför sålda till förmån för en bil med mera komfort.

En stor eloge till Jan Stenback för allt jobb han bidragit med för klubbens räkning. För sina insatser har Jan fått titeln hedersmedlem och är också sk Founder, dvs han var med på klubbens första möte vid Skokloster. Jan har medlemsnummer 37.

Lars Möllerstedt (f 1946) fick sitt intresse för Jaguar i början av 1970-talet. En dag följde Lars med en kamrat för att hjälpa honom med ett bilköp. Där stod plötsligt BILEN, en vit Mk II, årsmodell 1966, med röd läderklädsel och en prislapp på 8 500 kr. Det blev Lars och inte kompisen som genomförde ett bilköp.



*Bild 38. Lars Möllerstedts första Jaguar, en vit Mk II, 3.4 l av 1966 års modell.
Foto: Leif H Andersson.*

Genom en notis i Vi Bilägare fick Lars reda på att ett antal Jaguarentusiaster träffades regelbundet på motell Gyllene Ratten i Fruängen. Han åkte dit och blev djupt imponerad av den sakkunskap som vissa hade. Där fanns profiler som t ex Stenback, Liljegren och Edelinarna. Det blev en självklarhet att gå med i klubben.

Lars gifte sig 1976 med Margareta och flyttade till hus i Rönninge. Tyvärr var äldsta dottern Karin (f 1977), bilsjuk redan i tidig ålder så utfärder i en Mk II var inte att tänka på. Därför såldes bilen ca 1978. Efter några år blev dotterns situation bättre och Lars hade nu också en andra dotter, Lena (f 1979). Då införskaffades en 420, mörkblå med svart inredning.

Lite dyster kombo så under renoveringsarbetet gjordes en omlackering i Golden Sand. För att ha en lite mer familjevänlig fritidssyssla såldes 420-vagnen så småningom till förmån för en motorbåt i mahogny, som senare avlöstes av flera segelbåtar. Under 1997 blev Lars änking.

Lars arbetade under många år som cellist i Stockholms Filharmoniska orkester, men under 1987 slutade han som aktiv musiker för att övergå till administrativa sysslor, först inom STIM och sedan i förlagsvärlden. I och med att Lars sålde Jaguaren och övergick till båtliv någon gång i mitten av 1990-talet lämnade Lars också klubben.



Bild 39. Från tidning 107, augusti 1990, sid 13. Lars arbetade under många år som cellist i Stockholms Filharmoniska orkester, men spelade också privat i Trio Póem med vännerna Sven Idar, piano och Michael Pettersson, flöjt. Här på klubbens Sommarmöte 1990. Foto: Clas Göran Carlsson.

2002 blev Lars egenföretagare och som sådan var det inte att tänka på att ha långa sammanhängande semestrar, så då vaknade biltarmen till liv igen. Denna gång i form av en Bentley Mk VI från 1952, som följdes av ytterligare veteranbilar som köptes och såldes. Senare tillkom en Morris Minor 1959 som idag, 2023, är modifierad med skivbromsar, 1 275 cc motor, 5-växlad låda mm. Bentleyn har fått gå vidare till förmån för en Vanden Plas Princess, Farinaritad, från 1963.

Förutom Jaguar och det allmänna bilintresset har Lars ägnat sig åt inte bara segling utan också åt en del golf. Lars är också sedan ca 18 år, 2023, medlem i ett trevligt ordenssällskap, Pimpinella Orden, där Lars bl a engagerat sig i styrelsearbetet.

Lars hade medlemsnummer 56 och var under större delen av 1970-, 1980- och i början av 1990-talet en av de mest tongivande i klubben och mycket engagerad i klubbarbetet. Under många år var Lars medlem av styrelsen och också en driftig klubbmästare som stod för många välorganiserade årsmöten, utflykter mm. Det finns anledning att tacka Lars för de förtjänstfulla insatser han bidrog med under den tid han var verksam.

Idag, 2023, står en och annan krämpa tillvaron, men annars lever Lars ändå ett tämligen gott pensionärliv och sedan över 21 år tillbaka tillsammans med en ny kvinna, även hon vid namn Margareta.



Bild 40. Från tidning 73, juni 1984. Lars Möllerstedt arrangerade bl a ett stort antal utflykter. Här på bilden huvudansvarig för årsmötet i februari 1984. Med på bilden finns också Eva Ericsson. Foto: Bert Carlsson.



Bild 41. Lars lever idag, 2023, ett gott pensionärliv. Foto: Margareta Möllerstedt.

Åter till historiken. Månadsmötet i Stockholm ägde rum den 21 juli. Denna gång prövade vi ett nytt ställe att ses på, restaurangen på Esso Motorhotell norr om Stockholm. Senare kallad Järva Krog. Några medlemmar hade då varit där en söndagskväll och funnit att stället var lugnt och bra utrustat för våra möten.

Den 27-28 juli anordnades Svenskt Sportvagnsmeeting på Anderstorp dit klubben hade inbjudits att delta. Från klubben hade inte många anmält sitt intresse, endast Jan Stenback från Stockholm som körde sin E-type och Sören Folkesson, även han med en E-type. Däremot fanns flera klubbmedlemmar bland publiken. Stenbacks fundering över det svaga intresset från Jaguarklubben var att motståndet var i vassaste laget då bilar som AC Cobra, Ferrari, Morgan och Porsche Carrera deltog. På kvällen hade arrangörerna anordnat en gemensam middag med dans på High Chaparral och man hade också arrangerat en elegantävling som vanns av en Ferrari Dino.

Helgen 14-15 september hölls Sommarmöte inklusive årsmöte. Till mötet hade 40 personer med 20 bilar anmält sig. Tro det eller ej, men detta första möte med övernattnings skedde på ett vandrarhem, nära Omberg, som låg utefter Vättern. Det hade inte varit lätt att hitta ett lämpligt ställe och efterlysningen i tidigare Bulletin gav endast 1 förslag som låg alltför långt söderut. Fyra av oss stockholmare fick därför göra en långfärdsresa genom "hela" Småland för att undersöka några tänkbara alternativ. Till slut fastnade vi för Stocklycke vandrarhem som faktiskt låg bara 500 meter från stranden. Miljön var barrskog med inslag av lummig bok och härliga naturvägar för den som ville ta en promenad till stranden. Andra bilklubbar hade också haft sina möten här, vilket gjorde oss övertygade om dess lämplighet som mötesplats.



Bild 42. Med lummig skog i bakgrunden ser vi några av deltagarna i klubbens årsmöte 1974. Fr v Ulf Ekestubbes Mk II, Claes Lundqvist Mk II, Leif H Anderssons Mk II, Hans och Lars Edelins Mk X samt Jan Stenbacks E-type. Foto: Hans Edelin.

Detta år satsade vi alltså, för första gången, på ett tvådagarsmöte, så att långväga gäster inte skulle behöva stressa fram och tillbaka över dagen. Inkvarteringen var mycket enklare på den tiden och vi bodde i fyrbäddsrum. Lakan skulle tas med av gästen eftersom vandrarhemmet endast tillhandahöll filtar. Skulle någon tycka att övernattningen på vandrarhemmet skulle vara för spartansk kunde man själv göra en bokning på Ombergs Turisthotell någon kilometer från Stocklycke. Kostnaden för hela kalaset var 40 kr/person, vilket inkluderade middag, frukost, övernattning, hyra av filmer, projektor och andra administrativa kostnader.

Givetvis arrangerade vi en eleganstävling där bilarna delades in i två klasser, salooner och sportvagnar, där deltagarna fick rösta på tre bilar i varje klass.

De första som anlände till mötet var förutom jag själv i min Mk II, Hans och Lars Edelin i deras Mk X, Jan Stenback, E-type och Claes Lundqvist också med en Mk II. Vi hade startat tidigt på lördagsmorgonen för att ombesörja skyltning och förbereda för inkvarteringen på vandrarhemmet. Senare följde Ulf Ekestubbe, Mk II, och Karl-Ludwig Kolschen med Roger Backman i deras silvergrå 420. Conny Ahlberg kom också i en silvergrå 420, med en behagligt dovt mullrande motor, samt Bengt Erixon i en grå Mk II. Bo Nygren anlände, efter att ha haft en del trassel under vägen, upp från Skåne i sin XK 150 och Lars Möllerstedt kom i sin andrabil direkt från sin repmanad i Borås.

Under eftermiddagen hade nu en hel del bilar ställts upp på den stora parkeringsplatsen och vi fick besök av en journalist från Östgötabladet som intervjuade Hans Edelin.



Bild 43. Roger Backman vid sin 420 från 1967. Foto: Leif H Andersson.

Vi samlades till middag kl 18.00 och bjöds på varmrätt, dessert och kaffe alltmedan Lars Edelin, Jan Stenback och Claes Lundqvist till blyxtars ljuva sken förevigade den trivsamma och trevliga atmosfären kring borden.

Efter middagen begav vi oss iväg till konferensrummet för en stunds diabilidsföreläsning. Många intressanta bilder visades av Bengt Erixon och bröderna Edelin. Särskilt intressant var det att följa Jan Stenbacks bildföljetong om hans arbete med en XK 150, där han successivt byggt upp en gammal rishög till en frisk och fräsch bil. Jan var dessutom en mycket god underhållare och en skämtsam bildkommentator, som oupphörligt lockade oss till skratt och glam under hela föreställningen. Efter bildvisningen gick några av oss ned till Ombergs Turisthotell för att pröva husets vin och kanske få en dans med de förvånansvärt många damer som gästade mötet. Till söndagen hade ytterligare några Jaguarer anslutit. Det var Fritz Tryggvesson som under morgonen kört från Hyltebruk i Skåne med sin vita Mk II. Fritz var lite orolig för att bilen drog över två liter olja på 100 mil, men vi lugnade honom med att det inte är så ovanligt att en Jaguarmotor drar ett par liter efter 10-12 år. Birger Johnsson anlände i sin vita 340 och senare kom också Olle Aronson i sin silverfärgade 340. Tomas Ohlsson kom utan sin XK 120 som stod hemma i garaget i väntan på renovering. Sist anlände Bernt själv i sin vita, nylackade XK 120. Bensinpumpen hade givit upp efter halva sträckan och Bernt hade fått använda ett par timmar för att rätta till felet.

Eleganstävlingen under söndagen röntes stor uppmärksamhet. Min egen svarta Mk II hade fått en omsorgsfull översyn före starten från Stockholm, men såg ändå flammig ut där den stod på parkeringen. Det hela avhjälpes med ett fuktigt sämskskinn. Någon anmärkte också försynt att jag

inte körde med originalratt och dessutom hade tillverkat en egen växellådsknopp i form av ett Jaguarhuvud. Originalratt var beställd men inte hunnit fram och växellådsknoppen skulle bytas så snart jag var tillbaka i Stockholm. Bo Nygrens XK 150 drog till sig många blickar liksom Jan Stenbacks E-type. Stenback hade precis renoverat toppen och motorn gick både tyst och jämnt.

Bland saloonerna utmärkte sig Ulf Ekestubbes Mk II. Bilen såg mycket välvårdad ut, men saknade för dagen kromlisten på huven vilket givetvis blev en plump i protokollet. Ulfs bil var dessutom utrustad med en del egna finesser bl a oljetemperaturmätare och en vacuummeter för kontroll av undertrycket i förgasarinsuget. En av de mest perfekta bilarna var bröderna Edelins Mk X som genomgått en fullständig renovering. I motorutrymmet satt en 3.4 l motor som plockats ihop av diverse delar från olika motorer. Ljudet var snudd på perfekt och bilen hade för övrigt nylackade träpaneler och en ny mycket mörkt blått cellulosalack. Det som fattades just nu var de nya mattorna som beställts från England.



Bild 44. Vi tar en närmare titt på Ulf Ekestubbes svarta Mk II, 3.8 l, från 1961, Claes Lundqvists Goldensand Mk II, 3.4 l, 1965 samt Leif H Anderssons svarta Mk II, 3.8 l, 1962 med uppfälld huv. Foto: Leif H Andersson.

En annan Mk X, en svart från 1963 och före detta direktionsvagn, hade en ännu mera fulländad inredning, men bilen besvärades av att packningen på vänster ventilkåpa hade brustit. Detta i sin tur ledde till ett smärre läckage av olja i motorutrymmet. Packningen skulle bytas snarast enligt ägaren, Michael Sjöberg, och vi varnade honom för att inte dra åt bultarna på ventilkåpan för hårt. Aluminium spricker ju lätt om man inte är försiktig.

Bland sportvagnarna tog Bo Nygren första pris, följd av Jan Stenback och Bernt Liljegren. På saloonsidan blev det Olle Aronson som tog hem förstapriset med Claes Lundqvist och bröderna Edelin på andra respektive tredje plats. Claes hade precis före mötet monterat ur all träpanel, slipat lätt, lackat om faneren och därefter satt allt på plats igen.



*Bild 45. Jan Stenback tv samtalar med knäande Conny Ahlberg med två av våra medlemmar.
Foto: Leif H Andersson.*

Efter att eleganstävlingen avslutats fortsatte underhållningen med filmvisning i konferensrummet. Vi visade tre filmer och började med en nyttig och rolig film med Janne Långben. Den andra filmen handlade om XJ 12-motorn och var oerhört intressant för dem av oss som gillar att ta del av detaljbeskrivningar av en komplicerad och genial konstruktion. Det var tyvärr engelskt tal så flera av oss hade lite svårt att hänga med när det pratades facktermer.

Avslutningsvis visade vi ett spännande Le Man-lopp från 1956 i vilket det deltog ett stort antal Jaguarer. Vi fick beskåda en del fascinerande avåknningar och intressanta depåbesök, där mekanernas snabbhet och kapacitet verkligen kom till uttryck.

Kring kl 15.00 samlades vi för att diskutera styrelse och klubbadministration. Alla var helt ense om att det nu var tid att a) organisera klubbarbetet, b) kunna delegera arbetsuppgifter, c) få beslut genomröstade på ett konsekvent sätt och d) få till stånd stadgar och ge medlemmarna mera insyn i verksamheten.

Här valdes jag för första gången till ordförande. Anledningen var att jag varit drivande i fråga om att organisera klubbarbetet, men även för att jag hade stor erfarenhet från mitt arbete med administration och mina studier i marknadsföring. Jag var också van att sitta i olika möten med protokollföring och kände till vilka frågor som ska ställas till de närvarande för att beslut ska fattas på ett korrekt sätt. Efter val såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Styrelsesekreterare, Hans Edelin
Klubbsekreterare, Bernt Liljegren
Kassör, Jan Stenback
Representant Malmö, Bo Nygren
Representant Göteborg, Conny Ahlberg
Suppleant 1, Michael Sjöberg
Suppleant 2, Ulf Ekestubbe

Revisorer
Hans Edelin
Lars Edelin

Revisorsuppleant
Peter Wider

Stockholmarnas månadsmöte ägde rum 20 oktober numera på Esso Motorhotell, Järva Krog strax utanför Stockholm. Ard D Axegård hade med sig den amerikanska klubbens tidning "Jaguar Journal", som gavs ut fyra gånger om året och satsade på bra bilder varvade med artiklar och notiser. Jan Bernander, Claes Lundqvist och Johan Sandvall pratade läderfärg och infettning av läder med Hans Edelin och Jan Stenback. De betonade vikten av att ta bort gammal smuts och kvarblivet fett innan målningsjobbet sätter igång. För att få ordentlig täckning menade de att lädret måste målas tre, kanske fyra gånger för att arbetet ska bli riktigt bra. På den här tiden fanns läderfärg att köpa hos Nordström & Son på Brahegatan 4 i Stockholm till ett pris av 25 kr för en burk som räckte till ca 10 kvadratmeter.

Till detta möte hade jag tagit med mig utkast till stadgar, informationsblad och välkomstbrev till nya medlemmar. Närvarande medlemmar fick en förhandstitt på materialet som också sänts ut till styrelsemedlemmarna för bedömning.

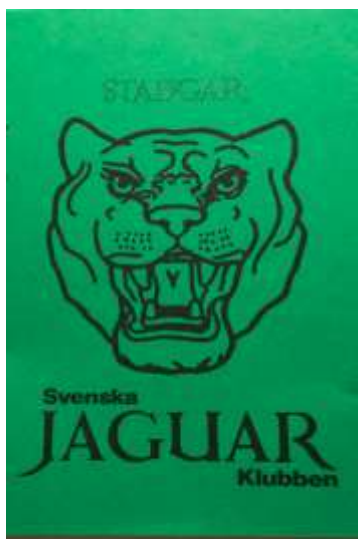


Bild 46 A. Till månads-mötet hade jag med mig utkast till stadgar mm så att deltagarna fick en förhandstitt på materialet. Foto: Leif H Andersson.

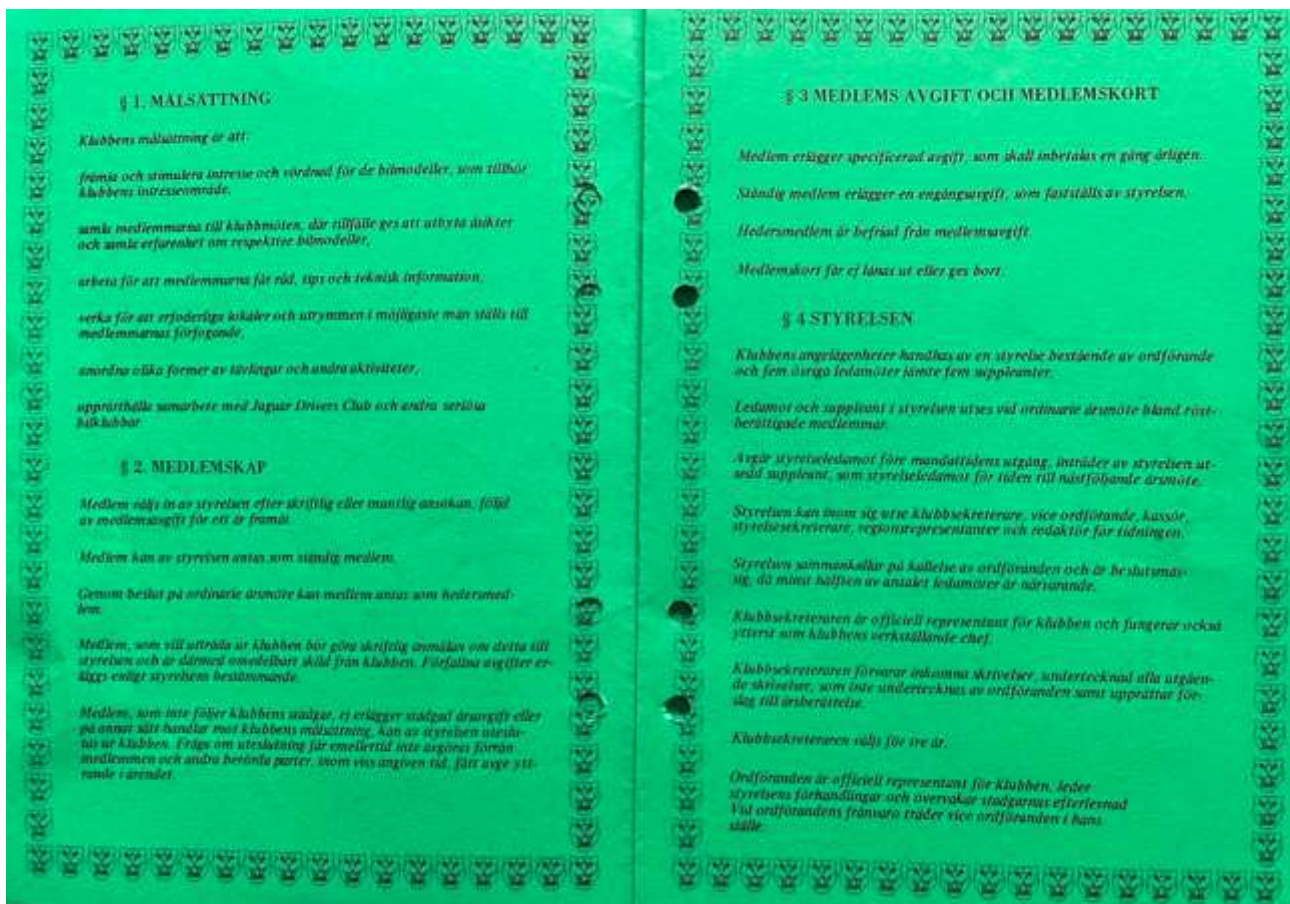


Bild 46 B. Klubbens första stadgar hade ovanstående lydelse. Foto: Leif H Andersson

Under oktober kom den första av klubbens utensilier, ett Jaguarbälte. Det var en person från Belgien, medlem i den engelska klubben, som tillverkade det. Märket var taget från de tidiga XK-modellerna och var gjutet i koppar med texten "Jaguar Cars Ltd, Coventry" och producerat i Kalifornien. Lädret var prima engelskt sadelläder. Priset uppfattades som lite dyrt, 90 kr, men det blev en hel del beställningar i alla fall.

Nästa Stockholmsmöte skedde den 17 november, även detta på Järva Krog. Det som diskuterades var bl a att en del medlemmar inte så gärna deltog i månadsmötena då man trodde att vi bara sitter och skryter om hur fina våra bilar är. Och det gjorde vi kanske, men samtidigt var ju mötena till för att medlemmarna skulle få inspiration, råd och tips om hur man löpande förbättrar sin bil. Deltagare denna gång var Lars och Hans Edelin, Ard D Axegård, Ewert Borrfors, Harry Damberg, Jan Stenback, Bernt Liljegren samt jag själv.

Göteborgarna hade sitt månadsmöte den 11 december på Palace Hotel. Antalet deltagare var drygt 20 personer inklusive fruar. Källarmästaren på hotellet, Olle Bornefors, också medlem i Jaguarklubben, hade sett till att all förtäring mm var av bästa sort.

Under december fick vi en insändare till klubben från signaturen "Jag", som hade synpunkter på tidningen, som han menade, egentligen inte hade något namn. Eftersom tidningen i dagligt tal kallades "Jaguarbulletinen" tyckte han att detta också skulle stå i vinjetten. Bernt svarade att anledningen till att ordet "Bulletin" då och då användes var att han inspirerats av den engelska "XK-bulletinen". Insändaren tyckte inte heller att det var konsekvent att ha med ett Jaguarhuvud i vinjetten som inte stämde överens med den dekal som tidigare sänts ut till medlemmarna. Det skulle bli ändring på detta senare, men det återkommer jag till i kapitel 5.

En annan diskussion som kommit upp i tidningen var priserna detta år för olika Jaguarmodeller. En XJ 6, årsmodell 1969, kunde inhandlas för under 20 000 kr medan en årsmodell 1970 kunde köpas för mellan 20-25 000 kr. För tidiga Mk II, 1961-1964, i bruksskick, kunde köparen få betala 2-4 000 kr, medan mera perfekta bilar låg mellan 4-10 000 kr. Mk II, 1965-1968 kunde också fås för mellan 4-10 000 kr. Priset för en välskött Mk II från 1967 som gått 8-10 000 mil verkade ligga på ca 8-10 000 kr.

Den 15 december var det julbord för stockholmarna på Järva Krog i Ulriksdal. Det var nära 20 personer som deltog och efter det läckra julbordet inklusive kaffe var det dags för filmvisning. Det var Jan Stenback som med proffsig hand skötte projektorn och som först visade en film från Le Man med speakertext av TV-kändisen Olle Björklund. Vi fick också se "Stuntmannen", en galning som körde bil på ett sätt som man inte alls borde köra. Vidare i programmet fanns filmer med Charlie Chaplin och Rosa Pantern.

I december fick vi också reda på att Tomas Ohlsson i Linköping så smått hade börjat renovera sin XK 120 och hade precis köpt in en del plåt detaljer från England (Oldham & Crowther). En annan medlem, Harry Damberg i Trångsund utanför Stockholm, räknade med att ha sin E-type, 1963, klar till våren 1975. Det mesta var redan åtgärdat som t ex bakvagn, bromsar och inredning. Motorn var fortfarande under renovering och skulle bli "någonting alldeles extra". I samma garage som Harry fanns Ewert Borrforss, som hade sin E-type från 1969 under renovering. Hans närmaste åtgärd var att skaffa fram en del delar från England, bl a hela rörkonstruktionen samt en komplett huv.

Under året hade producerats sex tidningar på mellan 6-10 sidor och antalet medlemmar hade ökat väsentligt och låg nu på 200 st. De medlemmar som bidragit med insändare och artiklar till tidningen var detta år, förutom redaktören Bernt, Leif H Andersson, Birger Johnsson, Conny Ahlberg, Thomas B Salomonsson, Jan Stenback och Ard D Axegård.

Medlemsavgiften hade legat på 30 kr men skulle till påföljande år ökas till 35 kr. Balansräkningen för året innehöll utgifter för 4 846 kr medan inkomsterna låg på 6 948 kr. Inkomsterna kom från medlemsavgifter, sålda dekal och kuvertavgifter från Sommarmötet. Kontant i klubbkassan fanns alltså 2 102 kr. Antalet medlemmar var ca 200 st.

Kapitel 5, 1975

På styrelsemötena i början av året diskuterades flera gånger tidningens utseende, layout, papperskvalitet, format mm. Vi pratade också om huruvida vi skulle ha ett speciellt namn på tidningen och vad detta i så fall skulle vara. Därutöver diskuterades också våra klubbmärken, varav vi menade att endast det ena var vedertaget av klubbmedlemmarna. Det vedertagna var klubbens dekal med jaguaren i språng som skulle sitta på vindrutans högra sida och det andra var det rytande jaguarhuvudet. Huvudet hade nu funnits med som en röd tråd under klubbens korta historia och var populärt bland medlemmarna, men var inte formellt godkänt av styrelsen.

Förslag hade nu kommit om att låta jaguarhuvudet utgå som symbol för klubben och istället använda enbart det internationella märket, dvs jaguaren i språng försedd med texten "Swedish Jaguarclub". Förslag hade också framförts om att använda båda märkena med distinktionen att "Huvudet" skulle användas i "svenska sammanhang" och det andra märket i "internationella sammanhang". Flera anförde att jaguarhuvudet var en livfull, fräck, frisk, fräsch och fartig symbol som det vore synd att låta försvinna ur medvetandet. Men, å andra sidan, menade andra att det kunde bli plottrigt, osmidigt och inkonsekvent att ha två symboler för samma klubb. Hur skulle i så fall tidningens layout utformas? Skulle båda märkena finnas på första sidan eller skulle endast ett märke representera klubben i tidningen.

Flera alternativ fanns nu för utformningen av tidningens förstasida och vi hade att ta ställning till tre alternativ. Vi bad medlemmarna om hjälp och ville ha synpunkter insända till klubben.

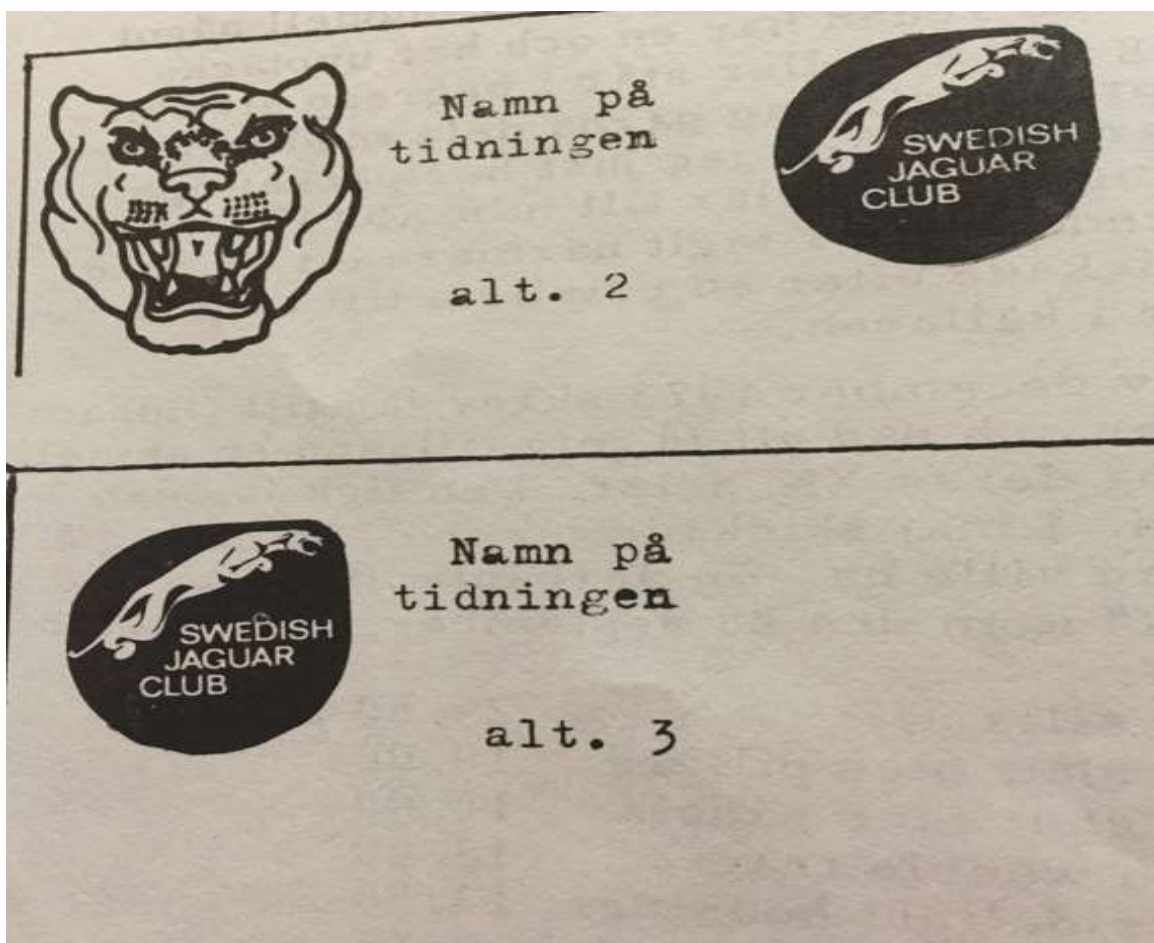
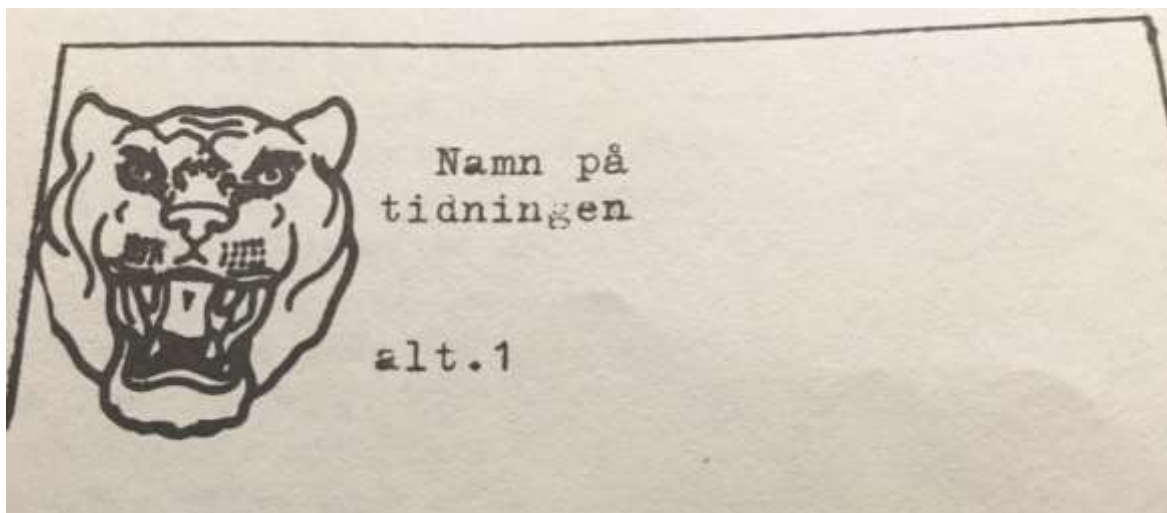


Bild 47 A. Från tidning 17, februari 1975 sid 4. Vi gav medlemmarna tre alternativ till förstasida och bad om synpunkter. Foto: Leif H Andersson.

I styrelsen diskuterade vi också tidningens namn. Det var svårt att hitta ett slagkraftigt namn och skulle återkomma till frågan vid nästa styrelsesammanträde då ledamöterna skulle ha med sig åtminstone ett namnförslag. Även här bad vi medlemmarna om hjälp och önskade synpunkter insända till klubben.

Stockholmarnas januariträff på Järva Krog i Ulriksdal drog 13 personer. Vi tittade bl a i en amerikansk motortidning som en medlem tagit med sig. Två nya medlemmar fick vi bekanta oss med. Lars Plavén som hade en S-type i sin ägo, en 3.8 l, 1965 års modell samt Ola Gabrielsson som för tillfället ägde en Mk X, men som hade funderingar på att byta till en tidig E-type. Ola ville ha den som ett hobbyprojekt och "skrämma upp" motorn för att köra på bana.

Den verkliga karamellen för oss Jaguarfrälsta runt Stockholm kom den 15 januari då klubben var inbjuden av Stockholms Sportvagnsklubb att delta i Jaguarafton. Platsen för träffen var Teknorama på Djurgården. British Leyland ställde ut en ny XJ 12 och som en kontrast till den bilen ställde Jaguarklubben upp med en XK 120, 1954. Dessutom fanns en mycket fin Daimler på plats. Björn-Erik Lindh från Motorhistoriska Klubben, som för tillfället representerade bilbokhandeln Margie Bookshop, dukade upp massor med intressant motorlitteratur. Bl a fanns en verklig raritet "Owners handbook" till en XK 140. Gunnar Elmgren berättade kunnigt om Jaguars historia och visade sedan filmen om Le Man, 1956, och därefter en film om V 12-motorn. Denna träff, där alltså inte bara Jaguarklubben var inbjuden, drog mellan 60-70 personer. Klubben tackade arrangörerna SSK, British Leyland, Gunnar Elmgren och Olle Odsell för en lyckad Jaguarkväll.

Den 26 februari hade Göteborgssektionen månadsmöte. Tanken var att visa en film om hur man bygger upp en Mk II, men på grund av projektortrassel kunde den inte visas denna gång. Istället ägnade sig deltagarna åt att njuta av en XJ 12 L och en XJ 6 L. Det som bestämdes på mötet var att träffas var femte onsdag på Motor-Ami i Högsbo, en stadsdel i sydvästra Göteborg. Till detta möte skulle Conny Ahlberg ordna filmvisning, servering, kaffe och smörgåsar. Skälet till att det blev Motor-Ami som mötesplats var att Conny hade goda kontakter med säljledaren där, Tommy Carlsson, som dessutom var medlem i klubben.



Bild 47 AA. Här ser vi Göteborgsmedlemmen Bo Sanderberg tv tillsammans med regionrepresentanten Conny Ahlberg (th). Foto: Okänd

Under stockholmarnas marsmöte konstaterade Ard D Axegård att den sista E-typen rullat av bandet i Jaguarfabriken i Coventry. Sista omgången bestod av 50 bilar, speciellt utförda i svart med ekerhjul och utrustade med minnesplaketter. Detta var alltså slutet på en produktion som varat under 14 lysande år. Under denna period hade ca 80 % av bilarna exporterats, framför allt till Nordamerika, till ett antal av 49 032 exemplar. Till Kanada hade exporterats 2 439 samt övrig export 8 973 exemplar.

För Englands räkning, inklusive Skottland och Wales mm, producerades 12 320 bilar. Mellan 1961 och 1975 tillverkades alltså 72 584 bilar. En intressant information var också varifrån bokstaven E i E-type kom. För att få svar på frågan fick man gå tillbaka i tiden till den Jaguar från 1948 dvs XK 120, där X står för experiment och K för den motor som då var i produktion. 120 var maxhastigheten i miles. År 1951 stod XK 120 C, där C står för "competition", klar för tävling på Le Man och det blev vinst direkt. Senare kom alltså C-type och därefter D-type där man plockat det bästa ur XK-versionerna för att förbättra modellerna. Nu stod det alltså klart varför det blev E eftersom E kommer efter D i alfabetet.



Bild 47 B. Per Sundqvist tv tar en fika med Anders Sundin. I bakgrunden syns Hans Edelin. Bilden är tagen vid ett annat möte vid Järva Krog. Foto: Leif H Andersson.

Under april meddelade Bernt att det trängdes XK 120 på Lidingö. Kanske inte riktigt trängdes, men det var i alla fall tre XK inom ett område på en dryg kvadratkilometer. Förutom Bernts egen, numera vita, FHC från 1954 hade Kurt Karlsson importerat en grön roadster av 1950 års modell från England. Även Jan Nordquist hade gjort en Englandsimport i form av en mörkblå DHC försedd med ekerhjul och dubbelt avgassystem. Bernt själv hade för närvarande problem med ett av naven på sin bil. Spåren på ett av hjulen var slut och axeln bara snurrade. Det var till att ta fram originalavdragare, en rejäl skiftnyckel och en slägga för att montera bort det gamla navet. Det var inget lätt jobb, men det gick till slut.

Under våren fick medlemmarna också information om företaget Oldham & Crowther strax utanför Peterborough, ca 13 mil norr om London. Det var ett litet familjeföretag som hade specialiserat sig på renovering av XK, men även andra Jaguarer. De kunde utföra helrenoveringar av Jaguar dvs allt från läder och all övrig inredning, till motorrenoveringar.



Bild 48. Några år senare besökte klubben givetvis Oldham & Crowter. Hur många grillar behöver du! Foto: Okänd.

Under våren hade också en ny medarbetare till tidningen engagerat sig. Det var Staffan Swedeborn som kompletterade våra artiklar med ritade Jaguarer tillsammans med en lite lustig jaguarkatt. Staffan gjorde sina teckningar med en glimt i ögat, men det var inte alla medlemmar som tyckte att den roliga katten hörde hemma i klubbens tidning. Senare skulle Staffan ta hand om hela produktionen av tidningen, då han kunde göra detta under kvällar och helger på sin arbetsplats, Semic Press.



Bild 49 A. Vår nye medarbetare, Staffan Swedeborn, kompletterade då och då våra artiklar med en lustig katt.

Den 11 maj hade Malmösektionen möte i Röstånga. Klubben hade blivit inbjuden till Bo och Lotta Nygrens trivsamma gård i Mörarp dit Johan och Gerd Persson anlant i Johans Mk II, 1961. På plats fanns förstås redan Bo's XK 150. Från Göteborg kom Harold Hertz och Sten Ljungquist som anlände i firmans XJ 12 L, vilken hade lånats för en provåkning. Guy och Barbara Hedberg kom i en vacker blåmetallic Mk II, 1965 och Lars Hermann i sin röda E-type FHC. Ytterligare en E-type, ägd av Paul Nordhav, deltog i mötet. Bilen var renslipad och skulle lämnas till lackning följande vecka. Assar och Ann Olsson var där med en S-type i gulmetallic, 1966 och Arnold och Christina Carlsson dök upp med dagens enda Mk I, 1959. Till gården anlände också Olle Callmar med sin mycket fina S-type, 1965 och Anders Holst med en grön Mk II.

När alla samlats bar det av till Röstånga Gästis. Bo Nygren hade lite problem med att få igång sin XK 150, men felet löstes och han ledde till slut kolonnen fram till Gästis. Vid Röstånga tillslöt ytterligare några personer. Maten var som vanligt bra och deltagarna sjöng friskt till juicen.

Söndagen den 18 maj samlades 15 välputsade Jaguarer för vårpicknick vid Rydaholms Bilmuseum. Gunnar Fleetwood kom till mötet i en otroligt fin Mk II och Holtz Stenkil i en likaledes mycket fin XJ 6. Egentligen var alla deltagande Jaguarer väldigt välvårdade och man konstaterade att standarden på bilarna förbättrades år från år och att man inspirerades av andras förbättringar. Thomas Salomonsson kom i en för säsongen nylackad E-type 2+2 i ljusblått. Till mötet kom också en Mk I, men referenten, Jan Stenback, hann tyvärr inte ta reda på ägarens namn. Bengt Erixon från Göteborg hade tagit med sig en del reservdelar för försäljning. Alla tyckte det var ett bra initiativ, värt att ta efter, vilket skulle göra våra träffar ännu intressantare. Givetvis visade ägaren av bilmuseet, Ingemar Ahlkvist, sina bilar för den entusiastiska församlingen.

Söndagsmorgonen den 25 maj kl 10.00 träffades Jaguarklubben och Austin-Healeyklubben vid Mosebacke Torg i Stockholm för en utflykt till Skeviks Friluftsgård. Efter att ha beundrat alla bilar under en halvtimme tog färden sin början mot Skevik. Ledarbilen var Ard D Axegårds E-type, 1968. Karavanen mot Skevik drog till sig många intresserade blickar vilket naturligtvis inte var att undra över. Vid friluftsgården ställde vi våra bilar i en snygg rad på den nästan tomma parkeringsplatsen.

I raden av Jaguarer fanns bredvid Ards E-type Hans Edelins mörkblå Mk X, numera försedd med en av bröderna Edelin renoverad 3.8 l motor. Vid sidan av Hans' bil stod Bernt Liljegrens vita XK 120, 1954, Ola Gabrielssons nylackade E-type, Claes Lundqvists och Ulf Ekestubbens Mk II:or, Jan Stenbacks E-type och Peter Widers XJ 6. Från Austin-Healeyklubben deltog fem bilar, alla mycket välvårdade och fräscha. Totalt hade mötet samlat 13 bilar och ett 30-tal personer, som dukat upp med sina filtar och medhavda picknickkorgar. Bättre väder än denna dag kunde det knappast bli och trevligare plats kunde vi inte heller få. Vi som arrangerat mötet kände att alla var nöjda med dagen och såg fram mot nya träffar med våra klubbvänner i Austin-Healeyklubben.

Den 11 juni hade Göteborgssektionen möte på Nääs slott. Deltagare denna gång var Christian Ohlsson, Mk V, 1950, Bo Sanderberg, Mk II, 1965, Nils Martin, XJ 6, 1972, Agne Lundberg, Mk II, 1965 samt Kalle Ahlsén utan Jaguar.



Bild 49 B. Från tidning 20, 1975 sid 1. Deltagarna i detta möte var fr v Christian Ohlsson, Bo Sanderberg, Nils Martin och Agne Lundberg. Foto: Kalle Ahlsén.

Den 14 juni ägde Sommarmötet rum, denna gång på Skokloster. Till mötet kom totalt 50 personer och 18 bilar. Först på plan var jag själv med min svarta Mk II, 3.8 l, 1962 tillsammans med bröderna Edelin i deras Mk X, 3.8 l, 1963. Ett flertal E-type deltog i mötet. Vi fick bl a beskåda Ard D Axegårds signalröda och mycket snygga 4.2 l från 1968.

Bilen hade varit med om en smärre skada vid Ards senaste Englandsresa och fått en plåtskada på vänster bakflygel, men till mötet var bilen helt intakt och tillhörde tveklöst en av de elegantaste E-typerna. Nylackad och oerhört fin var också Thomas Salomonssons ”turkosa” E-type från 1967. Många rostskador hade lagats och Thomas hade fått bilen i väldigt fint skick. Priset för längsta färd gick också till Thomas som tillryggalagt nästan 60 mil. Näst värst i fråga om att vara långväga ifrån var Hannu Asunta med sträckan Finland-Stockholm-Skokloster på 57 mil.



Bild 50. Från tidning 155 nr 4 sid 20-21 1999. Thomas och Hong Salomonsson med Thomas turkosa alternativt ljusblå E-type 2+2 från 1967.

Foto: Peter Haventon.

Jan Stenback kom i sin vinröda E-type som precis hade blivit påkörd av en buss och fått en mindre buckla. Jan Fidjeland och Ola Gabrielsson kom i Olas bruna E-type, 1964. Båda jobbade med projekt hemma i sina garage och deltagarna såg fram mot vad de skulle kunna visa upp om ett eller annat år. Bernt Liljegren körde sin vita XK 120, 1954, vilken därmed var den äldsta deltagande bilen.

Två XK 150 fanns med av vilka den ena var Karl-Erik Bergkvists gröna 3.4 l, 1959 med de oäkta stolarna och mattorna och Leif Karlssons röda från 1958. Vidare deltog Tomas Ohlsson utan Jaguar och Olle Ljungström med familjens Mk II. Jörgen Ek deltog också, men utan sin Mk VII, som stod hemma i garaget för reovering.



Bild 51. Jörgen Ek deltog detta år utan sin Mk VII, 1953, som 1973 var en av vinnarna i eleganstävlingen.

Foto: Leif H Andersson.

Flera Mk II deltog i mötet bl a Sven Jönmarks Gun Metallic, 3.4 l, 1965, nu med ny motor. Även Håkan Höjer och Birger Carlsson körde Mk II. Håkans Dark Silver Metallic, 3.4 l, 1967 var för övrigt den sist tillverkade 3.4 l innan man övergick till att kalla modellen 340. Pål Norinder var lite bekymrad över ett missljud i motorn på sin grå Mk II, 3.8 l från 1963. Bilen hade gått ca 19 000 mil och det lät som om en ventiljustering skulle behöva göras.

Conny Byström jagade ekerhjul till sin Metallic grå 3.8 l, 1967, för övrigt helt nyligen renoverad av en av klubbens medlemmar. Ulf Ekestubbe hade i vanlig ordning med sig sin 3.8 l från 1961, mötets äldsta Mk II. Carl-Erik Lindh körde för dagen en vinröd 420, 1968. Fräsch i lacken och snygg i inredningen. En snygg vit XJ 6, 4.2 l, 1970 visades upp av Björn Swedeborn, pappa till vår tecknare Staffan Swedeborn.

Staffan hade för närvarande sin Mk II under renovering, men räknade med att till nästa Sommarmöte ställa upp med sin bil. Bröderna Edelins Mk X, 3.8 l, 1963 var en av mötets huvudattraktioner. Nyrenoverad motor, ny inredning, ja hela bilen var genomarbetad och uppbyggd under året som gått sedan förra Sommarmötet.

Första pris i eleganstävlingens saloonklass gick till Hans och Lars Edelin med deras Mk X, andra pris gick till Håkan Höijer med sin Mk II, tredje pris till Sven Jönmark med sin Mk II, fjärde pris till Birger Carlsson med en Mk II och femte pris till Carl-Erik Lindh med sin 420.

I sportvagnsklassen vann Bernt Liljegren med sin XK 120, andra pris gick till Karl-Erik Bergkvists XK 150, tredje pris till Hannu Asuntas XK 140, fjärde pris till Thomas B Salomonssons E-type och femte pris till Jan Stenbacks E-type.

Framåt tretiden intog vi våra platser i restaurangen och plockade för oss av smörgåsbordet. Eftersom flera av medlemmarna hade sina familjer med sig pratades det inte bara Jaguar utan även andra vardagliga ting kom upp kring borden. Efter middagen var det filmvisning. Inte bara Jaguarfilmer visades utan även en Chaplinfeld, som väckte en del munterhet inte minst bland de deltagande barnen.

Därefter kördes en film om Le Man som visats tidigare, men som var ny för många medlemmar. Som avslutning visades en intressant och välgjord film som handlade om Mk II. Vi fick vara med om hela tillverkningen från början till dess bilen framfördes på vägen.

Under Sommarmötets årsmöte vid Skokloster avgick Jan Stenback som kassör och ersattes av Bernt Liljegren. Jan Stenback valdes in till en ny befattning, representant för Stockholm. Olle Ljungström valdes in som suppleant i styrelsen. Michael Sjöberg övergick från posten som suppleant till representant för Linköping. Efter en del omval såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Styrelsesekreterare, Hans Edelin
Kassör, klubbsekreterare, redaktör, Bernt Liljegren
Representant Malmö med omnejd, Bo Nygren
Representant Göteborg, Conny Ahlberg
Representant Stockholm, Jan Stenback
Representant Linköping, Michael Sjöberg
Suppleant 1, Olle Ljungström
Suppleant 2, Ulf Ekestubbe

Övriga klubbrepresentanter

Jens Larsson, Göteborg
Sten Ljungqvist, Göteborg
Bo L Sanderberg, Göteborg
Mich Stern, Göteborg
Johan Persson, Malmö
Risto Forsström, Finland
Revisorer
Hans Edelin
Lars Edelin

Revisorsuppleant

Peter Wider

Den 5 juli hade Göteborgssektionen m fl blivit inbjuden till familjen Bendz på Vallens Säteri i Våxtorp. En Mk I utrustad med en stor skylt visade deltagarna till rätta vid avfarten till Vallens Säteri där alltså Jörgen Bendz med fru residerade. Deltagarna denna gång var Bo L Sanderberg och Bengt Erixon med respektive fruar i Bo's gråblå Metallic Mk II. På plats fanns också Erik Leijonhuvuds vackra ljusgrå Metallic S-type och Erik Ahlstens gröna Mk II. Till mötet kom också så småningom Bo Nygren i sin XK 150 och några fina Mk II, bl a Arne Anderssons Golden Sand och Guy Hedbergs ljusblå Metallic. Dessutom två verkligt fina E-typer, Paul Nordhavs blå Metallic med sin ovanliga profil, orsakad av en E-type V 12 huv, samt Lars Hermanns läckra röda E-type.



Bild 52. Från tidning 22, december 1975, sid 3. En Mk I utrustad med en stor skylt visade vägen till Vallens säteri. Foto: Okänd.



Bild 53. Från tidning 22, december 1975, sid 3. Några av deltagarna hos familjen Bendz. Foto: Okänd.

Mest uppmärksamhet fick nog Sten Tellanders XK 120 roadster och kamerorna gick varma liksom även lovorden för denna fantastiska vagn. Givetvis diskuterades olika problem med bilarna. Erik Leijonhuvud hade ett besvärligt fel i växellådan vilket gjorde att han inte kunde backa bilen. Det gällde att parkera rätt för att slippa det nesliga med att be omgivningen hjälpa till med att skjuta bilen bakåt. Ett annat problem, som rådde på den tiden, var att jaguarmascotten inte fick sitta kvar på motorhuvud om den inte gick att böja vid en eventuell kollision. Ett förslag om fjäder och vajer som påminde om de fjädrande backspeglarna diskuterades.



Bild 54. Mest uppmärksamhet fick nog Sten Tellanders XK120 roadster och den rullade på bästa sätt. Det är högst sällan Sten tar sig fram enligt fotot! Bilden tagen vid annat tillfälle. Foto: Okänd.

Deltagarna samlades sedan vid swimmingpoolen där det serverades kalla drycker och de läckraste sandwichar, varpå detta följdes upp med kaffe, bakverk och iskall punch. En riktig överraskning var när barnen på gården inbjöd till en teaterpjäs som de själva hade skrivit och medverkade i. Därefter anordnades en Concour d'Elegance, en Jaguarparad, med destination Båstad. Mot kvällen samlades alla vid restaurang Malen för middag och rallybal.

Den 9 augusti hade stockholmarna anordnat en bilhistorisk utflykt till Gysinge bilmuseum. Avfärden gick från dåvarande Scanauto i Bromma och resan gick längs Dalälven upp mot Gysinge. Karavanen bestod av bl a Jörgen Ek med sin Mk VII automat, Jan Stenback och Leif H Andersson i sina silver respektive svarta Mk II och familjen Edelin i deras Mk X. Väl på plats möttes vi av Nils-Erik Sundblad, ägare till museet, som visade oss runt bland sin stora bilsamling som bl a bestod av flera Rolls Royce och Bentleys. Totalt bestod museet av ett 20-tal historiska bilar. Efter museibesöket väntade ett smörgåsbord på ortens värdshus och därefter ett studiebesök på det gamla järnbruket samt en titt på den pampiga kilometerbredda forsen. Vi hittade också en fin badstrand utefter älven. Långgrund strand med fin sand och med en vattentemperatur på kring 25 grader. På hemvägen stannade karavanen till i Uppsala för en riktigt god middag.

Stockholmarnas augustiträff ägde som vanligt rum på Esso Motorhotel, Järva Krog i Ulriksdal. Tre röda E-typer fanns med, en roadster och två coupéer, varav den ena deltog för första gången. Bilen var nyrenoverad med en hel del förändringar i såväl motorrum som kupé. Roadstern, nylackad förstås, var dessutom försedd med nya kromdetaljer mm. Den tredje bilen, Ard D Axegårds, var signalröd och mycket fin i lacken för att vara en sju år gammal bil. Ard hade också funderingar på att installera ett elektroniskt tändsystem, Piranha, istället för de vanliga brytarspetsarna. Fördelen med att installera detta system skulle vara att bilen blev bränslesnålare, lättare att starta och att bilen skulle få mer skjut i accelerationen. Till mötet kom också Bernt Liljegren i sin vita XK 120, Hans Edelin i sin mörkblå Mk X samt Ulf Ekestubbe och jag själv i våra svarta Mk II. Totalt hade sju Jaguarer och ca 15 personer kommit till mötet. Alla samlades i restaurangen runt två bord med den obligatoriska kaffekoppen till hands.

Nytryckta välkomstblanketter och anmälningsblanketter sändes runt för påseende och gillande och därefter blev det filmvisning från en av deltagarnas senaste Engelskvistelse.



Bild 55. Bengt Arebjer i skägg samtalar med annan deltagare i Stockholmsmötet. Bengt var en av de klubbmedlemmar som var till oerhört stor hjälp vid utskick av Jaguarbulletinen och var också en av de drivande för att renovera klubblokalen 1981. Tv ses också Leif H Anderssons Mk II och th Staffan Swedeborns Mk II med soltak. Foto: Okänd.

Den 3 september hade göteborgarna månadsmöte. Conny Ahlberg, som arrangerat mötet, klagade lite på den dåliga anslutningen. Endast tre Jaguarer hade dykt upp till denna träff. Conny visade filmen, som nu cirkulerat på några möten runtom i landet, om en Mk II under uppbyggnad.

Årets sista specialträff för stockholmarna ägde rum den 7 september och gick till Ellboda friluftsgård på Bogesundslandet ca 6 km från Vaxholm. Fyra Jaguarer och en udda bil hade samlats vid universitetet vid Frescati varifrån bilarna sedan i procession körde de tre milen till Ellboda. Framåt middagstid hade ytterligare två Jaguarer anslutit samt ett par deltagare i sina ”andrabilar”. Det var de trognaste mötesdeltagarna som kom även denna gång dvs Hans och Lars Edelin i deras Mk X, Jan Stenback i sin E-type, Ulf Ekestubbe, Lars Möllerstedt och jag själv i våra respektive Mk II. Lars berättade också att han hade ett renoveringsprojekt hemma i garaget, en gammal Mk VII från 1952. Bernt Liljegren körde för dagen en BMC MG då han fått tillökning i familjen, så XK:n var för liten för barnvagn. Ola och Svante Gabrielsson deltog den här gången med en Saab av äldre årgång.

Det var något kallt men ändå en skön septemberdag, då vårt lilla gäng diskuterade Jaguar, spelade minigolf och tog en kopp kaffe med dopp i friluftsgårdens cafeteria. Sent omsider rullade bilarna tillbaka mot Stockholmstrakten.

Under sommaren hade också Malmösektionen aktiverat sig med Bo Nygren i spetsen. Bo m fl hade bildat en organisationskommitté som skulle ta tag i frågor gällande det egna distriktet och framför allt ta initiativ till olika former av träffar. Distriktet hörde också av sig till klubben med lite synpunkter och önskade bli en egen ”sektionssida” i tidningen.

Den 20-21 september hade Malmösektionen anordnat en utflykt till Danmark. Ca 50 deltagare samlades i Helsingborg vid LB-färjorna för att sedan ta sig över till Danmark. I Helsingör anslöt två danskar, Jens Röder och Björn Rottböl-Drum i varsin XK 150.

De hade lovat guida deltagarna i Helsingör. Efter en timmes shopping i stan startade korgen mot den första anhalten som var Tekniska museet, strax sydväst om Helsingör.

Museets bilsamlingar var fantastiska, refererade Bo Sanderberg. Där fanns bl a en Jaguar SS 100 i nyskick, en nästan perfekt SS 1 och en dito Mk V. Under eftermiddagen färdades sedan bilarna ut i naturen för att deltagarna så småningom skulle få packa upp sina picknickkorgar. Färden gick längs vackra vägar till Esrums sjö nära Tiköb, där våra danska vänner visade oss en utmärkt plats för vår picknick. Deltagande bilar var bl a Olle Aronsons 340, kanske den finaste bilen för dagen. Sten Tellanders XK 120 drog naturligtvis blickarna till sig liksom även Kalle Ahlséns Mk II med blänkande ekerhjul. Thomas Svernfors direktimporterade vita E-type FHC, 1969, var likaså ett toppexemplar, som tidigare hade tillhört den legendariske Duncan Hamilton. Denne Duncan vann bl a 1953 års Le Man i en C-type.

Efter ett par timmar var det dags att ta sig till slutmålet, Esrums och Nöddebro kroar. Klockan åtta stod ett jättelikt långbord dukat i Nöddebro värdshus med skaldjurscocktail, fläskfilé, öl, rött och vitt vin samt kaffe förstås. Efter middagen blev det dans till en grammofon och vår discjockey, Paul Nordhav, mixade låtarna professionellt. Under söndagsmorgonen summerades träffen och planer på liknande evenemang diskuterades. Därefter började gästerna bryta upp och återta färden tillbaka till Sverige. Klubben tackade paret Bo och Lotta Nygren för ett fint arrangerat evenemang. De höll i trådarna hela tiden och fick allt att fungera på bästa sätt.



Bild 56. Från tidning 22, december 1975, sid 5. Ett 50-tal deltagare hade anmält sig till det dukade långbordet i Nöddebro värdshus. Foto: Okänd.



Bild 57. Från tidning 22, december 1975, sid 5. Några av de deltagande ekipagen vid Danmarksmötet. Foto: Okänd.

Deltagarna i Danmarksturen var Guy och Barbara Hedberg, Bjärred, Mk II, Bo och Lotta Nygren, Mörarp, XK 150, Roy och Britt Mauritzson, Svedala, 340, Jörgen och Inger Bendz, Våxtorp, Mk I, Arne Andersson, Laholm, 340, Paul Nordhav, Ängelholm, E-type, Johan och Gerd Persson, Lund, Mk II, Dan Undhammar, Landskrona, Mk II, Olle Aronson, Örebro, 340, Bo Sanderberg, Göteborg, Mk II, Bengt Erixon, Göteborg utan bil, Holtz Stenkil, Varberg, XJ 6, Sten Tellander, Sparsör, XK 120, Karl Ahlsén, Göteborg, Mk II, Björn Svensson, Göteborg, Mk X, Agne Lundberg, Göteborg, Mk II, Jens Larsson, Göteborg utan bil, Thomas Svernfors, Göteborg, E-type, Sören Svenker, Göteborg, Mk II, Sören Andersson, Göteborg, Mk X, Thomas Salomonsson, Karlskrona, E-type, Jens Röder, Danmark, XK 150, Björn Rottböl-Drum, Danmark, XK 150, Rein Tomson, Göteborg, Mercedes Benz 300 SL, (fd Mk II ägare) och Ulf Boman, Ferarri (fd 1,5 l Jaguar, 1947).

Den 15 oktober hade göteborgarna möte. Det var en bra uppställning med 15 personer och ett halvt dussin Jaguarer däribland Mk II, Mk V, Mk VII och inte minst en E-type V 12. Äntligen fick Conny Ahlberg visa filmen om Mk II:ans uppbyggnad för en stor publik och Bo Sanderberg hade med sig ett album med bilder från årets XK-dag i England. Till denna träff hade också två eller tre nya deltagare kommit som genast anmälde sitt medlemskap. Conny själv hade efter en tids letande hittat den Mk II han sökt, en vit 3.8 l från 1963 försedd med ekerhjul. Förra ägaren, Tore Stenberg, hade själv ägt bilen sedan 1971.

Stockholmsmötet i november hade stor uppslutning. Mötet hade 15 deltagare med bl a två kvinnliga deltagare, dels Gunilla Gabrielsson med en Mk II, dels Ulla Holmbäck också med en Mk II. Många tittade under huven på Ullas Mk II där det satt en E-typemotor med tre förgasare! Oj, kanske klubbens vassaste Mk II! Även Staffan Swedeborn deltog, mekaniker åt Gunilla. Flera Mk II deltog. Bland dessa fanns Bengt Arebjers och Svante Gabrielssons bilar samt min egen. Jörgen Johnsson, Ola Gabrielsson, Jan Stenback och Ard D Axegård körde sina respektive E-typer. Karl-Erik Bergkvist deltog med sin XK 150, Jan Fidjeland med sin XK 140 och Jan Bernander utan sin fina XJ 6, som nyligen sålts.

Under senhösten uppenbarade sig en fantastisk möjlighet för klubben att komma över reservdelar till våra bilar till bra priser. Sedan en tid tillbaka pågick en utförsäljning från Jaguarfabrikens lager

av nya äldre reservdelar till 1960-talsvagnarna Mk II, S-type, Mk X och 420. Huvudsakligen var det skrymmande plåtdelar, motordelar och växellådsdelar som skulle reas ut till ståtliga 75 % rabatt.

Klubbens medlem, Olle Ljungström, hade därför vänt sig till British Leyland för att höra efter om man kunde hjälpa till att ta hem dessa delar till den svenska klubben. British Leyland var mycket välvilligt inställda till klubbens förfrågan och det bestämdes att klubben skulle föra in en förteckning av tillgängliga delar i tidningen. Intresserade klubbmedlemmar fick därefter beställa och betala till klubben som sedan vidarebefordrade beställningen till British Leyland.

Sagt och gjort, i årets sista Bulletin fanns alltså en hel A4 sida med tillgängliga delar och beställningarna började droppa in. Detta fantastiska erbjudande kommer senare att utvecklas till något ännu mer vilket jag återkommer till senare.

Del	Reservdels- nummer	Normal- pris	Rea- pris	M 2
Cylinderblock	C31576	147.00	40.00	
	C26449	139.00	40.00	
	C26448	148.00	40.00	
	C28806	204.00	80.00	
Cylindertopp- lock	C26201	177.00	50.00	
	C19916/1	130.00	50.00	
	C26202	177.00	50.00	
Vevaxel utan lager	C8628/1	95.00	30.00	
	C18350/1	112.00	30.00	
	C40071	144.00	50.00	
Vevaxel med lager	JS453	102.00	40.00	
	JS454	120.00	40.00	
	JS455	140.00	60.00	
Vevstake	C38855	17.40	10.00	
	C41297	11.10	5.00	
Kamaxel in.	C14986	12.00	6.00	
	C35556	20.35	9.00	
Kamaxel avg.	C13083	12.00	6.00	
	C35555	20.35	9.00	
Mainshaft	C9829	38.75	10.00	
	C6830	24.75	10.00	
	C25821	39.50	10.00	
	C22879	48.00	10.00	
Ettans drev	C10201	27.00	6.00	
Tvåans drev	C10202	15.80	4.00	
Treans drev	C10203	18.80	3.00	

Bild 58. Från tidning 22, december 1976, sid 7. Vad sägs om ett cylinderblock för 40 kronor! Foto: Bernt Liljegren.

Under året fick vi också en liten prisbild av vad det kostar att producera en Bulletin. Tryckkostnaden berodde givetvis på antalet sidor, men Bernt räknade med mellan 300 kr och 500 kr. Till detta kom också kuvertkostnaden på ca 50 kr samt porto 175 kr. Tillsammans hamnade kostnaden alltså på upp till 700 kr vilket ger ca 3 kr per Jaguarbulletin.

Under året producerades sex Bulletiner alla på mellan åtta och tolv sidor. Årets sista tidning, nummer 22, hade äntligen fått det namn som legat i var medlems mun, men som inte kommit på pränt förrän nu – Jaguarbulletinen. Från Bulletin nummer 21 ser tidningen också lite annorlunda ut. Den är tryckt på blankt papper vilket gör att bilder och texter gör sig bättre. Alla texter är också skrivna med en IBM-maskin med en spaltbredd på 12,5 cm som sedan förminskats till 9 cm.

Helhetsintrycket blev mycket bättre. De medlemmar som bidragit med insändare och artiklar till tidningen var detta år, förutom redaktören Bernt, Leif H Andersson, Jan Stenback, Birger Carlsson, Jan Fidjeland, Ard D Axegård, Conny Ahlberg, Ola Gabrielsson, Olle Ljungström, Guy Hedberg och Pål Norinder.

Antalet medlemmar hade nu ökat från 200 till 274 och balansräkningen omfattade 11 808 kr varav det fanns 5 364 kr i klubbkassan när året var slut. Årsavgiften var 35 kr.

Kapitel 6, 1976

Under detta år blev klubben medlem i Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF. Förbundet är en sammanslutning för bilklubbar som har bevarandet av äldre fordon på sitt program. MHRF hade just vid denna tidpunkt 21 medlemmar, som alla hade restaurering och levandegörande av veteranbilar som en viktig del av verksamheten. Bland de ingående klubbarna fanns bl a Austin-Healey-klubben och MG-klubben. Förutom verksamheten med att öka kontakterna mellan klubbarna arbetade (och arbetar fortfarande) förbundet med att förhandla med myndigheter i frågor om äldre fordon som avgasrening, bilskatter, accisen på äldre fordon som importeras mm.

För att kunna utnyttja försäkringarna bildade klubben en försäkringskommitté. Den tog emot ansökningar, besiktade bilarna och lämnade synpunkter på förbättringar som skulle genomföras för att få en helförsäkring. Innan dessa synpunkter åtgärdats kunde ansökan inte godkännas. Kravet för att en försäkring var att bilen var i originalskick eller mycket nära originalskick. Den första försäkringskommittén bestod av Jan Stenback och Olle Ljungström, senare kompletterad med Sten Tellander i Borås.

Genom försäkringsbolaget Folksam hade förbundet ett mycket värdefullt försäkringsprogram. Det täckte fordon som var äldre än 15 år som var tänkta att bevaras och som inte användes som bruksbil. På den här tiden kostade en helförsäkring 230 kr per år i Stockholm, en försäkring som idag (2023) fortfarande ligger förhållandevis lågt i pris dvs kring 800-900 kr per år. Utöver helförsäkringen fanns också renoverings- och uppställningsförsäkring. Dessutom hade förbundet lagt upp ett dataprogram för medlemsregister, som kunde användas av klubbarna för sina matriklar, adressering av utskick mm.

Förbundet tog också fram ett annonsblad. Det var ett mycket bra forum för att köpa och sälja äldre bilar och reservdelar. Det hela fungerade på så sätt att klubben angav hur många medlemmar klubben hade och fick därefter detta antal sig tillsänt. Därefter sände klubbarna ut annonsbladet med sina respektive tidningar.

Under detta år köpte klubben också in nya reservdelar till reapriser. Sedan en tid tillbaka hade Jaguar i England en utförsäljning av äldre reservdelar till 1960-talsbilarna Mk II, S-type, Mk X och 420. Huvudsakligen sålde man skrymmande plåtdelar, motordelar och växellådsdelar. Klubben vände sig, genom Olle Ljungström, till British Leyland (BL) i Göteborg för att höra efter om man där kunde hjälpa till att skaffa fram dessa delar till Sverige. BL var ytterst välvilliga i denna fråga och uppmanade klubben att från en lista göra beställningar som skulle sändas till BL, som i sin tur vidarebefordrade beställningarna till Jaguar i England. Sagt och gjort, klubben publicerade listan på en A4 sida i tidningen och beställningarna började att strömma in. Mer om detta senare i denna historik!

Under april i nr 24, publicerade tidningen en mycket genomarbetad artikel om Jaguar Mk II, så småningom kallad Mk II-numret. Det var Olle Ljungström och Jan Stenback som gjort en beskrivning på ca 20 sidor av Mk II-modellen. De berättade hur den kom till och gjorde en presentation både allmänt och mera i detalj. De beskrev en del om bilens extrautrustning och informerade om de ändringar som gjorts under produktionstiden. Vidare berättade de om Mk II:ans relation till det övriga Jaguarutbudet och till slut gav de lite råd och tips till Mk II-ägare. Dessutom fanns en mycket initierad beskrivning om hur vi rotskyddsbehandlar bilen. Artikeln var en mycket intressant läsning och ett fantastiskt fint arbete som Mk II-ägare ännu idag, 2023, kan ha som uppslagsbok.



Bild 1. Mk II:an kunde bli extrautrustas med fällbara framstolar. Foto: Leif H Andersson.



Bild 2. De två vippströmbrytarna ovanför cigarettändaruttaget gick dock inte att beställa som extra tillval. Foto: Leif H Andersson.

Söndagen den 25 april hade klubben arrangerat ett garagemöte i Uppsala. I lite kallt och blåsigt väder samlades vi stockholmare vid Järva Krog, norr om Stockholm, för gemensam avfärd till Uppsala. Deltagarna från Stockholmstrakten var Hans och Lars Edelin, Jan Stenback, Jan Fidjeland, och Ola Gabrielsson som åkte i sina vardagsbilar. Dag Lannerholm körde sin röda Mk II, 3.4 l, en färg som är lite ovanlig för en Mk II. Självfärdades jag i min svarta Mk II, 3.8 l, 1962. Väl framme vid målet, en större bondgård där några entusiaster hyrt ett garage och verkstad, mötte vi Uppsalamedlemmarna Olle Ljungström, Rudolf Hahenberger och Kenneth Janzon. Kenneth hade en mycket fin vit S-type, 3.8 l, med röd inredning och med ekerhjul. Christer Söderström från Sundsvall körde en blå S-type. Båda bilarna var ett fint blickfång för såväl deltagare som kameror.

Bland övriga deltagare fanns Ulla Holmbäck, som körde sin lite speciella Mk II med E-typemotor samt Sven-Erik Örtlund från Borlänge. Totalt hade ca 20 deltagare anslutit till denna träff.

I garaget fanns en hel del fina äldre bilmodeller. Med Olle Ljungström som guide blev vi förevisade två Rolls Royce Phantom 1 och 2 från 1920-talet med alla de finesser de var utrustade med. Vi fick även se en Bentley 4.1 l från 1929 på vilken man just påbörjat en renovering.

Bland de modernare bilarna fanns förutom en MGA och Olles vita Mk II, som vinterförvarades här, också Rudolfs XK 140 FHC. Den bilen undergick en genomgripande renovering. Karossen var lyft från ramen och var helt återställd till originalskick med delar från Oldham & Crowther. Chassit var under uppbyggnad och blästring av ramen pågick. Rudolf hade gott hopp om att renoveringen skulle gå snabbt, då han fått tag på nästan alla delar som behövdes. Utanför garaget fanns Olles nyförvärvade XK 120 FHC. Bilen var ett sorgligt bevis på hur en "aningslös" konstruktion och dålig skötsel kan göra en bil till ett totalt vrak på bara tolv år. Ja, bilen rullade bara från 1953 till 1965 då den ställdes av. När Olle skulle vara klar med denna bil räknade han med att inte mycket av den ursprungliga karossen skulle finnas kvar och inte heller en enda plåtbit bakom dörrarna.

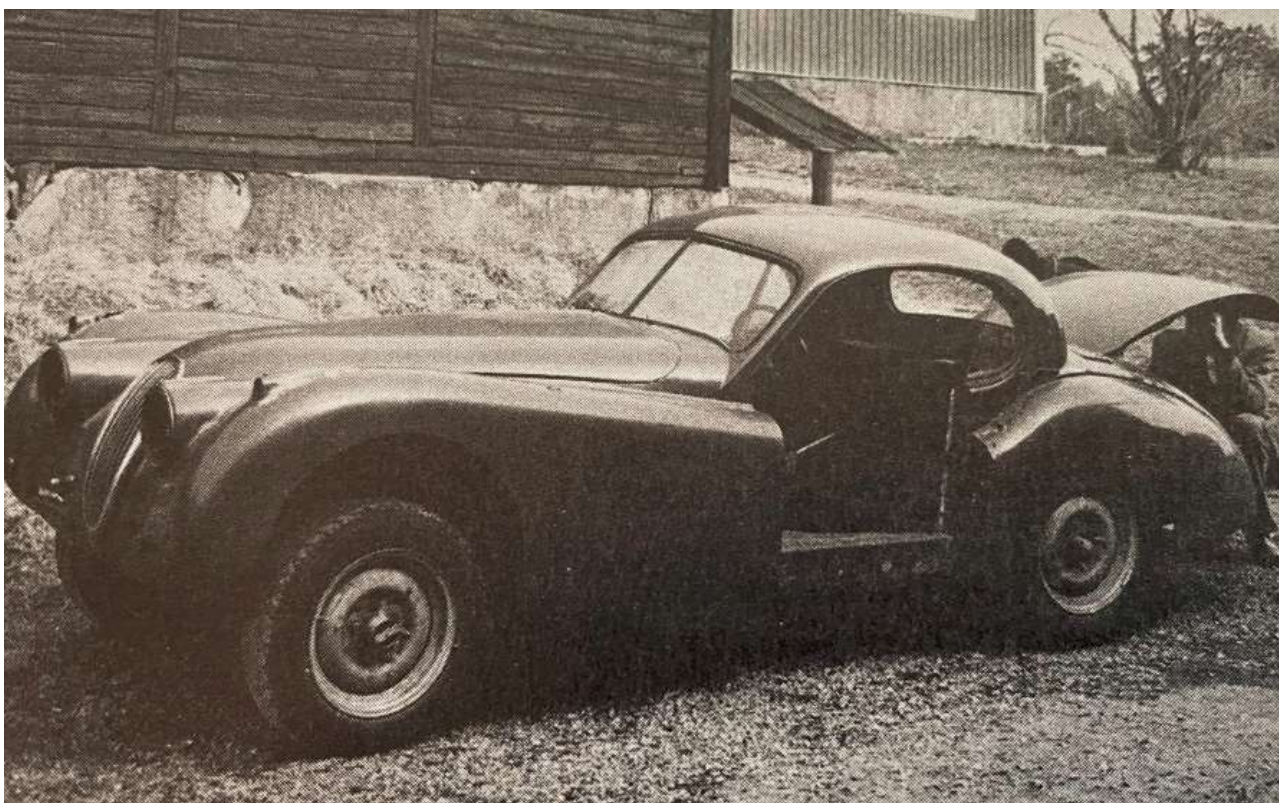


Bild 3. Från tidning 25, juni 1976, sid 3. Olle Ljungströms nyförvärv, en XK 120 FHC. Mycket "kex" på denna bil, men Olle var förhoppningsfull. Foto: Okänd.

Efter rundvandringen i garaget och efter att ha tittat sig mätt på de deltagande bilarna, tog var och en fram sin picknickkorg och satte sig i gräset för att smaka av de goda mackorna som fanns i korgarna. Därefter var det dags att åter sätta sig tillrätta i skinnsätet och börja färden hemåt. Det hade varit en trevlig dag med trevliga människor och med massor av trevliga saker att se på och diskutera.

Den 8-9 maj ägde klubbens vårmöte rum vid Härskogens konferensanläggning. Arrangörer för detta möte var i första hand Bo och Karin Sanderberg, Conny Ahlberg och Jens Larsson, vilka gjorde hela helgen till en fantastiskt fin upplevelse. Kanske var detta möte det bäst genomtänkta, välplanerade och väloljade möte så här långt i klubbens historia.

Härskogen är ett naturskönt område längs riksväg 40, ungefär 30 km öster om Göteborg.

Vägen gick genom en grön, vacker, trolsk skog på små slingrande grusvägar, översållade med "kratrar" stora nog att skala bort både oljesumpar och avgassystem. Till mötet kom ca 40 bilar och ca 80 deltagare. Den mest förekommande modellen på mötet var Mk II, 240 och 340. En fin SS1 visades upp av Karl Erik Melander. Det var god ordning på bilarna med "gåriktiga" avstånd emellan. Ett välsmort sekretariat bjöd på välkomstdrink och biljett till hotellrummet. Fräscha värdinnor i T-shirt, som det stod Jaguarklubben på, tog emot vid entrén och önskade deltagarna välkomna.



*Bild 4. Vy över deltagande bilar i vårmötet. T h ser vi vinnaren i Saloon-klassen Ole Moesgaard-Jakobsens Mk IX från 1959.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 5. Fr v, Hans Edelin, Ard D Axegård och Bo L Sanderberg samt en okänd medlem beundrar bakdelarna på raden av Mk II.

Foto: Leif H Andersson.

Eftermiddagen ägnades åt bilprat, dusch, vila och reservdels- och tillbehörsförsäljning. Flest prylar hade nog Birger Carlsson som hade det mesta från kromade emblem till askkoppar och servicehandböcker. Klockan 18.00 serverades middag och därefter blev det musikunderhållning och dans.

Det var en fantastisk middag. Vi åt löksill, senapssill, Janssons frestelse, smör och bröd, ost och en sexa Skåne och en kall Tuborg till detta. Sen blev det kassler, gröna ärtor, kokt potatis, svampsås och en flaska av husets röda vin. Till sist kaffe och rulltårta.

Följande morgon kom sommaren! Vi hade precis avslutat frukosten, då djupgrå moln drog fram över grantopparna, följda av kraftiga regnskurar. Sedan skingrades faktiskt molnen och himlen blev blå. När vi steg ut i den friska, fuktmättade luften var det som att stiga ut i en annan årstid.

Plötsligt hade sommaren kommit efter en kall och trevande vår. Senare på dagen blev det riktigt varmt, 24-25 grader och många låg i gröngräset och fantiserade om vinnarbilar och mjuka moln. En riktigt härlig dag blev det!

Söndagens evenemang började med filmen om Mk II:ans tillblivelse, "One leap ahead", en film jag tror cirkulerat runt bland de flesta av klubbens sektioner vid det här laget. Efter filmvisningen blev det prisutdelning i eleganstävlingen. Klassindelningen var fortfarande enkel, dvs salooner och sportvagnar utan åldersindelning.

Skillnaden mot tidigare eleganstävlingar var att bilarna nu bedömdes av särskilt utsedda domare istället för att deltagarna fick rösta på sina tre finaste bilar. Domarna var Tore Stenberg, Bo Nygren och Leif H Andersson dvs jag själv.



*Bild 6. Bengt Erixon med fru t v, diskuterar dagens
upplevelser med Nils Martin. Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 7. Charles Ingberg med dam lutar sig bekvämt
mot sin Mk X, 1965 års modell. Foto: Leif H Andersson.*



Bild 8. Domarna i elegantstävlingen var fr v Tore Stenberg, Leif H Andersson och Bo Nygren. Låg det möjligen något lurt i att två av domarna fanns med på prisballen! Foto: Okänd.

Saloonklassen vanns av en dansk deltagare, Ole Moesgaard-Jakobsen från Roskilde med sin tvåfärgade Mk IX. Andra pris gick till Staffan Swedeborn och Gunilla Gabrielsson med deras Mk II, 3.8 l, från 1964 och tredje pris gick till mig själv, Leif H Andersson, med min Mk II, 3,8 l, 1962. I sportvagnsklassen vann Bo Nygren med sin XK 150, medan andrapriset gick till Thomas Svernfors med sin vita E-type FHC från 1969. Tredje pris gick till Ard D Axegårds röda E-type från 1968.

Parentetiskt vill jag nämna att Härskogens konferensanläggning drevs av Göteborgs fritidsförvaltning fram till slutet av 1980-talet. I början av 1990-talet togs driften över av Göteborgs institutionsförvaltning, som bildade en motions- och bastuförening. Under 2018 tycks verksamheten avstannat och Lokalförvaltningen i Göteborg hade funderingar på att sälja anläggningen under 2019. Därefter finns ingen information om vår forna mötesplats.

Under träffen i Härskogen utanför Göteborg kom, som vi sett ovan, Ard D Axegårds E-type på tredje plats i sin klass. Det finns därför anledning att ge en presentation av Ard och hans bil på denna plats.

Ard D Axegård var en distingerad gentleman och banktjänsteman på Nordea i Stockholm. Han hade tidigare haft en XK 120 och diverse andra engelska fullblod bl a en Riley. En oktoberdag 1969 träffande Ard för första gången sin karmosinröda E-type, men priset var förhållandevis högt.

Efter några veckor och en del förhandlingar blev det ändå affär för 27 000 kr. Bilen var då ett år gammal och hade gått 700 mil.

Bilen är en E-type serie 1,5 och är den mest ovanliga varianten av den berömda modellen. Den tillverkades endast ett år, 1968, och inte mer än i ca 1 400 exemplar av vilka 80 % levererades direkt på beställning till USA. Totalt registrerades 22 E-typer i Sverige 1968, alla varianter inräknade.

När bilen detta år, 1980, hade gått ca 12 000 mil hade den enda reparation som behövt göras varit att renovera kopplingen vid 10 000 mil. Bilen hade då också omlackats i sin originalfärg. I övrigt hade bilen varit problemfri trots många ansträngande resor till ett flertal länder som Holland, Västtyskland, Östtyskland, Polen, Belgien, Frankrike, Finland och inte minst flera resor till England.

Under alla år Ard ägde bilen gav den sin ägare utbyte i form av åkkomfort, snabba förflyttningar och nöjet att gå ner i garaget och meka lite då och då och därutöver bara njuta av anblicken av exteriören eller doften av interiören.

Till detta ska läggas att Ard ägde bilen till runt 1987 då bilen måste avyttras av olika skäl, vilket jag berättar om på annan plats i denna historik. Ard var andre ägare till bilen, som totalt idag har haft nio ägare. Senast köptes bilen av Odensum AB i Märsta 2012. Under 2013 fick bilen körförbud pga utebliven kontrollbesiktning.

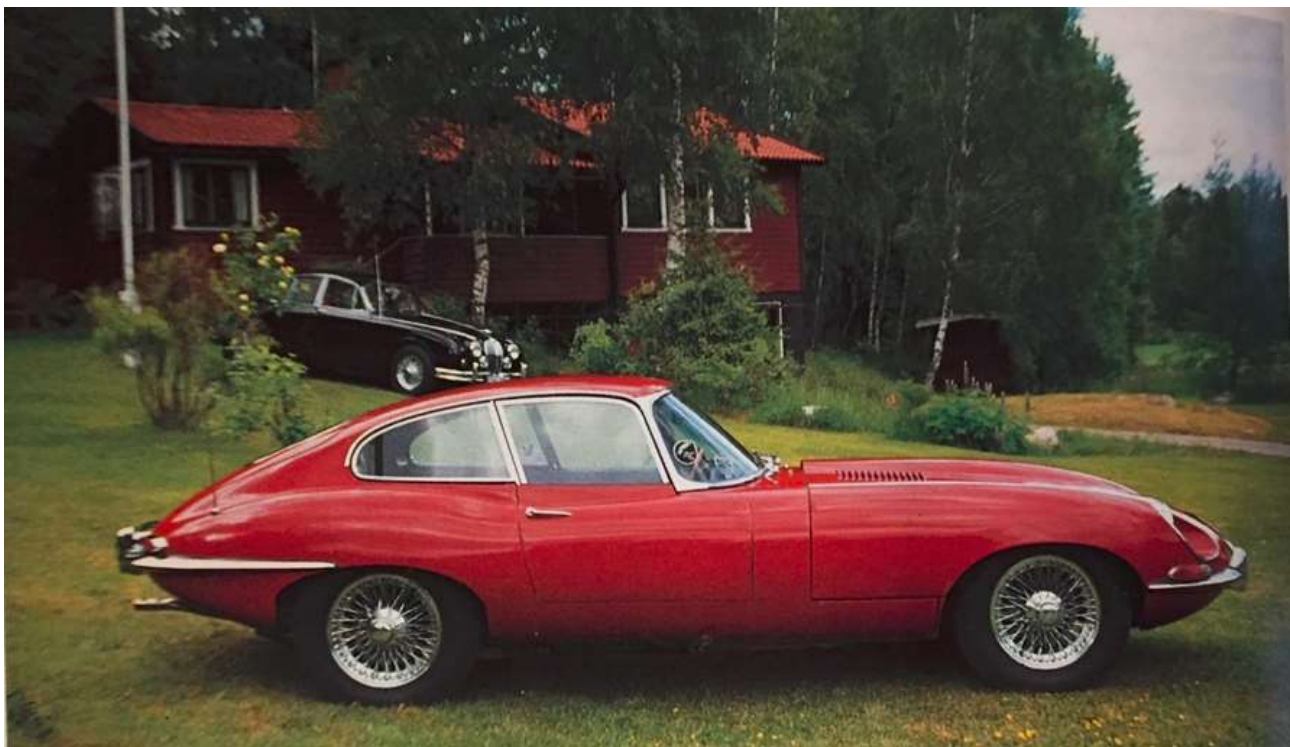


Bild 9 A. Ard D Axegårds E-type, serie 1,5, Coupé från 1968. Bilden tagen i Ards trädgård i Smara nära Edsbro.

Foto: Leif H Andersson.



*Bild 9 B. Härliga linjer även bakifrån på Ards E-type, 1968 års modell.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 9 C. Ard D Axegård tittar hellre på välvårdade bilar än på fotografen. Från Sommarmötet 1980 vid Sundbyholms slott.
Foto: Peter Walentin-Askman.*

Söndagen den 16 maj samlades ett antal entusiaster på Mosebacke Torg i Stockholm för att bege sig till Saltsjöbaden för en picknickutflykt. Även Austin-Healeyklubben hade inbjudits till denna träff

som ägde rum på en plats som kallades Badholmen. Där fanns den sk Gula paviljongen, en cafeteria som skulle tillhandahålla kaffe med dopp. Dessvärre hade man skjutit på öppnandet för våren till veckan därpå, så vi fick utnyttja Grand Hotels faciliteter istället. En viss skillnad på pris och utbud alltså!

Andra hade förberett sig väl och plockade fram sin picknickkorg och satt under vårfagra träd på gräsmattan invid parkeringsplatsen. Under denna träff fick de som önskade provåka, eller till och med provköra den andra klubbens bilar, för att få uppleva känslan av att åka ett annat bilmärke. Till denna träff hade sex Jaguarer anslutit, varav två XK 120, och lika många Austin-Healey samt två Daimler SP 250.

Under augusti fick medlemmarna ut klubbens första matrikel. Matrikeln bestod av två delar, dels en med medlemmarna i bokstavsordning, dels en i modellordning. I slutet av matrikeln fanns också en ändringsblankett om någon medlem skulle upptäcka felaktigheter i matrikeln. Underlaget byggde på de uppgifter medlemmarna lämnat på sina anmälningsblanketter och som lagts in i Motorhistoriska klubbens register genom MHRF:s försorg. Dataföretaget Atmatec AB administrerade uppgifterna. I matrikeln fanns 302 medlemmar inlagda.



*Bild 9 D. Klubbens första matrikel kom ut 1976.
Foto: Leif H Andersson.*

Årsmötet/Sommarmötet ägde rum i Virserum 5-6 juni. Vi var några morgontidiga stockholmare som samlades vid Esso Taverna som låg i Kungens Kurva för vidare färd mot Virserum. Resan gick längs Östersjökusten, med Jaguarerna hela tiden omvälvda av väg 15:s grönskande omgivning, som bugade sig för var och en av bilarna i den sakta blåsten. Vi gjorde inte uppehåll förrän vid Tjust, där vi fick en hygglig lunch, några koppar kaffe och möjlighet att tanka bilarna. Sen bar det iväg mot Virserum igen.

Ansvarig för mötet var Birger Carlsson som hade en riktigt bråd dag under lördagen. Han fördelade parkeringsplatser samtidigt som han delade ut program, skötte inkvarteringen, gjorde anvisningar om tipsrundan och en hel del annat. Det var bra jobbat av Birger.

Vi blev inkvarterade i stugor i den lilla semesterbyn och kunde slappna av en stund och gå runt och titta på bilarna. Därefter packade vi upp våra picknickkorgar och tog en macka med öl. Birger och Thomas B Salomonsson hade också arrangerat en tipsrunda, som deltagarna passade på att gå under eftermiddagen. Rundan tog 20-30 minuter och blev en bra avkoppling från biltittandet. Detta var för övrigt en helt ny idé i träffsammanhang och en riktigt bra idé tyckte vi som deltog.



Bild 10. Arrangören för mötet i Virserum Birger Carlsson hade en bråd dag under lördagen. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 11. Vi packade upp våra picknickkorgar och tog en macka med öl eller kaffe. Fr v Karin Lindholm, Sten Tellander, Bo Sanderberg och Bengt Erixon.
Foto: Leif H Andersson.*

Kl 18.00 serverades middag på hotell Dacke mitt i Virserum. Det var ett fint smörgåsbord och många av oss delade ut pluspoäng till kökspersonalen. Framåt kvällen drog Conny Ahlberg tillsammans med flera medlemmar iväg till stadens discotek, medan andra åkte tillbaka till semesterbyns filmsal för att se de bilder Hans Edelin och Jan Stenback hade att bjuda på.

När alla andra slutligen gick till sängs, satt Thomas B alldeles ensam kvar i en vrå och rättade tipsrader och fördelade poäng i eleganstävlingen.

Priserna i eleganstävlingen delades ut under söndagsförmiddagen. Första pris i Saloonklassen gick till Jan Petterssons Metallic gröna Mk II, 1962. Det var en fröjd för ögat att se denna bil både vad gäller lacken och interiören. Tyvärr var det inte originalmattor vilket domarna givetvis noterade. De mattor som fanns, tonade dock så väl mot den övriga inredningen att det kanske snarare var en försköning av originalen.

Andrapristagare var J-O Malmquists bil, en Mk II av årgång 1966, Metallic grå till färgen. Bilen var helt nylackad, men mattor, läder och träpaneler var i original och i toppskick. Birger Johnsson fick tredje pris för sin Metallic grå 2.4 l, Mk II från 1962. Även denna bil var nylackad och försedd med ekerhjul liksom de övriga två pristagarnas. Interiören var fint bevarad och bilen var verkligen värd sitt pris i tävlingen.



Bild 12. Ard D Axegård och Ulf Ekestubbe diskuterar däckets på Mats Elanders S-type, 1966. Foto: Leif H Andersson.



Bild 13. Fr v okänd deltagare diskuterar motorutrymmet på denna bil tillsammans med Rolf Ringström och Bertil Andersson. Foto: Leif H Andersson.

Det fanns även andra fina bilar i Saloonklassen. En av dessa var Bo Sanderbergs Metallic blå Mk II, 3.4 l från 1965. Bosse hade ett utomordentligt snyggt motorutrymme och ett riktigt stilrent bagageutrymme. Allan Wällbergs Mk IX, 1960 i svart och silver utgjorde ett annat blickfång. Dessa härliga, stora vagnar ville vi se fler av, särskilt om de var så välvårdade som Allans bil.

Två bilar som nästan glömdes bort var Ivar Insulanders svarta Mk II, 2.4 l, från 1960 och Lars Sandstedts gröna S-type. Båda bilarna var nylackade och med fin interiör, särskilt i fråga om läder, träpanel och mattor. Men ingen av bilarna hade ekerhjul! Hur vi än vrider och vänder på det, så ger ju dessa ett väldigt elegant intryck och hade bilarna inte sådana monterade hamnade man gärna lite i bakgrunden.

Efter lunch och årsmöte på hotell Dacke åkte vi i karavan genom Virserums gator ut till ett grönskande villaområde där Birger hade sin bostad. I Birgers garage fanns allt vi behövde till våra bilar. När vi lämnade garaget hade jag med mig en ratt, en reservhjulsfälg och en kromlist. Därefter besökte vi Birgers exklusiva kontor. På golvet fanns en mjuk, behaglig heltäckningsmatta prydd med härligt slitna skinnstolar och skrivbord i engelsk stil. Väggarna var klädda med beige väv, som tonade fulländat mot den övriga inredningen. En fondtapet med mönster av äldre aristokratiska bilar förhärligade ytterligare denna sagolika miljö. Väggarna var prydda med tavlor av veteranbilar, välpolerade navkapslar, kylarmärken och andra för Jaguarvänner välkända delar. Samlarmodeller av XK 120, Mk II, E-type mm, inhandlade på ett antikvariat i England, stod att beskåda på hyllor och skrivbord. Ett kontor för en verklig Jaguarkonnässör!

Efter besöket på kontoret gick färden till Birgers lagerlokal. Där fanns en Mk II, ekerhjul i massor, originallampor till XK 120, stötfångare till alla möjliga bilmodeller. Ja, nu blev det affärer för många av oss igen!



Bild 14 A. Efter besöket på kontoret gick färden till Birgers lagerlokal. Där fanns massor av reservdelar till försäljning. Foto: Leif H Andersson.

Klubben tackade Birger Carlsson och Thomas B Salomonsson för ett välordnat och trivsamt arrangemang. Det var ett välbesökt möte och sällan hade så många Jaguarer bevistat en träff. Till mötet hade kommit runt 40 bilar och lika många deltagare, av vilka många hade sina fruar och fästmän med sig. En fantastisk upplevelse för oss alla.

Under styrelsemötet ersattes Michael Sjöberg av Ard D Axegård, Hans och Lars Edelin utgick som revisorer, men Lars gick in som suppleant. Jan Fidjeland och Ola Gabrielsson gick in som revisorer, medan en revisorsuppleant utgick, Peter Wider. Efter val såg styrelsen detta år ut som följer:

Ordförande, Leif H Andersson
Styrelsesekreterare, Hans Edelin
Kassör, redaktör och klubbsekreterare, Bernt Liljegren
Representant Malmö, Bo Nygren
Representant Karlskoga/Örebro, Conny Ahlberg
Representant Stockholm, Jan Stenback
Suppleant, Lars Edelin
Suppleant, Ard D Axegård
Suppleant, Ulf Ekestubbe
Vakant, 2

Revisorer
Jan Fidjeland
Ola Gabrielsson

Utanför styrelsen fanns också
Representant Göteborg, Bo L Sanderberg
Representant Småland, Birger Carlsson
Representant Finland, Risto Forsström

Den 30 juni hade göteborgarna en helkväll med "gardenparty", arrangerat av Christian Ohlsson med hustru Else. I deras sagolikt sköna trädgård i Billdal, strax söder om Göteborg, stod grillarna heta och väntade på att få grilla korv. Men först en titt på bilarna! Jens Larsson hade med sig sin nyrenoverade Mk IX i svart och silver, som premiärvisades på detta möte.

Ett strålande vackert exemplar enligt deltagarna. Bengt Erixon, även kallad "kattläkaren", kom i sin Mk I i Creme och Beige. I övrigt deltog Thomas Svenfors i sin vita, alltid välputsade E-type, Bertil Gustavsson från Stenkullen i dagens enda XJ 6, Agne Lundberg, Kurt Persson med fru och Bo Sanderberg med sin Karin, alla i Mk II. Conny Ahlberg deltog för dagen med något tyskt, av vissa kallat Mercedes.

Christian Ohlsson hade flera rariteter i sin ägo. Det deltagarna fick beskåda var två st Mk II, en 340, två Mk V och en nyligen inhandlad XK 150 samt en hel del andra bilar som inte var av märket Jaguar. Objekt att diskutera saknades alltså inte alltmedan vi vände korvarna på grillen. Efter korven var det dags för kaffe med tilltugg och kvällen förflöt i gemytets tecken.

Göteborgs representant, Conny Ahlberg, som sedan 1973 varit klubbens representant och skött sitt ämbete på bästa sätt, lämnade Göteborg denna sommar för att bosätta sig i Karlskoga. Klubben avtackade Conny med en mässingsbuckla med Jaguarembem och ett tacktal av blivande Göteborgsrepresentanten Bo Sanderberg. Strax efter denna tidpunkt infann sig dessvärre myggen och deltagarna fann för gott att bryta upp och påbörja färden hem.

Under juli månad, med start onsdagen den 7, arrangerade klubben den hitintills mest fantastiska resan i klubbens historia. Det var Jan Stenback, som tillsammans med sin högra hand, Olle Ljungström, hade lagt upp planerna för en Englandsresa. De genomförde på ett skickligt sätt hela det 14 dagar långa programmet enligt följande.

Resan från Stockholm till Göteborg blev bara den en spännande upplevelse. Olle och Jan åkte alltså i Jans XK 120 och i Götene kom de ifatt Carl-Henrik Erikson som stod vid vägkanten med öppen motorhuv på sin XJ 6. Han undrade vad felet kunde vara med hans nyrenoverade motor.

En elektriker som hade tillkallats, arbetade febrilt med felsökning utan resultat. Tiden gick och började närma sig färjans avgång. Till slut kunde inte Jan bärga sig, ingrep och kollade flottörhusen. Fullt med vatten! Snabbt ordnat, och sedan full fart mot Göteborg. När ekipagen kom till terminalen hade alla deltagare redan kört ombord och rampen skulle precis dras in. Det var nära ögat att reseledarna inte hunnit med.

Deltagarna i detta magnifika arrangemang var Jörgen och Karin Ek från Vällingby i sin Mk VII och Jörgen och Marianne Johnsson från Åby i sin nyrenoverade E-type. Från Trollhättan kom Bertil Andersson med passagerare Hans Johansson i en fin Mk II, Bengt Inge Bengtsson med sin bror Leif, likaledes i en Mk II, Carl-Henrik Erikson från Stockholm i en XJ 6 med Henry Hammar som passagerare samt givetvis Jan Stenback och Olle Ljungström i Jans XK 120. Ovanstående personer var med på överresan med Tor Britannia från Göteborg till Felixstowe i England.

För stockholmarnas del började programmet tidigt på morgonen den 7 juli och det var alltså med nöd och näppe som alla kom i tid till färjans avgång från Göteborg kl 13.00. Efter ankomsten till Felixstowe dagen därpå, anslöt Bernt Liljegren i sin XK 120, Risto Forsström från Finland med en E-type, Sven Jönmark med familj från Uppsala i sin Mk II, Lars Möllerstedt med fru från Rönninge samt Johan Sandvall från Stockholm.



Bild 14 B. Carl-Henrik Erikson hade problem med sin bil på nervägen till Göteborg. Här ses Carl-Henrik på en bild från XK-dagen 1982 tillsammans med en engelsman.

Foto: Leif H Andersson.

Från Felixstowe gick färden till Peterborough för att på kvällen delta i en "Jaguarevening" vid verkstaden Oldham & Crowther, dit klubben var särskilt inbjuden. Oldham & Crowther var på den här tiden världens största Jaguardealer av äldre delar. Större delen av fredagen den 9 juli spenderade deltagarna på Oldham & Crowthers verkstad och lager, där man kunde förse sig med de reservdelar man behövde till sina bilar.

Lördagen den 10 juli besökte klubben tävlingsarenan Silverstone där S:t John Horsefall racemeeting ägde rum. Det blev en ganska dramatisk föreställning, där bl a en XK 140 körde in i järnbalken och vek sig på mitten precis framför klubbens medlemmar. Föraren klarade sig dock med bruten arm och några små blesyurer. Roligt var ändå att Jaguar vann ett av loppen med en XK 120 förd av John Harper.

Under söndagen den 11 juli besökte klubben Stratford Motormuseum samt Campden Car Collection. Museet i Stratford drevs på den här tiden av Mr Bill Meredith-Owens och låg i en gammal nedlagd kyrka.

Museet var av mycket hög klass och hade bl a en hel del fina bilar från Indien, där Bill tillbringat många år. Här fanns alltså bl a tre Indienbilar, en Rolls-Royce Phantom 1 från 1928 med touringkaross i aluminium, en Phantom 2, 1934, cabriolet samt en underbar Hispano Sviza från 1930 med tvåsitsig cabrioletkaross. Av Jaguarer fanns två SS 100, en C-type och en D-type.



Bild 15. Hans Edelin i röd tröja och Per Andersson i blå tröja lyssnar uppmärksamt på en representant för Oldham & Crowther. Denna bild är tagen 1981 vid klubbens andra besök vid verkstaden. Foto: Leif H Andersson.

Färden gick sedan vidare till Campden Car Collection, där ägaren Mrs Juliett Griffith väntade. Museet visade upp åtskilligt intressant för Jaguarfantaster, bl a en C-type, en D-type, en lightweight E-type samt E-type prototypen E2A, som bl a gick på Le Man 1960 i Briggs Cunninghams färger. Bland sportvagnarna märktes också en XK 120 FHC med 3 000 mil på mätaren och i skick därefter. Ja, listan kunde bli längre, men jag stoppar här.

Måndagen den 12 juli fick deltagarna en rundvandring med Jaguars PR-chef Andrew Whyte samt ytterligare tre guider, dels i fabriken, dels i fabriken showrum. Där stod ett 10-tal vagnar från XK 120 och Mk VII fram till årets modell av XJS. Efter rundvandringen visade man flera filmer, som ingen av deltagarna hade sett tidigare. Först visades en Le Manfilm, troligen från tävlingen 1956, och därefter en film om hur man utför en 4-hjulssladd med en XK120, troligen med Stirling Moss vid ratten.



Bild 16. Klubbmedlemmarna fick vara med om en dramatisk föreställning. Så här såg bilen ut efter kraschen. Foto: Olle Ljungström.

Till sist visades en lite humoristisk film av Dunlop, utformad som en historia där en man som kan allt om däck erövrar en flicka som ska köra Le Man i sin XK 120. Mötet avslutades med att Andrew Whyte överlämnade en present från Jaguarfabriken till Svenska Jaguarklubben. Det var två förnicklade ölstop med handtagen utformade som en jaguar i språng. Tanken från klubbens sida var att använda dessa som ett vandringspris i kommande elegantstävlingar. Undrar just var dessa fina ölstop finns idag?



Bild 17 A. Från tidning nr 27 1976 sid 12. Klubben överlämnade dalahästar till såväl Oldham & Crowther som Jaguar Cars Ltd som ett bevis på klubbens tacksamhet för mottagandet vid våra besök i England. Foto: Olle Ljungström.

Under tisdagen den 13 juli fanns tid för reservdelsinköp hos Henlys i Coventry och därefter avfärd till Bucklers Hard vid engelska sydkusten. På kvällen var det tänkt att besöka ett XK-meeting, men på grund av en brist i kommunikationen, så det var tomt på området när svenskarna kom dit. Engelsmännen hade ändrat tid och plats.

Onsdagen den 14 juli besöktes Beaulieu motormuseum, som var en helt nybyggd anläggning och innehöll ett par hundra fordon. Av Jaguarer fanns SS 100, C-type och D-type och en klassisk XK 120, nämligen den bil Ian Appleyard vann två Coupes des Alpes i rad med, mest känd efter sitt registreringsnummer, NUB 120.

Torsdagen den 15 juli var det avfärd till London och under fredagen den 16 juli besöktes Henlys ännu en gång i London för eventuella kompletterande reservdelsinköp. Även G.H. Nolan besöktes, en verkligt bra firma för dem som söker reservdelar till äldre Jaguarer.

Helgen den 17 och 18 juli hade deltagarna egen tid i London med bl a besök på Madame Tussauds och London Zoo. Andra gick på Albert Museum och några besökte kryssaren Belfast som ligger vid kaj som ett monument från kriget. Måndagen den 19 juli var det återresa från Felixstowe till Göteborg kl 12.00.



Bild 17 B. Var det kanske så här det såg ut när gruppen skulle besöka ett XK-meeting. På grund av en brist i kommunikationen, så var det tomt på området när svenskarna kom dit. Man fick ta en paus i halmen i stället. Foto: Olle Ljungströms kamera.

Återresan för Olle och Jan blev ytterligare en upplevelse. På vägen tillbaka till Stockholm körde de på ett rådjur, vilket förorsakade omfattande skador på XK:s framskärm, strålkastare, grill och stötfångare. Turligt nog fick varken förare eller passagerare några skador, men det var givetvis en obehaglig avslutning på en annars mycket lyckad resa.

När jag tänker tillbaka på vad dessa personer, Jan Stenback och Olle Ljungström, bidragit med under denna resa och även vid andra aktiviteter, kan jag inte annat än beundra och uppskatta deras insatser. Dessa personer var särskilt på 1970-, 1980- och 1990-talen en oerhört stor tillgång för klubben.

Den 15 augusti samlades entusiastiska Jaguarägare hemma hos Birger Carlsson i Virserum för att delta i Smålandssektionens första möte. Bland de medlemmar som mötte upp fanns Eddy Seger från Emmaboda i en Mk II, 3.8 l, 1964. Eddy hade en mycket speciell bil, kanske en av de mest uppseendeväckande Mk II som deltagit i ett möte. Mest iögonfallande var de enormt breda bakfälgarna, från en Pontiac, samt de uppskurna hjulhusen. För ljudet svarade Trushdämpare. Andra deltagare var Thomas B Salomonsson i sin E-type 2+2, 1967, Dan Lagerqvist i en S-type 3.4 l, 1965, Peter Nelson i en Mk II, 3.4 l, 1963 och Birger själv i en Mk II, 3.4 l, 1962. Till mötet kom också Christer Råsbäck från Bräkne-Hoby, som länge haft sin Mk II, 3.8 l, 1962, under renovering. Christer hade precis avslutat renoveringen av motorn och gjorde en testkörning till Virserum. Även Lazlo Tolnai från Lund deltog i sin E-type coupé, 1963.

Efter en rundvandring i Birgers verkstad och välfyllda lager bar det av till den ”fabrik” han höll på att göra i ordning för sina bilar och reservdelar. När det började skymma samlades deltagarna i Birgers gillestuga och såg på filmer bl a från Jaguarfabriken och från tävlingar i England med deltagande av både XK-vagnar och lightweight E-type.

Den 21-22 augusti samlades olika märkesklubbar till British Sportcar Meeting på Stocklycke vandrarhem. Av de 60-70 vagnar som mötte upp representerade ett 10-tal bilar Jaguarklubben, medan övriga deltagare kom från Austin-Healey-, Morgan-, Triumph- och MG-klubbarna. Direkt efter ankomsten bjöds på fika och mackor och därefter var det dags att delta i det man kallade Familjerallyt. Den pilade slingan var nästan sju mil lång och gick många gånger på grusvägar runt den anrika fågelsjön Tåkern. Frågorna var inte alltid lätta. Deltagarna skulle bl a känna till Vätterns yta och veta vilken musikstil en namngiven, men ganska okänd amerikansk orkester representerade. En Jaguarfråga fanns givetvis med som gällde Mk II:ans första modellår. (1959 för den som inte hade koll på detta).

Efter rallyt fanns det tid för umgänge mellan de olika klubbarna och analys av varandras bilar. Senare på kvällen tändes brasor vid Vätterns strand med grillade korvar och annat gott. Arrangörerna förrättade prisutdelning i rallyt och roligt var det att Roland Nordh från Jaguarklubben tog hem förstapriset. Trots brasorna blev det ganska kallt under kvällen och de flesta drog sig tillbaka till sina rum. På den här tiden bodde deltagarna under ganska enkla och billiga förhållanden, vilket bestod i att några bodde i tält medan andra bodde på vandrarhemmet i Stocklycke. Vissa bodde också på turisthotellet i Omberg. Billigt var det i alla fall, 20 kr per bädd på vandrarhemmet och 43 kr på hotellet. Undrar just vad våra medlemmar skulle säga i dag, 2023, om Sommarmötet skulle förläggas till ett vandrarhem!?

Under söndagen genomfördes eleganstävlingen. En domargrupp från respektive märkesklubb inledde bedömningen tidigt på morgonen med avsikten att utse en segrare dels inom varje märke, dels de tre finaste bilarna i hela arrangemanget. Totalt vann Kenneth Andrén med sin Austin-Healey med Klas Johansson på andra plats också med en Austin-Healey. Jag själv kom på tredje plats med min Mk II. I klassen de tre finaste bilarna på mötet blev Thomas Svernfors med sin E-type en av dessa.



*Bild 17 C. Totalt vann Kenneth Andrén med sin Austin Healey i eleganstävlingen.
Foto: Leif H Andersson.*

Deltagare från Jaguarklubben var förutom jag själv, Thomas Svernfors och Jan Stenback båda med E-type, Anders Bälter, XK 150, samt Roland Nordh, Ola Gabrielsson, Jörgen Johnsson, Lars Sandstedt, Peter Walentin-Askman och Christer Skoglund.

Den 25-26 september anordnade Skånesektionen en Danmarksträff likt den som ägde rum under 1975. Deltagarna samlades vid LB-färjan kl 11.00 på lördagen för överfart till Helsingör. Skillnaden mot 1975 var att Danska Jaguarklubben också skulle delta och möta upp i Helsingör. På andra sidan sundet fanns bl a Jens Röder med sin XK 150 och Ole Moesgaard-Jakobsen, Mk IX.

Dessutom deltog fyra danska Mk II och en XJ 6. Från Sverige deltog en XK 150, en Mk IX, sex Mk II och två XJ. Färden gick nu mot Fredriksborgs slott, där deltagarna på en sluttning med slottet i fonden, packade upp sina picknickkorgar. Efter att ha avnjutit sin förplägnad fortsatte färden till Johan Bendixen, autoförhandlar med Jaguar som specialitet. Han hade sin försäljning i Fredrikssund. Vid Bendixens verkstad fanns ett 10-tal Jaguarer som väntade på att bli kördugliga.

Framåt kl 18.00 fortsatte karavanen mot Nössebo där det serverades middag med soppa, rostbiff och kaffe. Efter middagen förvandlades matsalen till bar med dans, men bristen på intresserade damer gjorde att den aktiviteten inte hade särskilt stor framgång. Ett stort tack för hela arrangemanget riktades till Johan och Gerd Persson, Lotta och Bo Nygren samt Jens Röder från Danmark. Övriga deltagare från Sverige var Jörgen och Inger Benz, Arne och Iris Andersson, Barbara och Guy Hedberg, Jens Larsson med fru, Lasse Larsson med fru, Jan Svensson med fru, Bo och Karin Sanderberg samt Göran Svenker med fru.



Bild 18. Från tidning 28, december 1976 sid 15. Jens Larsson med fru skålar glatt i Nöddebo.

Foto: Okänd.

Den 31 oktober hade göteborgarna sin månadsträff. Första mötet på Hotel Scandinavia samlade 12 personer, nio herrar och tre damer, men endast två Jaguarer, vilket egentligen var ganska naturligt med tanke på årstiden. Givetvis var det en hel del Jaguarsnack, men någon hade också med sig diabilder och Bo Sanderberg, som var värd för mötet, hade med sig några Jaguaralbum. Lokalen gillades av alla och man beslöt att träffas på denna plats under återstoden av vintern.

Under hösten hade Olle Ljungström kontakt med British Leyland (BL) för att höra efter om klubben kunde få ta hand om de reservdelar BL tidigare annonserat att man inte längre behövde. BL var positivt inställda till klubbens förfrågan och det hela slutade med att klubben köpte delarna för 7 500 kr.

Lagret var mycket omväxlande och innehöll plåtdelar, en del krom och en hel del mindre detaljer. Totalt rörde det sig om närmare två ton delar, varav de flesta var attraktiva för klubbens medlemmar. Ett mindre antal delar var det dessvärre bara att lämna till återvinningen. Olle följde nu upp försäljningen från förra året och lade ännu en gång in en lång lista på delar i tidningen så att intresserade medlemmar kunde göra sina beställningar.



Bild 19. Från tidning 27 oktober 1976 sid 15. Olle Ljungström med en del av British Leylands lagerrensning. Foto: Troligtvis Jan Stenback.

Så här i efterskott kan jag bara sända en eloge till Olle Ljungström för allt arbete han lade ned på detta projekt. Även Jan Stenback var inblandad i projektet och Jan förtjänar samma eloge.

Den 28 november var det sektionsträff i Göteborg i konferensrummet på Hotel Scandinavia. Mötet besöktes av 16 personer som bl a fick se en film- och ljudupptagning på ca 30 minuter, sammanställd av Karl Erik Ahlsén från Lerum. Filmen handlade om årets XK Day på Sudely Castle i Winchcomb den 5 september. Thomas Svernfors hade med sig flera magasin med diabilder från British Sportcar Meeting i Omberg den 21-22 augusti och från Monacos Grand Prix.

Ytterligare en träff ägde rum i Göteborg detta år. Den 10 december träffades 19 medlemmar till lussemiddag på Långedrags värdshus. Så nära jul som det var, lottades julklappar ut i form av tre SS 100 byggsatser, som vinnarna med fördel kunde sätta ihop under mörka, kalla vinterdagar.

I Stockholm hade klubbmedlemmarna julfest på Wärdshuset Godthem den 19 december. Träffen hade samlat mellan 30-40 deltagare, vilket vi arrangörer tyckte var en anslutning värd en hyllning. På programmet fanns denna dag film- och diabilidsföreläsning och också ett tänkvärdt inslag. Detta behandlade brandutrustning och angelägenheten att ha en brandsläckare i såväl hemmet som i bil och båt. Bland gästerna fanns Risto Forsström med kamrat från finska Jaguarklubben, som via snömodden hade tagit sig till restaurangen med en S-type, 1966 års modell. Per Sundqvist från Karlskoga och Jan-Olof Blom från Forsa, några mil utanför Sundsvall, gästade oss också. Jörgen Johnsson hade tagit med sig hela familjen till vårt speciella julmöte. Med på mötet fanns också Jan Stenback, Olle Ljungström och jag själv.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nummer 23-28, på mellan åtta och sexton sidor med undantag för Mk II-numret, nr 24, som innehöll 22 sidor. Förutom den text Bernt själv bidragit med hade nu alltfler medlemmar börjat engagera sig för tidningen i form av insändare och artiklar. Under detta år fanns följande skribenter med: Leif H Andersson, Olle Ljungström, Jan Stenback,

Thomas Svernfors, Tomas Jansson, Conny Ahlberg, Staffan Swedeborn, Jan Fidjeland, Mats Krook, Birger Carlsson, Johan Persson, Thomas B Salomonsson, Birger Johnsson, Ard D Axegård, Jörgen Jonsson, Bo Sanderberg och Perolov Thörnqvist.

Det började nu bli ett digert arbete för Bernt att sätta ihop ett nummer av tidningen. Först ett besök vid postboxen för att hämta inkommet material för att genast konstatera att en del av utlovat underlag inte anlant i rätt tid. Det blev att ringa eller påminna skriftligt om detta. Sedan var det dags att sortera olika artiklar, bilder, köpes, säljes och ev andra annonser. När detta var klart satte sig Bernt vid skrivmaskinen för att renskriva de manus som kommit in. Det tog inte bara ett par timmar att genomföra detta jobb, utan flera kvällar och helger att slutföra alltsammans. Till detta kom att sonen Richard, 15 månader, gärna hjälpte till ibland. Han hade sin egen agenda för hur alla papper skulle sorteras. Även familjens lilla Jaguar, den svarta katten, deltog ibland också i upplägget och tassade gärna omkring och sorterade om bland papperen. Ytterligare en part i huset kunde lägga sig i arbetet med krav på konversation, tedrickning mm. Till slut var i alla fall tidningen klar och kunde lämnas till tryckning för att ca en vecka senares hämtas tillbaka och läggas i kuvert. Dessa kuvert hade då försetts antingen med färdiga etiketter till tidiga medlemmar eller handskrivna adresser till senare anmälda medlemmar. Givetvis skulle alla kuvert frankeras!

Läsaren förstår säkert att arbetet med tidningen var tidskrävande och omfattande och att det fordrades både gnista och energi för att ensam producera ett enda nummer av tidningen. Det finns anledning att, så här många år efteråt, sända en verklig kredd till Bernt för det utomordentliga arbete han utförde för vår räkning.

Från detta år höjde vi medlemsavgiften till 50 kr per år från förutvarande 35 kr. Anledningen var att portot höjts för utskick av en tidning från 45 öre till 65 öre. Kostnaden för medlemskapet i MHRF drog en del pengar samt att papperskostnaden för tidningen nästan hade tredubblats. Balansräkningen visade på 25 021 kr varav 19 260 kr kom från medlemsavgifter, vilket innebar att det i slutet av året fanns 385 medlemmar.

Kapitel 7, 1977

Klubbarbetet rullade på under året. Själv hade jag satt ihop ett brev som skulle sändas ut till firmor, verkstäder m fl, där vi framförde vårt önskemål om rabatter. Vi bad också medlemmarna om att höra av sig med tips om firmor som kunde vara användbara för klubben. Jag hade tagit initiativ till ett sk "förmånshäfte" och det var viktigt att så många företag som möjligt fanns med här. Redan tidigare hade jag fått godkänt av styrelsen för ett "välkommbrev" och ett "informationshäfte" som kunde användas till nya medlemmar.

Jag var också den som var mest ansvarig för att vår klubbssymbol, vagnmärket, var på väg att realiseras. Vår kontakt var ett reklamföretag i Sollentuna, men för själva produktionen svarade ett annat företag, Per Edberg AB. Den 3 januari fick vi ett prov därifrån för påseende. Leverans utlovades under mars månad, men säg den leverantör som alltid håller vad den lovar. Senare under året fick vi veta att märket tog längre tid att producera än man tänkt sig och leverans skulle nu ske under hösten istället!

I vårt första nummer av tidningen detta år anmodade vi medlemmarna att sända in sin vagnmärkesbeställning och betala in de 60 kr som vi räknade med att det skulle kosta om vi beställde 500 st. Vi menade att vårt vagnmärke skulle bli en av de finaste klubbssymboler som någon svensk bilklubb kunde visa upp. Märket gjordes i en hållfast tennlegering, 7 mm tjock och 80 mm på höjd och längd. Jaguaren i språng gjordes i relief på 4 mm och texten "Swedish Jaguarclub" i relief på 1 mm. De 7 mm tjocka sidorna räfflades, en effekt som höjde märkets elegans. Märket gjordes med svart botten och Jaguaren, texten och sidorna i silverfärg.



*Bild 20. Vårt första vagnmärke gjordes i en tennlegering med jaguaren i språng i relief. Märket är i dagsläget en raritet för dem som fortfarande har ett sådant.
Foto: Leif H Andersson.*

För design och övrig bearbetning stod konstnären Peter Wider. Produktionen skedde i England, men det tog, som sagt, lite längre tid än beräknat att få märket färdigt. När vi till slut fick märket var vi förstås mycket entusiastiska. Hur togs då märket emot av medlemmarna! Ja, de flesta tyckte att de fått ett fantastiskt fint vagnmärke, medan andra lämnade synpunkter på att Jaguaren var ovanligt smal, kanske undernärd, med tydligt markerade revben. I dag, 2023, är märket en raritet för dem som fortfarande har det i sin ägo.

Den 31 januari var det sektionsträff i Göteborg på Hotel Scandinavia. En riktigt bra anslutning blev det till detta möte med 21 personer. Denna gång visades några filmer av Sten Tellander som handlade om Jaguarklubbens och Automobilhistoriska Klubbens träffar från 1975 och 1976. Peter Walentin-Askman visade diabilder från Anderstorp och klubbens möte i Omberg.

Även den 27 februari hade göteborgarna månadsmöte, men denna gång med något mindre antal närvarande medlemmar. 10 personer deltog i detta möte.

Den 20 mars hade stockholmarna möte vid Järva Krog. Som vanligt togs vi emot av restaurangens hovmästare Arne Moberg, som alltid hälsade oss välkomna med största välvilja och personlighet. Vi blev serverade med stor generositet och omtanke. Hans hälsningsfras, med glimten i ögat, var alltid "Välkomna alla medlemmar i Saabklubben". Vi kände så stor uppskattning för Arne att vi skrev ett brev och tackade för all fin service vi fick och översände också en klubb nål, som ett extra uppskattningsbevis. Arne Moberg hade därefter alltid nålen på sig vid våra möten.

Under februari kom en hel del brev in till klubben. En av de personer som skrev till klubben var Paul Skilleter, en engelsk författare och journalist med Jaguar som huvudspecialitet. Pauls brev till klubben innehöll bl a en information om att klubben skulle omnämnas i hans bok Jaguar Sports Cars som skulle komma ut under året. Han uppskattade också att han regelbundet fick Jaguarbulletinen översänd och åtog sig också att se till att klubben skulle få utrymme med text och bilder i det kommande numret av Jaguar Driver.

Ett roligt brev hade också kommit från en före detta Jaguarägare, som hade sitt speciella sätt att få medlemmarna att medverka i tidningen. Allt som vi andra kanske ser som bilens tillgångar hade han beskrivit i negativa ordalag och allt vi kanske inte gillade tyckte han var fördelarna med bilen.

Han hade haft en Mk II och undrade hur man kunde stå ut med det trånga baksätet såväl som med de trånga framsätena. Han ondgjorde sig också över den tråkiga skinnklädseln och den föråldrade inredningen i trä. Dåliga vägegenskaper hade den dessutom. Trots sina 220 hk så var den ju slöare än en Volkswagen. Designen borde man inte ens nämna, den ritades troligen redan före kriget. Det enda positiva med denna modell torde vara att bilen var relativt okänslig för rostangrepp, samt den utmärkta värmeanläggningen. (Min egen undran är varför han glömde bort det utomordentliga elsystemet alla Jaguarer hade på den här tiden).

Vidare menade den här medlemmen att just Mk II modellen verkade smutsa ner sig själv, för hur han än tvättade och vaxade bilen, så såg den ändå smutsig ut efter några mil. Medlemmen menade att detta måste ha att göra med en mindre lyckad karosseriutformning.

Han lovade också att fortsätta vara medlem i den trevliga Jagarklubben under ännu ett år för att på så sätt kanske få lite mothugg från andra Mk II ägare som kanske inte delade hans åsikter. Ja, detta var verkligen ett särskilt sätt att få Mk II ägare att engagera sig, men såvitt jag har kunnat se i kommande tidningar var det ändå ingen som nappade på denna debattartikel.

Ett ganska diskret och lågmält brev kom från Bo Källqvist, som klagade på att han inte fått beställda reservdelar i rätt tid och nu förväntade han sig att något skulle hända i ärendet. Jag kontaktade Olle Ljungström, som var reservdelsrepresentant, för konsultation. Olle meddelade att alla beställda delar hade varit svåra att få fram, men att delarna skulle komma inom det snaraste. Bo fick relativt omgående sina varor och var återigen en nöjd klubbmedlem.

Under året kom det också in två artiklar om hur man köper och renoverar sin Mk II. Staffan Swedeborn/Gunilla Gabrielsson berättade livfullt om vilka svårigheter och glädjeämnen som fanns med att bygga upp sin bil.

Deras historia följdes upp av ännu en dramatisk historia, berättad av Jan Samuelsson och Perolov Thörnqvist. Vi fick veta hur viktigt det är med stort tålamod för att få två renoveringsobjekt till sitt garage. Kul läsning, där Perolov redogjorde för hur svårt det kan vara att ha att göra med en säljare som lovar mycket, men där löftena inte riktigt hålls när köparen väl är på plats för att handla. Att den hyrda dollyn som bilarna skulle transporteras på var för smal, att den senare hyrda dollyn fick punktering och att den ena Jaguaren till slut hamnade i diket upp och ner var småsaker i sammanhanget.



*Bild 21. Staffan Swedeborn i full färd med att renovera sin Mk II.
Foto: Leif H Andersson.*

Som omväxling till det vanliga söndagsmötet under februari på Järva Krog, gjorde klubben istället ett besök i MG-klubbens garage på Västmannagatan i Stockholm. Många Jaguarägare var intresserade av detta möte och närmare 40 personer hade ställt upp för att bli visade runt av Carl-Erik Asp, SS 1 ägare, Mk II ägare och medlem i Svenska Jaguarklubben. Samtidigt president i The MG Car Club of Sweden.

Vi fick en ordentlig redovisning av vad man kunde uträtta i en renovering av MG vagnar, men många blickar drogs ändå till den inre delen av garaget, där ett flertal Jaguarer också stod för renovering. Där fanns bl a Carl-Eriks Mk II med framvagn, motor och inredning borta och med blästring av karossen på gång. Bredvid stod Gabriel Öhmans E-type coupé från 1967.

Vi tittade också på Carl-Eriks SS 1 coupé från 1934. Carl-Erik hade ägt den under många år och fått en hel del klart med renoveringen, men med karossen återstod mycket. Carl-Erik färdigställde aldrig bilen utan sålde den runt 1997 till någon Sören eller Göran Klingborn. Klubben hade en trevlig kväll i garaget och tackade Carl-Erik och övriga MG medlemmar för visat engagemang.



Bild 22. Från tidning 30, april 1977 sid 8. Fr v Karl-Erik Bergkvist, Berndt Andersson, Jörgen Johnsson samt okänd medlem lyssnar till Carl-Erik Asps utläggning om MG. Foto. Okänd.

Den 27 mars hade göteborgarna sitt månadsmöte på Hotel Scandinavia med åtta deltagare denna gång. Efter samkvämet på hotellet lämnade man detta med Bo Sanderberg i spetsen för att göra en utflykt till en person som hade en direktimporterad Mk X. Därefter gjorde deltagarna ett besök hos Jaguar-Service där Bengt Erixon var igång trots att det var söndag.

Den 24 april genomförde göteborgarna säsongens sista träff på Hotel Scandinavia med 13 deltagare på plats. Efter allmänt Jaguarsnack visade Bengt Erixon en mängd diabilder, som nästan blev en Jaguarstory i miniatyr. Bengt som sysslat med Jaguar under många år visade sig vara en idealisk berättare om vad som tilldragit sig under Jaguars utveckling.

Tidigt under våren, närmare bestämt också den 24 april, genomfördes en utflykt till klubbens medlemmar i Hallstahammar samt även ett besök hos Bertil Lindblad och hans exklusiva bilsamling i Köping. Det var en fin uppslutning till detta möte med ca 40 personer. Bland deltagarna fanns Jan Stenback i en Volvo Duett i sällskap med Niklas Hannah och mig själv. Olle och Sven Ljungström åkte för dagen i sin gamla Saab tillsammans med Anders Wirén från Uppsala. Bröderna Blegvad körde den här dagen en Aston Martin DB 6. Värd för mötet var Birger Johnsson, som hälsade alla välkomna och informerade om dagens program.

Den första punkten på programmet bestod i ett besök i den verkstad som medlemmarna i Hallstahammars lilla veteranbilsklubb gemensamt drev. Den andra programpunkten utgjordes av ett besök vid klubbens hyrda lokal för renovering av bilar och punkt nummer tre var, som sagt, ett studiebesök hos bilsamlaren Bertil Lindblad. Givetvis ingick en lunch i programmet bestående av rostbiff och potatissallad med öl eller läsk.

Efter såväl lunch som besök hos veteranbilsklubben åkte vi i karavan till ett nedlagt slakteri, där klubbens medlemmar i Hallstahammar, enligt ovan, fått hyra en lokal som var idealisk som renoveringsverkstad. När portarna slogs upp möttes deltagarna av det många väntat på, Birger Johnssons SS 1, en mycket vacker och stilfull bil. SS 1:an är ju lite ovanligt byggd och är bred vid

fotstegen och har inåtlutande sidorutor vilket medför att kupén känns som liten, kompakt och sportig. Instrumentbräda och alla övriga paneler var förstås i mahogny med rött skinn på stolarna och baksoffan. Ja, det var en imponerande bil vi fick se, helrenoverad såväl mekaniskt som hela karossen.

Birger berättade att han köpt bilen i Stockholm för några år sedan då den stått i ett magasin i Frihamnen under lång tid eftersom importören inte hade betalt importavgifterna. Det fanns givetvis flera Jaguarer i garaget. Där stod också Lars Sandstedts S-type, som var inne för rostreparation, men där fanns även en del andra intressanta bilar som t ex en MGA roadster och en Alvis.



Bild 23. Från tidning 31, juni 1977 sid 14. Birger Johnssons SS 1, en mycket vacker och stilfull bil.

Foto: Okänd.

Birgers Jaguars SS 1:s fortsatta historia är följande: Birger Jonsson sålde bilen till en Rune Möller som i sin tur, runt 1989, sålde bilen vidare till Neil Jonsson i Almunge. Jagarklubsmedlemmen Georg Helenius köpte bilen av Neil under sent 1990-tal. Bilen var då i dåligt skick med fel motor monterad, en sexcylindrig Triumphmotor. Originalmotorn medföljde dock.

Georg sålde bilen 2008 till Lars Dixelius som sedermera lät Johan Helenius vid Competition Motors AB renovera bilen, Bilen gjordes helt ramren och renoverades från grunden, nu med bilens originalmotor. Färdig 2013.

Lars Dixelius sålde sedan bilen, troligtvis 2014, till tävlingsföraren Kenny Bräck dvs bilen hamnade nu i England. Kenny köpte bilen endast för spekulation och sålde senare bilen vidare till okänd köpare.



Bild 23 A. Georg Helenius vid sin SS Jaguar inför försäljningen till Lars Dixelius. Foto: Troligtvis Johan Helenius.



Bild 23 B. Bilen efter renoveringen av Johan Helenius vid Competition Motors. Foto: Troligtvis Johan Helenius.

Efter besöket i garaget begav vi oss iväg de två milen till Köping där Bertil Lindblad bodde med sin samling av intressanta bilar. Bertil var en av grundarna till Motorhistoriska Klubben på 1950-talet och hade varit intresserad av fina bilar långt före 1950. Bertils bilsamling var på den här tiden en av de främsta i landet i sitt slag och bestod av fyra bilar. Dessa var två Bugatti, en typ 35 och en typ 44, samt en Mercedes Benz SSK och en Panhard-Levassor. Där fanns också en Harley-Davidson motorcykel. Det var mycket nöjda deltagare som tackade Bertil Lindblad för besöket och Birger Johnsson och hans medhjälpare för ett välorganiserat möte med ett innehållsrikt program.

I maj månad, närmare bestämt den 9, träffades Jaguarklubben och Austin-Healey-klubben på Ängsjö friluftsgård. Startplatsen var Ulvsunda. Därifrån drog en karavan på 19 bilar hela vägen ut mot Stäket och friluftsgården. Totalt deltog ca 35 personer i detta möte. Bland de intressantaste bilarna fanns denna gång Stefan Carlssons 420 G inköpt i England några månader tidigare. Bilen var utrustad med soltak, en detalj som inte var särskilt vanlig på dessa bilar.

En röd E-type, förd av Erik Gerring, hade fått en fin ansiktslyftning sedan vi såg den senast vid ett tidigare möte. Fyra Mk II hade ställt upp till denna träff. Lars Wrigstedt hade ett utmärkt exemplar att jobba vidare med medan Peter Blegvads vinröda Mk II med ekerhjul inte behövde så mycket mera omvårdnad. Fredrik Charpentier körde en lite sliten 420 i silver. En del att göra där kanske. Bland Austin-Healeybilarna fanns Kenneth Andréns 3000-modell, vars motorutrymme var av sällan skådad glans.

Den 28-29 maj höll klubben årsmöte, som egentligen var föregångaren till senare tiders Sommarmöten, vid Härskogens konferensanläggning utanför Göteborg. Vi fick ett fint mottagande av Bo Sanderberg med funktionärer, där alla bilar blev anvisade till sina särskilda platser. Efter inbokning på hotellet delades en välkomstdrink ut till varje deltagare. Liksom förra året blev vi visade till våra rum av värdinnor i tajta jeans och åtsittande jumprar.

Efter inkvarteringen var det dags att ta sig en titt på bilarna och försöka rösta fram vinnarna i elegantstävlingen. Bo Sanderbergs Mk II såg ut att komma direkt från bandet och Staffan Swedeborns och Gunilla Gabrielssons Mk II drog också till sig entusiastiska blickar. Bland sportvagnarna var intresset stort kring dansken Johan Bendixens XK 150 vilket senare gav utslag i form av ett fint pris i tävlingen. Detta år var det fler deltagare än förra året och vid något tillfälle räknade jag in 55 bilar. Särskilt roligt var det att se så många danska bilar representerade.

En stor succé blev det för reservdelsförsäljningen. Från Stockholm hade vi med oss lådvis med delar, som klubben köpt från British Leylands utförsäljningslager. Ett mycket gediget arbete hade utförts av våra reservdelsrepresentanter Olle Ljungström och Jan Stenback, som märkt varje del med nummer och pris.

Bengt Erixon hade med sig skärmar och stötfångare, Birger Carlsson hade bland annat fina spinners och Kent Nilsson sålde brandsläckare.

Middagen serverades kl 19.00 och därefter var det samling i filmrummet för att se vad Jan Stenback hade hittat för sevärt att visa från sitt senaste besök i England. Själv var jag tvungen att räkna röster på de deltagande bilarna i elegantstävlingen, så där missade jag nog en del fina bilder. Efter filmvisning och senare en liten pubbrunda var det dags för dans till musik från bandspelare.



Bild 24. Bo Sanderbergs bil såg ut att komma direkt från bandet, vilket gav ett förstapris i Saloon-klassen. Foto. Bo Sanderberg.



*Bild 25. Fin inredning i brunt läder. Välvärdad fanér.
Foto: Bo Sanderberg.*

Dagen därpå var det prisutdelning i eleganstävlingen. De tre första priserna i Saloonklassen togs av Bo Sanderberg med sin Mk II, Staffan Swedeborn/Gunilla Gabrielsson också Mk II och jag själv med min svarta Mk II med ekerhjul. I Sportvagnsklassen tog Johan Bendixen förstapriset, XK 150, följd av Jan Stenback, XK 120, och Jan Sandström, E-type. Även ett rispris delades ut vilket gick till en Mk II och ett långfärdspris gick till Hanne Vestbjerg som åkt den långa vägen från Danmark.

Två priser för längsta körsträcka delades också ut, vilka gick till Stefan Carlsson och Ard D Axegård.



Bild 26 A. Staffan Swedeborn med cigarett i munnen gör den sista finputsningen av motorutrymmet på sin Mk II före elegantstävlingen. Resultatet blev ett andrapris i sin klass. Foto: Okänd.



Bild 26 B. I sportvagnsklassen tog Johan Bendixen från Danmark förstapriset med sin XK 150. Foto: Johan Bendixen.



Bild 27 A. Ett perfekt motorutrymme i en perfekt bil. Foto. Johan Bendixen.

Efter prisutdelningen samlades vi till årsmöte i friluftsgårdens annex och styrelsens nya utseende detta år presenteras nedan. Gunilla Gabrielsson ersatte Ulf Ekestubbe i styrelsen, Bo Sanderberg ersatte Conny Ahlberg för Göteborgssektionen och Ulf Ekestubbe ersatte Jan Fidjeland som revisor. Jan Fidjeland gick in som kassör. Ulf Ekestubbe avgick alltså som styrelsesuppleant och Conny Ahlberg avgick ur styrelsen pga flytt till annan ort. Olle Ljungström trädde in som suppleant. Till representant för Småland valdes Birger Carlsson, för Östersund med omnejd valdes Ingvar Ericsson och för Finland valdes Risto Forsström. Ett stort tack riktades till arrangörerna av mötet, Bo Sanderberg, Bengt Erixon och Karin Lindholm. Det var ett skickligt genomfört möte, välorganiserat och med ett flyt som alla uppskattade,

Efter val såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Styrelsesekreterare, Hans Edelin
Redaktör och klubbsekreterare, Bernt Liljegren
Kassör, Jan Fidjeland
Representant Malmö, Bo Nygren
Representant Stockholm, Jan Stenback
Representant Göteborg, Bo Sanderberg
Suppleant, Lars Edelin
Suppleant, Olle Ljungström
Suppleant, Ard D Axegård
Suppleant, Gunilla Gabrielsson

Revisorer
Ulf Ekestubbe
Ola Gabrielsson

Övriga representanter

Representant Småland, Birger Carlsson

Representant Östersund, Ingvar Ericsson

Representant Finland, Risto Forsström

Den 19 juni höll klubben filmträff på Järva Krog i Stockholm. Inte mindre än ca 40 personer var närvarande för att titta på de intressanta filmer vi fått låna från England. Klarast minne har jag av filmen där vi fick följa med Mike Hawthorn i en D-type runt Le Man. Kameran var monterad på bilen så att det kändes som om vi själva satt i passagerarsätet när bilen i ca 250 km/tim passerade både fotgängare och cyklister på den för allmänheten inte avstängda banan under träningsdagen. Den här dagen var det många Jaguarer samlade på parkeringen utanför hotellet. Vad sägs till exempel om fem st XK! Därutöver fanns också flera E-type och ett flertal salooner av skilda slag.



Bild 27 B. Möte vid Järva Krog. Fr v Per Andersson samt Karl-Erik Bergkvist i samtal med Leif H Andersson. Foto: Hans Edelin.

Den 21-22 augusti var det återigen dags för British Sport Car Meeting, denna gång förlagd till Gränna vid Vätterns strand. Inkvarteringen skedde på Ribbagården med middag och frukost för 80 kr. Ville man inte bo på hotellet fanns också möjlighet att tälta alldeles i närheten. En modig man övernattade i sin E-type. (Vi var visst inte så noga med boendet på den här tiden)!

Programmet inleddes med familjerally på de vackra småländska vägarna runt Gränna med avslutning på kvällen med middag och umgänge klubbarna emellan. Den roligaste kontrollen på rallyt var den avslutande då föraren, med förbundna ögon, skulle köra en raksträcka mot en markerad linje 20 m från starten. Några stycken klarade faktiskt att stanna precis på linjen och drog ned rungande applåder från publiken för denna bedrift.

I rallyt hade Sören Klingborn mest poäng av Jaguarklubbens deltagare, men Stefan Abelin, Per Andersson, KE Edlund, Erik Gerring och Jörgen Jonsson hade också många poäng. Totalvinnaren kom dock inte från Jaguarklubben.



Bild 28. Från tidning 33, 1977 sid 11. Text: Främst ser vi Jörgen Jonssons blå E-type, 3.8 l, 1962 Open Two Seater. Foto: Okänd.

Söndagens stora begivenhet var naturligtvis eleganstävlingen. Ett antal allvarliga herrar från respektive klubb besiktade bilarna för att utse en segrare inom varje märke och slutligen välja ut de tre finaste vagnarna i hela arrangemanget. Den bästa placeringen som Jaguarklubben fick gick till en Mk II, 1961, som tillhörde Ingvar Gustafsson. Andra pris togs av mig själv med min Mk II, 1962 och tredje pris gick till Jan Stenback med hans XK 120 från 1954. Totalvinnaren av alla deltagande bilar var en MGTA från 1938. Söndagen ägnades också åt reservdelsförsäljning.

Ribbagården låg i en pampig byggnad med en underbar trädgård mitt i hjärtat av centrala Gränna, men stod under många år i början av 2000-talet utan någon större verksamhet. Från 2013 tog nya ägare över hotellet och döpte i samband med detta om det till Grenna Hotell. En av hotellets gäster på den tiden det begav sig var Greta Garbo, som även fått en svit uppkallad efter sig.

Göteborgarnas första höstträff ägde rum den 30 oktober med 13 deltagande medlemmar. En del kom långväga ifrån. Jan Svensson hade t ex sju mil att köra från Sjuntorp. Det blev ett välfyllt program med många diabilder från sommarens händelser. Bo Flodmark hade med sig ett magasin med fina dia från årsmötet i Härskogen och en träff hemma hos Bengt Erixon. Bo Sanderberg visade bilder från XK-dagen i England 1977 och Anders Kjellström visade bilder från den kända Schlumpf Collection i Mulhouse, som han hade tagit på sin semester i Frankrike.

Den 27 november deltog jag själv i göteborgarnas månadsmöte, då jag i jobbet hade ärende till Göteborg. Jag blev hämtad utanför hotellet av Bo Sanderberg, som visade upp sin senaste ögonsten vid namn Maxi, mycket elegant med kromat avgasrör. Färden gick till Långedrags värdshus, där klubben börjat ha sina träffar. Bo behandlades som en superkändis på restaurangen och personalen gjorde verkligen sitt bästa för att den skäggige göteborgaren och den strikte kostympellen i hans sällskap skulle finna sig tillrätta och trivas.

Klubben disponerade en egen salong i övervåningen och eftersom vi var först på plats ställde vi i ordning lokalen så att det skulle se trevligt och inbjudande ut när medlemmarna började droppa in. Bland de första gästerna var Bertil Andersson från Trollhättan. Jaguaren stod i garaget, men en 1977 års Volvo var ju inte alltför illa det heller. Den enda som kom riktigt engelskt var för övrigt italiensk/fransk/dansken Pierre Marchese, som blivit svensk på senare år. Han hade en 2.8 l XJ 6, som förhöjde atmosfären runt värdshuset. Jan Svensson, som i vanliga fall körde en Mk VII, hade funderingar kring att få bestämma slutsiffran i registreringsnumret själv.

Jan hade haft åtskilliga samtal med bilregistret, som inte var inne på samma linje. Här inflikade Jens Larsson att han, vid nyregistreringen av en bil, hade gjort en skriftlig ansökan om att få en särskild slutsiffra. Och fått det! Om det berodde på ren tur eller om bilregistret tillgodosett hans önskemål hade han inte kunnat utröna.



Bild 29. Jan Svensson körde vanligtvis en Mk VII. Denna bild visar dock Åke Johanssons Mk VII M från 1955 som han ägde under 1970-talet. Foto: Leif H Andersson.

I sina andrabilar kom Bo Flodblad och Christina Stockheden. På annat sätt hade också Agne Lundberg tagit sig till platsen. Peter Walentin-Askman körde sin MG, men hade som kompensation med sig en hel del fina bilder från årsmötet i Härskogen. Långedragts värdshus var ett idealiskt ställe i trevlig miljö, med utsikt över havet och gott om parkeringsplatser för bilarna. Ett ställe en stockholmare gärna vill återkomma till!

Göteborgarnas lussefest anordnades också på Långedragts värdshus med 18 deltagare. Allt var välplanerat av Bo Sanderberg och julbordet var mycket läckert enligt deltagarna. Alla klubbmedlemmar fick en julklapp som Bo menade inte gick av för hackor. Det var den kände göteborgsjuristen Björn von Fischer som erbjöd gratis juridisk hjälp och rådgivning i frågor där våra bilar var inblandade. Även biträdande i domstol skulle vid behov ingå i erbjudandet. Erbjudandet utökades senare med rabatterade priser från det företag han representerade, Auson-Produkter. Här kunde medlemmarna köpa olja, underredesmassa och glykol. Även andra produkter fanns att beställa, t ex tjära och asfalt om nu detta skulle vara aktuellt. Jag ska senare i denna historia berätta om hur det gick med förhållandet Jaguarklubben vs Björn von Fischer. Det kan bli en intressant läsning som jag lagt in under år 1979!

Under december bildades Jaguarklubbens Bilsportsektion. Avsikten var att samla intresserade ägare av Jaguars sportvagnar för att med gemensamma krafter och tillsammans med andra klubbar organisera bilsportsevenemang, filmvisningar, garageträffar mm. Sektionen skulle lägga tonvikten på inställningen till bilägandet och bilkörning. Under detta år tog man de första kontakterna med SSK, MGCC och flera andra klubbar för att påbörja diskussionerna kring 1978 års serie av sportvagnsmöten. Alla intresserade av sektionen ombads att kontakta representanten Ola Gabrielsson.

I slutet av året meddelade British Leyland (BL) att man inte skulle fortsätta att tävla med sina två Broadspeedpreparerade Jaguar 5.4 C. Man avstod också från att delta i de två avslutande loppen då dessa genomfördes på tvära och krokiga banor där Jaguars fartresurser inte kom till sin rätt. Man hade nu inte heller vunnit ett enda lopp under säsongen. Satsningarna som det statliga BL gjort så här långt beräknades ha kostat skattebetalarna ca 500 000 pund om året! En annan anledning till att Jaguar drog sig ur tävlingarna var att den stora V 12 motorn var en riktig bensinslukare. Medan övriga tävlande tankade en gång under ett lopp var Jaguar tvungen att tanka två gånger.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nr 29–34, på mellan 12 och 16 sidor. Förutom den text Bernt själv bidragit med hade nu allt fler medlemmar börjat engagera sig för tidningen i form av insändare och artiklar. Under detta år fanns bl a följande skribenter med: Leif H Andersson, Bo Sanderberg, Ingvar Ericsson, Anders Borg, Olle Ljungström, Sven Ljungström, Sören Svenker, Kjell Broberg, Lars Sandstedt, Henrik Johansson, Mats Krook, Signaturen "XKE", Peter Thelin, Bengt Murman, Peter Walentin-Askman, Jan Stenback, Thomas Svernfors, Björn Rosengren, Gunnar Fleetwood, Barbro Larsson/Klaus Baum, Bengt-Inge Bengtsson, Staffan Swedeborn/Gunilla Gabrielsson, Olaf Olsson, Per-Göran Fagerberg, Anders Ekberg, Karl-Gunnar Bäck, Ola Gabrielsson, Jan Fidjeland, Peter Blegvad och Ard D Axegård.

Detta år var medlemsavgiften 50 kr och antalet medlemmar låg i slutet av året på ca 450 st.

Kapitel 8, 1978

Under januari kom klubbens Bilsportsektion igång på allvar. Ola Gabrielsson och Peter Blegvad var de medlemmar som lade upp de första rutinerna. De började med att tillsammans med övriga märkesklubbar diskutera reglerna för uppläggning av kommande sportvagnsmöten. Syftet var att samordna flera möten till en tävlingsserie för sportvagnar och att skapa ett gemensamt regelsystem för bilarna vid dessa möten. Detta resulterade i ett tekniskt reglemente i fem punkter, allt från vikt, motorer, klassindelning mm. Man funderade också på att hyra någon tävlingsbana för bankörningsövningar och valde mellan Kinnekulle, Anderstorp och Mantorp.

Detta kom att förverkligas under 5-6 augusti på Anderstorp, då Jaguarklubbens bilsportrepresentanter tillsammans med Bilhistoriska klubben och Anderstorp Racing Club arrangerade ett sportvagnsmöte. Detta var mycket likt förra årets British Sport Car Meeting, men utökad med en racingtävling. Under Bilsportsektionens spalt skulle också presenteras en serie artiklar om preparering av sportbilar, t ex förgasarinställning, tändning, motorrenovering, lackering, topplocksmodifiering, hjulupphängning mm. Just i denna första spalt hade sektionen lagt in en initierad artikel om justering av SU-förgasare.

I början av året fick klubben ett eget litet kansli. Det var en lokal på Brännkyrkagatan 56-58 i Stockholm. Det var inte så lätt att få tag på en lämplig lokal i Stockholm om man inte betalade stora summor under bordet, men klubbmedlemmen Bengt Arebjer hade ordnat denna lokal utan sådana kostnader. Bengt jobbade nämligen på den arkitektfirma som ägde huset och på så sätt sett till att klubben fått tillgång till denna lägenhet.

Detta var en fantastisk framgång för oss som höll i administrationen. Nu skulle vi som hade den mesta dokumentationen om klubben i otaliga pärmar i fyllda skåp hemma i våra bostäder få ett ställe att förvara allt detta. Främst skulle nu jag själv, Hans Edelin och Bernt kunna avlastas allt som fanns hemma i garderober och skrivbord och i stället förvara allt klubbmaterial på klubbkontoret. Men innan detta kunde ske måste vi förstas jaga upp lite inventarier såsom skrivbord, lampor, hyllor stolar mm.



Bild 30 A. Klubbens första kansli låg på Södermalm i Stockholm. Här ser vi porten till Brännkyrkagatan 56-58. Foto: L H Andersson.



Bild 30 B. Högst upp i huset på femte våning en med utsikt mot gatan låg vårt kansli. Foto: Leif H Andersson.



Bild 30 C. Så här såg dörren ut till vårt kansli. Foto: Leif H Andersson.

Den sista söndagen i januari, dvs den 29, hade Göteborgssektionen träff vid Långedrag's värdshus. Det var inget vidare väder, men 15 medlemmar hade i alla fall givit sig ut i slasket. Flera deltagare hade bilder med sig. Bl a visades färgkort i verkligt superformat på vackra veteranbilar. Bo Sanderberg hade också införskaffat almanackor, även dessa i superformat, med fronten på en Mk II tillsammans med en häftig flicka. Även denna gång deltog Björn von Fischer och upprepade sitt erbjudande om rabatter på oljeprodukter av skilda slag, bl a motorolja, bromsolja och växellådsolja.

I början av året samlades Smålandssektionen för ett möte vid Ljungby Automobilmuseum. Två XK 150, tre Mk II, två E-type, en 420 och en XJ 6 deltog i mötet, varav de flesta blivit genomgångna under vintern. Två av Mk II:orna var i concourskick. Ägaren till bilmuseet, Alf Johansson, visade runt och berättade om sin förnämliga samling av bilar. Samtliga var i utomordentligt skick och flera var av ovanlig modell som endast tillverkats i ett fåtal exemplar. Tyvärr berättade inte artikelförfattaren, Anders Ekberg, vilka bilmärken som fanns, men jag tror nog att det var andra rariteter än Jaguar.

Göteborgarna hade månadsmöte den 26 mars. Denna gång fanns ca 10 deltagare med, vilka visade sig vara de gamla vanliga enligt rapportören. Bo Sanderberg visade bilder på bl a modellen på SS 100 och drog upp vilda planer på en Englandsresa. Sten Tellander bidrog med en riktig jaguar dvs djuret, men i uppstoppad form. Så här års var det inte många Jaguarer som deltog, utan det var endast Kurt Persson som körde en riktig bil. Jan Svensson och Peter Walentin-Askman körde för tillfället Rover och Pierre Marchese Morris Minor.

Under våren hade också reservdelschefen på Scanauto i Göteborg hört av sig och talade om att klubbens medlemmar kunde få köpa stänkskydd till Mk II till det facila priset av 15 kr styck. Ett annat tips gällde emaljering av grenrör genom Nya Fabriksverken i Alingsås. Jag var en av dem som sände ned mina flagade, rostiga rör och fick tillbaka fantastiskt fina grenrör som verkligen förhöjde motorrummets intryck.



*Bild 31. Så här fina blev grenrören efter emaljering hos Nya Fabriksverken.
Foto: Leif H Andersson.*

Den 23 april gjorde göteborgarna en utflykt till Christian Ohlsson, som bjudit in alla västkustbor till det sk Herrgårdsgaraget, där det fanns en hel del rariteter. Deltagarna samlades från kl 12.00 för att beskåda vad garaget hade att erbjuda. Dessemellan dukade man upp sin medhavda matsäck för att stilla sin hunger.

Den 14 maj var det vårutflykt till Brötjemark, en liten ort belägen mitt emellan Gränna och Jönköping med vacker utsikt över Vättern. I Brötjemark låg Svenska Trafikmuseet vilket var målet för vår utflykt. Museet hade många olika typer av fordon i sina samlingar, både lastbilar och personbilar. Dessutom innehöll museet en hel del gamla kuriosaprylar från ”gamla tider”. Under ledning av Jan Stenback placerades bilarna på en parkeringsplats nära museet.

Det fanns också en härlig gräsmatta för de som hade lunch med sig för en första picknick i det gröna. Den bil som tilldrog sig det största intresset var en tvåsitsig Horch specialroadster från 1934. Bilen var utrustad med en rak åttacylindrig motor på 5.5 l som utvecklade 90 hk, vilket gav bilen en toppfart på 120 km/tim.



Bild 32. Från tidning 37, juni 1978 sid 6. Några av deltagarna vid Brötjemark var Kjell Eriksson med sin E-type från 1966, Per Andersson med sin XJ 6 från 1969 och Thorbjörn Lindgren med sin Mk II från 1962. Foto: Okänd.

Stockholmarna gjorde en utflykt den 21 maj till Ängsjö Friluftsgård nära Stäket utanför Stockholm. Samling skedde vi Scanautos reservdelslager i Ulvsunda kl 10.00 för gemensam avfärd till Ängsjö. Området kring friluftsgården var mycket grönskande och fint med stora gräsmattor där deltagarna kunde inta innehåll i sin medhavda picknickkorg om man inte ville ta en kaffe på cafeterian.

Detta var en av Jaguarklubbens och Austin-Healeyklubbens traditionella gemensamma träffar. När alla anslutit sig fanns 11 Jaguarer och fyra Austin-Healey på plats. En av aktiviteterna var fotbollsmatchen mellan klubbarna. Jaguarklubben vann med 7-4. De som stod för detta resultat var bl a Jan Stenback, Anders Bälter med familj och jag själv.

Den 28 maj var det åter dags för Göteborgssektionen m fl att göra ett besök hemma hos paret Benz, Vallens säteri, Våxtorp i Halland. 20 medlemmar och 10 bilar från Lerum i norr till Helsingborg i söder hade hittat dit. Liksom året tidigare trakterades deltagarna med paj, kaffe och hembakt, glass, drycker och en förfärlig spökhistoria om en ung dotter till en slottsherre på 1500-talet som lät mura in henne levande för ett litet felsteg utanför äktenskapet.

Deltagare i denna träff var bl a Jan Sandström och Lars Pålsson med varsin E-type. Peter Walentin-Askman och Per Wallqvist med varsin XJ 6, Bo Sanderberg med sin Mk II samt ytterligare en hel del Mk II, ingen nämnd och ingen glömd.



Bild 33. Lars Pålsson från Vejbystrand körde sin välrenoverade E-type, 1962 till mötet hos familjen Benz. Foto: Okänd.

Den 17-18 juni var det dags för Sommarmöte, denna gång förlagt till Hotel Örensbaden, en restaurang kombinerad med pensionat, som ligger vid sjön Örens norra strand. Platsen var Örserum, ett samhälle längs väg 133, ca 11 km öster om Gränna. Till hotellet hörde en härligt grön park, som sträckte sig ända ner till sjön.



Bild 34. Snygg parad av Jaguarer på de fina gräsmattorna utanför Hotel Örensbaden. Så många E-type hade aldrig besökt ett möte tidigare. Foto: Leif H Andersson.

Den som gillade promenader kunde också följa de märkta gångslingorna som fanns runt området. Även bad var möjligt vid den långgrunda stranden och ville man ta en roddtur gick det också bra. Anledningen till att mötet var förlagt till Örensbaden var att tillgodose medlemmar i Sydsverige och danskarna som visat stort intresse för våra möten de senaste åren.

Arrangörer var, förutom jag själv, Hans Edelin med benäget bistånd av Staffan Swedeborn och Gunilla Gabrielsson. Vi hade en bråd tid att ta hand om de över 125 deltagarna som anmält sig till mötet. På plats fanns totalt 68 Jaguarer fördelade på 22 Mk II, 26 XK och ett antal E-type av olika modeller, samt ytterligare flera salooner.

Bland deltagarna kunde vi se Bo Sanderberg putsa lite på sin Mk II och höra Ulf Ekestubbe berätta om sin Mk II, som var så nära bruksbil som den kunde bli. Christer Ringlund kom ända från Luleå i sin XJ och fick så småningom långfärdspriset för denna bedrift, 153 mil. Från Stockholm kom Karl-Erik Bergkvist i sin gröna XK 150, inköpt i London i början av 1960-talet. Den hade nu gått 20 000 mil utan mankemang och fick tredjepris i sportvagnsklassen trots Fiatstolar och modifierad instrumentpanel.

Conny Jonsson från Skara anslöt med sin 240 Cream från 1968 och Ard D Axegård körde som vanligt sin röda E-type. Thomas Ståhle diskuterade E-type tillsammans med Lasse Pålsson och Jörgen Jonsson, medan Ingvar Gustafsson hade ett samtal med Roland Nordh om deras Mk II vagnar. Ulf Källåker från Steninge och Jörgen Ek från Stockholm pratade om sina Mk VII:or och släppte också in Per Ljunggren och Bo Bengtsson i samtalet trots att de hade varsin S-type.



*Bild 35. Conny Jonsson visade upp inredningen på sin Jaguar Saloon 240 i Cream från 1968.
Foto: Conny Jonsson.*



Bild 36 A. Thomas Ståhle (diskuterade E-type tillsammans med Lars Pålsson och Jörgen Jonsson som inte syns på bild). Foto: Thomas Ståhle.

Jag har ju ibland talat om hur kostnaderna sett ut för deltagandet på våra tidigare Sommarmöten och här kommer en liten redogörelse för vad deltagarna betalade detta år. De som önskade middag, övernattninng och frukost betalade 125 kr per person, medan de som bara ville äta middag betalade 50 kr. Ville man bara delta under dans och filmföreläsning betalade man en tia för att täcka klubbens kostnader för hyra av filmer, projektor och en del andra administrativa kostnader.

Bedömningen av bilarna i eleganstävlingen, dvs alla deltagande bilar som kommit till mötet, började redan på lördagseftermiddagen. Fortfarande hade vi inte andra regler än att mötesdeltagarna försökte bilda sig en uppfattning om vilka bilar som var de snyggaste på mötet, med den skillnaden att man kunde poängsätta momenten motorutrymme, exteriör, interiör och original från 1-10. Klasserna denna gång var a) samtliga salooner utom Mk I och Mk II, b) Mk I och Mk II samt c) sportvagnar.

Reservdelsförsäljningen hade tidigare varit ett populärt inslag på Sommarmötena och klubben hade därför laddat med de reservdelar vi köpt in från British Leyland. Olle Ljungström höll i trådarna tillsammans med Jan Stenback. Dessutom var det flera andra reservdelshandlare som tagit med sig en hel del nyttiga saker. Allt fanns att köpa från de pyttesmå röda plastbitarna till Mk II:ans positionsljus till större framvagnsdetaljer.

Birger Carlsson hade med sig en hel E-type fylld med delar. Klubben hade dessutom egen försäljning av tröjor, dekalerna och äldre Jaguarbulletiner. Till detta möte hade klubben fått en delleverans av vagnmärket, vilket delades ut till de som betalt detta. Det hade varit en oerhört lång leveranstid på märket och vår kontakt, Per Edberg AB, hade aldrig varit med om långsammare leverans. En bidragande orsak var att ägaren till företaget som tillverkade märket hade avlidit, vilket medförde svårigheter för alla inblandade parter.

Salooner					
Reg. nr.	Motorrym	Exteriör	Origina	Original	Summa
EX.K 123	4	6	4	8	22

Sportvagnar					

	Salooner	Mk 2 & Mk 1	Sportvagnar
1:a plats. Reg. nr.	_____	_____	_____
2:a	_____	_____	_____
3:e	_____	_____	_____
4:e	_____	_____	_____
Namn	_____		
Reg. nr. på egen bil	_____	modell _____	år _____ färg _____
Färdsträcka till detta möte	_____		

Bild 36 B. Från tidning 36 april 1978 sid 7. Så här enkla såg röstsedlarna ut i eleganstävlingen vid Sommarmötet 1978.

Framåt halvslutiden på lördagskvällen serverades middag i form av ett gående bord med småvarmt, varmrätt i form av slottsstek, frukt, glass och en avslutande kaffe. Därefter kom filmförevisningen igång och lite senare dans till bandspelare. Givetvis serverades drinkar och annan förtäring i anslutning till dansen.

På söndagsförmiddagen var det prisutdelning i eleganstävlingen. I såväl saloonklasserna som sportvagnsklassen delades diplom ut till de finaste bilarna samt bucklor att ställa i bokhyllan eller prisskåpet. I sportvagnsklassen tog dansken Ole Moesgaard-Jakobsen första pris för sin E-type, 1965. Anders Bälter från Stockholm fick andra pris för sin XK 150, 1959 och Karl-Erik Bergkvist tredje pris med sin XK 150, 1959.

I Mk I och Mk II klassen tog Bo Sanderberg första pris med sin bil av 1965 års modell, jag själv andra pris med min 1962:a och Staffan Swedeborn/Gunilla Gabriellsson tredje pris med deras 1964:a. Samtliga tre bilar var Mk II:or. I Övriga Saloonklassen vann Nils Martin från Alingsås med sin XJ 6, 1972 med Ulf Källåker från Steninge på andra plats med en 420 G. På tredje plats kom Stefan Carlsson från Sundbyberg med sin 420 G.



Bild 37. Staffan Swedeborn och Gunilla Gabrielsson tog tredje priset med deras 1964 års Mk II. Staffan kollar för säkerhets skull oljan. Foto: Leif H Andersson.



Bild 38. Den ljusblå XK 140 som syns tv på bilden blev en kommande pristagare i sin klass. På bilden är bilen till salu och några år senare hade Bo Sanderberg och hans Karin köpt och renoverat denna bil till en skönhet i vinrött. Foto: Leif H Andersson.

Under eftermiddagens styrelsemöte hade vi också en punkt där medlemmarna fick ha synpunkter på klubbarbetet. Flera från Malmötrakten var uppriktigt ledsna för att det inte längre förekom möten eller andra aktiviteter längre i deras område. Vi i styrelsen hänvisade till sektionens representant Bo Nygren, men berättade också att neddragningen av möten kunde bero på att Bo fått en större arbetsbörda på sitt jobb. Detta föranledde mig dock att senare skriva till Bo och framföra medlemmarnas synpunkter och samtidigt be honom att arrangera ett möte för att diskutera framtiden.

Det roliga med denna puff var att Bo samlade Skånes medlemmar till ett möte, där det bl a diskuterades vad som skulle göras för att få lite mer aktiviteter i landets sydligaste delar. Resultatet blev att de bildade en kommitté vars första uppgift var att hitta en lokal där sektionen kunde ha sina månadsträffar. Kommittén bestod av Bo Jordy, Bengt Hasslert och Thorsten Linnell. Lokalen blev så småningom Esso Motorhotell i Arlov utanför Malmö, där medlemmarna kom att samlas var fjärde söndag i varje månad.

Under styrelsemötet gjordes enbart en del omval. Staffan Swedeborn valdes som klubbmästare.

Styrelsen under detta år presenteras nedan.

Ordförande, Leif H Andersson
Styrelsesekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Redaktör och klubbsekreterare, Bernt Liljegren
Kassör, Jan Fidjeland
Representant Malmö, Bo Nygren
Representant Stockholm, Jan Stenback
Representant Göteborg, Bo Sanderberg
Suppleant, Lars Edelin
Suppleant, Olle Ljungström
Suppleant, Ard D Axegård
Suppleant, Gunilla Gabrielsson

Revisorer

Ulf Ekestubbe
Ola Gabrielsson

Utanför styrelsen fanns också
Representant Småland, Birger Carlsson
Representant Östersund, Ingvar Ericsson
Representant Finland, Risto Forsström
Klubbmästare, Staffan Swedeborn

Under juni informerade försäkringskommittén genom Jan Stenback mycket initierat om reglerna för försäkringen. Det som bl a nämndes var att ägaren skulle ha ett seriöst bilintresse och att bilen skulle brukas på ett sådant sätt som reglerna krävde och framför allt fick den inte användas som bruksbil. Bilen kunde antingen vara i gott orenoverat originalskick eller renoverad till ett skick så nära detta som möjligt.

Bilen kunde alltså vara något sliten men ändå komplett, välvårdad och presentabel. Det var t ex nog med att inte montera fälgar som inte hörde hemma hos Jaguar eller sätta in en kraftigare motor än den som från början fanns i bilen. Inte heller var det tillåtet att förkroma delar i motorutrymmet eftersom det aldrig förekommit förkromade delar där. I det fall en Mk II-ägare t ex fått sin bil godkänd med den stora, runda luftrenaren, men senare monterat t ex en förkromad luftrenare, kunde ägaren knappast räkna med att få ersättning från försäkringen om en egentligen ersättningsbar skada på renaren skulle inträffa.

Många tyckte att reglerna var orimligt hårda då även minsta småsak gjorde att en bilägare inte fick godkänt på sin bil. Som ordförande engagerade jag mig i detta och tog på egen hand kontakt med Björn-Erik Lindh på Motorhistoriska Riksförbundet för att diskutera saken. Vi träffades på MHRF:s kansli för en genomgång av regelboken och vi kom överens om att vissa mindre avvikelser kunde

ske, men att detta skulle noteras i bilägarens försäkring. Om en skada skulle inträffa med just denna detalj, skulle ersättning inte utgå.

Mitt ingripande gillades inte av paret Ljungström/Stenback, men så småningom kunde vi ändå lätta på en del av reglerna. Detta underlättade faktiskt för mig som fått avslag på min ansökan, men därefter gjort förbättringar enligt besiktningsprotokollet. Dock var bilens domkraftsfästen inte tillfyllest, men godkändes ändå. Parentetiskt vill jag här nämna att åldersgränsen för veteranbilsförsäkring höjdes från 15 år till 20 år 1 april 1979.

Jag vill här ge paret Ljungström/Stenback en eloge för deras utomordentliga insatser vad gäller veteranbilsförsäkringen. Deras kunniga sätt att inspektera bilarna och lämna tips och råd ledde till att bilarna förbättrades och kom så nära originalutförande som möjligt.

Flera medlemmar hade dock svårt att få igenom sin ansökan om försäkring. En bil som det inte gick så bra för var Staffan Swedeborns mycket fina Mk II i British Racinggreen, som bl a funnits på prispallen i klubbens elegantävlingar. Ansökan avslogs med motiveringen att det var för många detaljer under huven som inte stämde med originalskicket. Ändringarna var också av sådan art att de knappast gick att justera utan stora ingrepp i motorutrymmet.

Staffan fick senare en veteranbilsförsäkring genom ett annat försäkringsbolag men till en högre premie. Ungefär samtidigt som avslaget kom meddelade Staffan att han, med omedelbar verkan, inte längre kunde medverka i produktionen av tidningen, vilket han, oerhört förtjänstfullt hade gjort under lång tid.

Nu stod vi där utan någon som tog hand om tidningens material fram till tryckningen. Turligt nog hade jag haft lite kontakt med Bo L Larssons tryckeri i Stockholm och Ove Hall på Halls Offset i Växjö, som omedelbart började hjälpa oss med såväl produktion som tryckning.

Den 22-23 juli höll MGCC i Malmö sitt traditionella Svenskt Sportvagnsmeeting med ett välorganiserat Rally och Banracing på Ring Knutstorp. Jaguarklubben ställde upp med ett "Jaguar Daimler Competition Team" som bestod av Ola Gabrielsson, E-type, Thomas Mohlkert, E-type och Peter och Tuss Blegvad, med varsin Daimler SP 250.

Till sitt förfogande hade man mekaniker, servicebil och supporters, totalt ca 10 personer. Det var första gången som Bilsportsektionen deltog i tävlingarna och man var nöjd med teamets debut på tävlingsbanan.



Bild 39. Från tidning 38 augusti 1978 sid 7. Förarna hade en bråd tid att ställa i ordning sina bilar inför tävlingen. Foto. Rolf Lindblom.

Årets Sport Car Meeting ägde rum 19-20 augusti för tredje året i rad. Denna gång på High Chaparral i Småland. Efter inkvartering fick deltagarna ett startkort för rallyt som gick genom den småländska skogen med kvistiga frågor och listiga prov. Middagen serverades på värdshuset Diligensen som låg inom High Chaparralområdet.

Därefter blev det dans. Kvällen avslutades med midnattsbrasa och korvgrillning. Under söndagen fick de som ämnade delta i eleganstävlingen infinna sig på anvisad plats prick kl 09.00 med olåsta dörrar och concourkortet fäst under vindrutetorkarna.

Priset för vistelsen detta år låg på 125 kr och för det fick deltagarna hotellrum, middag med dans samt lättöl och kaffe, frukost söndag morgon samt deltagande i familjerallyt och eleganstävlingen.

Under augusti ägde även Danmarksträffen rum. Jag själv och Bo Sanderberg deltog med våra respektive Mk II och Sten Tellander med sin E-type, V 12. Från Göteborg gick färden till Roskildes palats, där danskarna bjöd på hög och sorglös stämning, inte minst genom det effektfulla språk de talade.

Efter att ha parkerat på borggården gjorde vi en rundvandring bland de 45 Jaguarer som kommit till mötet. Bilarna var av olika kvaliteter. Vi svenskar stod kanske för de finaste och fulaste bilarna. Jag tänker då på Bo's Mk II och Stellan Anderssons nyinköpta gamla härliga burk helt otvivelaktigt i slitet originalskick. Bo Nygren kom i sin 340, 1968 som var ett mycket fint ämne och som med tiden kunde bli en riktigt fin bil.

Riktigt fina bilar hade också danskarna Niels Due Abrahamsen och Jens Juel Jakobsen. Den senare hade fått rispriset i Härskogen förra året, men hade nu lagt ned ett fantastiskt arbete på sin bil, vilket resulterat i att bilen nu var i concoursskick.



Bild 40. Vinnare i Saloon-klassen blev Jaguarklubbens danske medlem Knud Torp Madsen med sin Mk IX från 1959. En problembil som blev en pärla. Foto: Knud Torp Madsen.



Bild 41. Fantastiskt fin instrumentpanel i de gamla 1950-talsbilarna. Foto: Knud Torp Madsen.

Jag och Hans Edelin fick här problem med min bil, när en flisa ur nyckeln till rattlåset fastnade i låset. Vi kunde inte ta oss ur fläcken! Niels Due offrade hela söndagseftermiddagen och kvällen på att hjälpa till så att vi skulle få ordning på låset. Hans agerande skapade oerhört stor goodwill och vi kände stor tacksamhet för hans insatser. Sedan var det dags att köra tillbaka till Sverige.

Den 13 augusti genomförde klubben en utflykt till bruksmiljöer i Uppland. Arrangör för denna träff var Jan Fidjeland. Målet var att besöka bruksbygder några mil nordöst om Uppsala, Österby-Lövsta

bruk och Forsmarks bruk. Första anhalten på väg mot målet var Österbybruk som var ett av landets äldsta järnbruk. Redan 1532 anlade Gustav Vasa en stångjärnshammare där och det fanns också en vattensmedja där det mesta av bebyggelsen fanns. Nästa anhalt var Lövsta bruk ca 2,5 mil från Österbybruk. Från 1643 blev brukets ägare Louis de Geer och ännu idag, 2023, är det en Louis de Geer som driver herrgården, byggnader och parken tillsammans med en stiftelse Leufsta. Paren-tetiskt vill jag nämna att jag var klasskamrat med denna Louis de Geer när vi läste ekonomi på Bar-Lock-Institutet i Stockholm 1968.



Bild 42. Från tidning 40 december 1978 sid11. Familjen Jan-Åke Andersson från Bålsta färdades i deras British Racing Green S-type 3.4 l från 1966 och från Norrköping kom Jörgen Jonsson med familj i deras blå E-type 3.8 l från 1962. Foto: Hans Edelin.

Nu bar vägen vidare mot Forsmarks bruk som anlades redan på 1700-talet och som innehöll smedjor, kolhus, brukshandel, värdshus, kyrka och herrgård. Den engelska parken är vida berömd och finns fortfarande kvar och vårdas av trädgårdsmästare. Deltagare vid detta möte var bl a Jan-Åke Andersson med familj i en grön S-type, Jan Stenback i en XJ 6, Ulf Ekestubbe i sin svarta Mk II, Jörgen Jonsson med fru och son i en E-type, Ard D Axegård också i E-type samt jag själv och Hans Edelin i min svarta Mk II, 1962.

Skånesektionen hade nu fått igång sin verksamhet igen och den 22 oktober hade hela 27 personer letat sig ut till Esso Motorhotell i Arlöv. Taktippen denna gång hölls av Thorsten Linnell som sett till att klubben fått disponera en konferenssal. Förtäringen fick deltagarna själva hämta i tavernan. Under kvällen gavs tillfälle att titta på de senaste broschyrerna från Jaguar i England och mötet avslutades med bilder och filmer från Sommarmötena i Härskogen 1976 och Örserum detta år.

I Stockholm deltog klubben i utställningen Bilen Genom Tiderna mellan den 28 oktober och 5 november i Sollentuna Mässhallar. Vi var då några entusiaster som under ett halvt års tid lagt ned en hel del tid och arbete på att planera vår monter. Vi lyckades över förväntan. Ett speciellt tack till Staffan Swedeborn och Gunilla Gabrielsson som tillverkade alla skyltar för såväl klubbmontern som de deltagande bilarna. Staffan och Gunilla kom dessutom till montern kvällen innan för att ställa i ordning alltsammans. Klubben representerades av Anders Bälters XK 150, 1959 och Jörgen Eks Mk VII.



Bild 43. Per Andersson och Peter Goldman provsitter en mycket stor Jaguar vid ett av klubbens deltaganden vid utställningen Bilen Genom Tiderna. Foto: Bert Carlsson.

Året avslutades med lussefester i Stockholm, Göteborg och Skåne. Stockholmarna samlades vid Karolinska Institutets Kårhus den 9 december. På programmet stod god mat och försäljning av tröjor, jaguardekaler, vagnmärken mm. I matkön fick vi två sallader att välja emellan och julmust, vin eller öl och bröd därtill. Jan Stenback sålde lotter som i slutändan gav två klubbmedlemmar fräscha fruktkorgar.

Fiskdamm ordnades för de yngre och trolleri för samtliga i familjen och bakom bardisken stod Staffan Swedeborn och Gunilla Gabrielsson med förfriskningar till hyggliga priser. Under kvällen vidtog en uppskattad bildvisning om klubbens tillkomst och historia och många var vi som till sist samlades kring Staffan för att lyssna på hans helt otroliga historier.

Vi bestod just då, förutom av mig själv, av Stefan Abelin, Per Ljunggren, Ola Gabrielsson, Olle Ljungström och Ard D Axegård. Framåt midnatt tackade de sista entusiasterna för sig och begav sig hemåt.



*Bild 44. Jan Stenback sålde inte bara nitlotter.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 44 B. Fina fruktorgar var några av vinsterna.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 45 A. Klubbmedlemmarna väntar på att trollkarlen Mohibudji
Fuli ska ta plats på scenen.
Foto: Bert Carlsson*



Bild 45 B. Trollkarlen Mohibudji Fuli har börjat agera. Foto: Bert Carlsson



Bild 46. Gunilla Gabrielsson och Staffan Swedeborn ansvarade för större delen av arrangemanget för årets julfest i Stockholm. Foto: Leif H Andersson.

Från Skånesektionen samlades ett 15-tal tappra klubbmedlemmar den 10 december vid Esso Motorhotell i Arlöv. Klubben hade beställt enkelt julbord, men ändå bjöds det på nästan allt man kan tänka sig tillhöra ett julbord till det facila priset av 50 kr. Heder åt krögaren Ulf, menade Thorsten Limmell.

Lördagen den 16 december samlades ett 25-tal Jaguarägare i Göteborg till det nu nästan traditionella julbordet på Långedragts värdshus. Det var 15 grader kallt ute och deltagarna tinades upp med glögg och pepparkakor. Som ytterligare åtgärd mot eventuella förkylningssymptom anbefalldes deltagarna att rotera i lokalerna och besvara ett antal utplacerade frågor. Segrare i den lilla tipstävlingen blev Lisbeth och Jens Larsson följda av Gunilla Blidmark och Sven Pettersson. På tredje plats kom Bert Kilander.

Därefter bjöds på ett dignande julbord, allt delikat upplagt och välsmakande. Efter kaffet lyckades man, med viss möda, organisera en av de jullekar som hör till varje julfest. Fyra lag tävlade i apelsinleken! För de hågade fanns sedan möjlighet till dans. Inte runt granen, som man skulle kunna tro, utan till discomusik förtjänstfullt mixat av Peter Walentin-Askman. Två hedersomnämningen delades också ut som avslutning. Det ena gick till herrskapet Börjesson som färdades i en E-type DHC, för dagen med hardtop, och till Pierre Marchese som under kvällen förlovat sig med sin Sylvia.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nr 35-40, på mellan tolv och sexton sidor. Förutom den text Bernt själv bidragit med hade många medlemmar börjat engagera sig för tidningen i form av insändare och artiklar. Under detta år fanns bl a följande skribenter med: Leif H Andersson, Bo Sanderberg, Olle Ljungström, Thorsten Limmell, Johan Bendixen, Jan Fidjeland, Hans Edelin, Christer Ringlund, Thomas Svernfors, Peter Walentin-Askman, Jan Stenback, Thomas Mohlkert, Håkan Wasén, Staffan Swedeborn/Gunilla Gabrielsson, Ola Gabrielsson, Per-Göran Fagerberg, Anders Ekberg, Karl-Gunnar Bäck, Peter Blegvad, Kjell Broberg och Ard D Axegård.

Detta år var medlemsavgiften 50 kr och antalet medlemmar låg i slutet av året på ca 500 st.

Kapitel 9, 1979

På klubbkontoret var det nu full fart på verksamheten. Hans Edelin hade alltmer övertagit arbetet med medlemsregistret och höll som bäst på att förbereda den kommande matrikeln, som utkom i sin andra upplaga detta år. Själv jobbade jag med att bearbeta våra informationshäften, välkomstbrev, listor över rabattgivande företag, klubbens stadgar mm. Bernt skötte fortfarande tidningsarbetet, men började få svårt att få tiden att räcka till för alla andra åtaganden.

Bernt hade nu inte bara familjen, som detta år utökats med ytterligare en son, utan Bernt förestod också en nyöppnad musikaffär på Hantverkargatan 37 i Stockholm, Hep Stars Music Shop. Där fanns allt från plektrum till musikanläggningar. I Jaguarbulletin nr 41 avslutade Bernt sina dryga sex år som framgångsrik och skicklig redaktör och överlämnade stafettpippen till oss andra. Tillfällig redaktör blev nu Jan Stenback som länge svarat för en del av renskrivningen av det material som publicerats i tidningen.

En stor del av administrationen sköttes från och med nu av mig själv och Hans Edelin. Vi hade ju faktiskt tid med detta eftersom ingen av oss ännu hade någon familj. Det var inte bara glassiga uppgifter vi sysslade med på klubbkontoret. Som exempel kan jag nämna kontakter med olika myndigheter varav en var Mervärdeskatteenheten vid Länsstyrelsen. Jag hade skrivit dit för att anhålla om befrielse från mervärdeskatt och vi beviljades med de formella orden "Ni äger därvid att skattefritt förvärva densamma, Jaguarbulletinen, fritt från tryckeriet", undertecknat av B Mellbin.

Den 30 januari träffades den nybildade Wermland-Nerikesektionen för första gången, vilket skedde i Karlskoga biblioteks klubbhus. Tretton deltagare hade infunnit sig till mötet över en fika, där de bl a beslöt att träffas sista torsdagen i varje månad. Nästa träff ägde därför rum den 22 februari. Till denna träff hade arrangörerna, Anders Sundin och Per Sundkvist, förberett sig med diabilder och fotoalbum från Härskogen och Örserum samt med intressant Jaguarlitteratur.

Under våren hade flera medlemmar visat intresse för ett Jaguargarage och jag hade genom mina kontakter med medlemmen Bert Carlsson fått information om att det nu fanns en möjlighet att få tillträde till ett garage i Henriksdal strax utanför Stockholm. Vi åkte dit och tittade på garaget och tyckte att det såg bra ut. Här kunde medlemmarna ges tillfälle att ställa upp sina bilar för renovering.

Garaget, som låg under hyresfastigheterna, skulle kunna delas mellan Jaguarklubben och några andra klubbar. Utrymmet var relativt stort och rymde runt 45 bilar. Vatten och avlopp fanns, och det gavs också möjlighet att dra in extra el. Ägare till garaget var Göta Products, Stockholmshem, som detta år hade satt en preliminär hyra på 75 kr/månad. Mer om detta under 1980.

Den 13 maj hade Austin-Healeyklubben återigen utmanat oss på en fotbollsmatch, denna gång ute hos medlemmen Rolf Sporrang på hans gård Långvik i Farstatrakten. Utmaningen kom trots att de förlorade förra året med 7-3. Starten gick från Mosebacke Torg med en karavan bestående av en E-type, två Mk II, en 420 G och en XJ 6 samt två Austin-Healey och en Jensen, körd av Austin-Healeyägaren Kenneth André.

Några av Jaguarklubbens deltagare var Jan Stenback, Niklas A Hanna, Ard D Axegård, Bert Carlsson samt jag själv och förstås Rolf och Inger Sporrang. Efter att ha avnjutit våra picknickkorgar, bytte vi om och tog oss ca 1 km till fotbollsplanen. Austin-Healeyklubben hade många bra spelare, men kunde ändå inte rubba Jaguarklubbens segersvit. Den här gången vann vi med 4-2!



Bild 47 A. Alla springer mot mitten! Men var är bollen? Kolla även benställningen på spelaren i mitten. Foto: Bert Carlsson.



Bild 47 B. Från tidning 44 1979 sid 5. Efter matchen var det dags att ta fram picknickkorgar med kaffe och tillugg. Niklas Hannah t v och i mitten Inger Sporrang. Jan Stenback och Per Andersson skymtar i bakgrunden. Foto: Bert Carlsson.



Bild 48. En av de deltagande bilarna vid en av träffarna vid gården Långvik i Farsta var Mats Kempes, senare Yngve Wilsjös XJ 6 från 1975. Foto: Leif H Andersson.

Skånesektionens vårpicknick gick från Ekerödsrasten utanför Hörby genom ett vårskönt landskap på både grus- och asfaltvägar för att så småningom komma fram till Bäckaskogs slott. På den snitslade vägen dit hade deltagarna också blivit överraskade med en frågetävling. I slottets hägn radade sedan deltagarna upp sina bilar, plockade fram sina lunchkorgar och slog sig ned i gräset. Till mötet hade åtta Jaguarer anslutit, bl a en blänkande XJ 6, en halvblänkande XJ 12, en Mk X, två Mk II och tre morrande E-typer. En av dem som styrde sin Mk II till raden av bilar var Klaus Baum. Dessutom deltog en Triumph Saloon och en Saab Sedan. Priser i frågetävlingen delades ut och stämningen var hög fram till ca 15.30 då alla nöjda och trötta styrde kosan hemåt.

Likaledes under våren hettade det till ordentligt på grund av en artikel i tidningen skriven av Ola Gabrielsson. Det Ola förde fram var att våra bilar enbart var investeringsobjekt som man knappt kunde köra med, utan istället garagerade i väntan på att värdet skulle öka. Vidare retade sig Ola på att Jaguarklubben stimulerade detta genom eleganstävlingarna och att medlemmarna lade ned stora summor på irrationella renoveringar som t ex att omemaljera avgasgrenrören.

Han var övertygad om att klubben skulle gräva sin egen grav då man stimulerade bl a den här typen av förbättringar. Rätt inställning var att ha en mindre affekterad inställning till utseende och originalskick och fel inställning var att fortsätta satsa på eleganstävlingar och istället satsa på att bilarna skulle hållas i tekniskt bra skick.

Svaren lät inte vänta på sig! Anders Bälter började sitt svar med ”Kära Ola, du får nog finna dig i att det finns olika sorters människor med olika slags intresse här i världen ...” Han fortsatte med att ”vi i klubben ska inte börja bråka om vilken sorts Jaguarägande som är det riktiga”. Bernt skrev bl a ”Jag håller inte med dig Ola, när du säger att eleganstävlingarna skulle skada klubben i framtiden, utan jag tror att det finns olika entusiaster inom klubben – en del vill köra hårt på bana, medan andra vill finåka i en välpolerad vagn. Båda är kanske lika bra eller lika tokiga.”

Bo L Sanderberg var tuffare i sin kritik. Han skrev ”Ola, du har ju varit med om att bilda en sportvagnssektion inom klubben och blir knappast angripen för detta initiativ. Vill man köra omkring i upphottat skrot året om, så okej. Den del av klubbmedlemmarna som förutom körning också kan njuta av Jaguars skönhet lever och, hoppas jag, låter leva.”

Själv skrev jag bl a ”I fråga om den tekniska kvaliteten är du, Ola, välkommen att jämföra din egen bil med min eller med vilken bil som helst bland de främsta i eleganstävlingarna. Ännu har jag inte träffat någon som endast satsat på bilens utseende. Mekaniken är precis lika viktig”. Ännu en artikel behandlade Olas synpunkter med samma inställning som övriga skribenter. Ytterligare artiklar i ämnet kom inte in till klubben.

Under juni fick klubben en avhyvling på två A4-sidor av Göteborgsjuristen Björn von Fischer. Vi blev lite förvånade över tonen i brevet, som var märkvärdigt formell och lite slarvigt ihopskrivet med en del felstavningar och överstrykningar. Jag hade ju träffat Björn ett par år tidigare och tyckte att han var en vältalig, trevlig person och intresserad av klubben. Budskapet i detta brev var dock tydligt. Vi hade, som jag minns det, råkat publicera en bild i tidningen där han fanns med och vi hade inte bett honom om tillstånd att visa en sådan bild.

Björn hotade att stämna klubben för detta och krävde att vi omgående avförde Ausonprodukterna från våra listor med rabattgivande företag samt att vi inte längre kunde påräkna juridisk hjälp från hans sida. Han var heller inte intresserad av fortsatt medlemskap i klubben. I vårt svar till Björn talade vi om att vi avförde honom och Ausonprodukterna ur vår rabattlista och bad honom att bekräfta sitt omgående utträde ur klubben. Vi hörde aldrig av Björn igen och vi tror inte heller att han framöver deltog i något av göteborgarnas möten.

Under 2-3 juni genomförde klubben Sommarmötet, denna gång vid Sundbyholms slott beläget på en grönskande udde strax utanför Eskilstuna. Liksom förra årets Sommarmöte i Örserum var det jag själv och Hans Edelin som var ytterst ansvariga för planering, organisation och genomförande av mötet. Staffan och Gunilla Swedeborn (Staffan och Gunilla hade nu gift sig) assisterade på bästa sätt såväl före som under de två mötesdagarna.

Klubben hade fått ca 100 rum till sitt förfogande inklusive ett 20-tal stugor som vi reserverade för barnfamiljer. Kostnaden för att delta i hela mötet dvs middag, övernattnings, frukost och lunch gick på 175 kr.



Bild 49. Fr v Per-Håkan Fredings E-type, V 12, 5.3 l, 1973 och Lars-Olof Strömqvists E-type, 4.2 l, 1970. Foto: L-O Strömqvist.

Detta år blev det ett rekorddeltagande med 230 personer anmälda inklusive deltagare från Norge, Danmark och Finland. Över 100 Jaguarer ställdes på de fina gräsmattorna framför slottet, ett privilegium som ingen annan klubb fått förmånen att göra tidigare.

Bland deltagarna kunde vi se Karin Lindholm och Bo Sanderberg putsa på sitt nyförvärv, en XK 140, 1956, medan Sten Tellander och Bengt-Erik Johansson, båda från Sparsör beundrade sina bilar, E-type, V 12 respektive Mk II. Bertil Rastland och Roland Nordh, båda 340, 1968 jämförde sina bilar och hoppades på bra placeringar i eleganstävlingen. Per Friedrich och Lars Möllerstedt såg över sina Mk II vagnar, den förstnämnda från 1962 och den andra från 1966.

Stefan Boberg, Peter Goldman och Lars Pålsson beundrade varandras bilar i raden av E-typer. Roger Backman och Per Sköldheden, båda Mk X jämförde sina bilar med Stefan Karlssons 420 G, medan Björn Riise och Holtz Stenkil såg fram mot hyggliga placeringar med sina XJ 6 i Saloonklassen.

I den härliga gröna miljön kunde vi också se Bengt Arebjer promenera bland bilarna med sin Rita Norberg alltmedan Bert Carlsson förevigade så mycket han kunde med sin professionella kamera.



*Bild 50. Birger Carlsson vid Smålands Jaguarservice stod för en stor del av reservdelsförsäljningen
Foto: Bert Carlsson.*



Bild 51. Peter Wider tog sitt Cessnaplan och tog bilder över Sundbyholm. Här assisterad av Kate Strömsholm. Peter var också konstnären bakom klubbens första vagnmärke. Foto: Bert Carlsson.

Eleganstävlingen gick detta år till på så vis att alla fick vara med att rösta fram mötets finaste bilar, men med den skillnaden att röstningen skulle vara rådgivande. Resultatet skulle ge särskilt utsedda domare, bl a Jörgen Ek och Roland Nordh, en fingervisning om vilka de bästa bilarna var, när de till slut utsåg vinnarna. Liksom tidigare delades bilarna in i tre klasser, Salooner utom Mk I och Mk II, Mk I och Mk II samt sportvagnar.

I sportvagnsklassen var det dansken Erik Buus-Jensen som tog hem segern med sin E-type, 1963 före Sten Tellander med sin E-type, V 12, 1972 och Anders Bälter med sin XK 150, 1959.

I Saloonklassen vann Per Ljunggren med sin S-type, 1960 före Holtz Stenkil, XJ 6, 1976 och Hans Christian Rosenqvist, XJ 6, 1973.

I Mk I och Mk II-klassen vann Leif H Andersson, Mk II, 1962 före Bengt-Erik Johansson, Mk II, 1962 och Conny Jonsson, 240, 1968.

Priset för bästa renovering gick till Niels Due Abrahamsen med sin Mk II, 1964.



Bild 52. I Veteranklassen vann Bo Sanderberg förstapriset med sin Mk II från 1965.

Foto: Bert Carlsson.

Detta år satsade vi mycket på barnaktiviteter. Festliga filmer visades under lördagseftermiddagen och den som ville ta sig ett bad kunde gå ned till den idylliska badplatsen strax nedanför slottet. Där fanns det också gungor, hage och en serveringskiosk. Ville man istället ta en promenad fanns det vackra strövområden för lite avkoppling mellan inspektionen av alla deltagande bilar. Klubben hade, liksom många medlemmar, också med sig reservdelar för försäljning. Dessutom hade vi med oss en hel del klubb tillbehör såsom klubbtröjor, Jaguarlitteratur, vagnmärken och klubb nålar.

En annan aktivitet var den tekniska hörnan där alla som hade något problem som gällde bilar fick träffas och prata igenom sina frågor. Ola Gabrielsson hade tagit med sig en hel Jaguar motor, som han höll en mycket kompetent föreläsning om. Bara att få den tunga motorn på plats bedömdes som en prestation.

Övriga deltagare i den tekniska panelen var Bengt Murman, Lars Edelin, Per Ljunggren och Stefan Carlsson. Bl a tipsade de om hur SU-förgasarna kunde trimmas och hur lätt det kunde vara att fixa överdriven på Mk II om den inte ville göra tjänst.

Slottspersonalen hade dukat upp en riktigt god middag med förrätt, varmrätt, dessert och kaffe. Till detta ingick också öl eller annan måltidsdricka. Kvällen avslutades med dans, dessvärre bara till bandspelare, och, desto mera populärt, barsservering. I de djupa källarvalven spelade min gode vän Lars-Erik Asp gitarr (son till Hylands Hörnas pianist, Leif Asp, om någon kommer ihåg honom).



*Bild 53. Lars-Erik Asp underhöll klubbmedlemmarna i de djupa källarvalven.
Foto: Peter Walentlin-Askman.*



Bild 54. Gunilla Swedeborn (fd Gabrielsson) delar ut en stor kram till segraren i Mk II-klassen. Foto: Bo Ulvesten.

Söndagen ägnades åt familjerally med ett 30-tal deltagande ekipage. Arrangörer var Jan Stenback och Olle Ljungström. Dessa hade vid två tillfällen under våren rekat i omgivningen och också talat med ortsbefolkningen om de kunde godkänna att rallyt gick över deras marker. Tillsammans med duktiga funktionärer genomfördes rallyt på bästa sätt. Prisutdelningen hölls i slottsrestaurangen och vinnarna var Lars Edelin före Jan Mårtensson och Niels Blegvad.

Styrelsemöte hölls under Sommarmötet och styrelsen under detta år presenteras nedan. Enbart en del omval gjordes samt att Anders Sundin valdes in som representant för en ny sektion, Wermland-Nerikesektionen, som nu varit i gång en tid. Staffan Swedeborn fanns inte längre med som klubbmästare.

Ordförande, Leif H Andersson
Styrelsesekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Redaktör och klubbsekreterare, Bernt Liljegren
Kassör, Jan Fidjeland
Representant Malmö, Bo Nygren
Representant Stockholm, Jan Stenback
Representant Göteborg, Bo Sanderberg
Suppleant, Lars Edelin
Suppleant, Olle Ljungström
Suppleant, Ard D Axegård
Suppleant, Gunilla Swedeborn (fd Gabrielsson)

Revisorer
Ulf Ekestubbe
Ola Gabrielsson

Utanför styrelsen fanns också
Representant Småland, Birger Carlsson
Representant Östersund, Ingvar Ericsson
Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin
Representant Finland, Risto Forsström

Den 12 augusti gjorde klubben en utflykt till bruksmiljöer, detta år med mål vid slottet Tullgarn. Färden gick från Mosebacke Torg i Stockholm och började med ett besök vid Sturehovs slott, ett träslott från Gustav III med mycken mystik och omgivet av en barockträdgård. Därefter åkte karavanen vidare mot Tullgarn, där vi intog vår picknick på gräsmattan bakom slottet.

Efter lunchen fortsatte färden mot Mörkö och Skansundet, där Hörningsholms slott reser sig stolt mot landskapet. Eftersom detta slott är i privat ägo blev det bara en kort titt på avstånd och vi körde vidare över Skansundet för att komma till vårt sista besöksmål, Årsta slott. Utflykten var fint arrangerad, även detta år, av Jan Fidjeland.

Under hösten deltog klubben på Motorama i Svenska Mässans hallar i Göteborg. En utställningskommitté bestående av Bo Sanderberg, Sten Tellander och Krister Fält hade tagit på sig uppgiften att dra ihop några av de finaste bilarna runt Göteborg med omnejd. Lennart Becker jobbade dag och natt för att ställa i ordning sin Mk V och Bengt-Erik Johansson gjorde de sista momenten på sin nylackade Mk II, 1962. Sten Tellander ställde ut både sin XK och sin E-type, vilka båda var i bländande skick utan speciella åtgärder. På samma sätt förhöll det sig med Bo Sanderbergs Mk II.

Klubben fick mycket beröm för sin utsmyckning med bl a spotlights, mattor och en docka som XK-förare. De värvade runt 25 nya medlemmar och hade visat att klubben ”inte var någon snobbklubb utan en samling galna entusiaster”, som Bosse uttryckte det.



Bild 55. Från tidning 45-46 1979 sid 19. Sten Tellander ställde ut båda sina bilar, en E-type V 12, 1972 års modell och en XK 120 från 1950. Foto: Okänd.

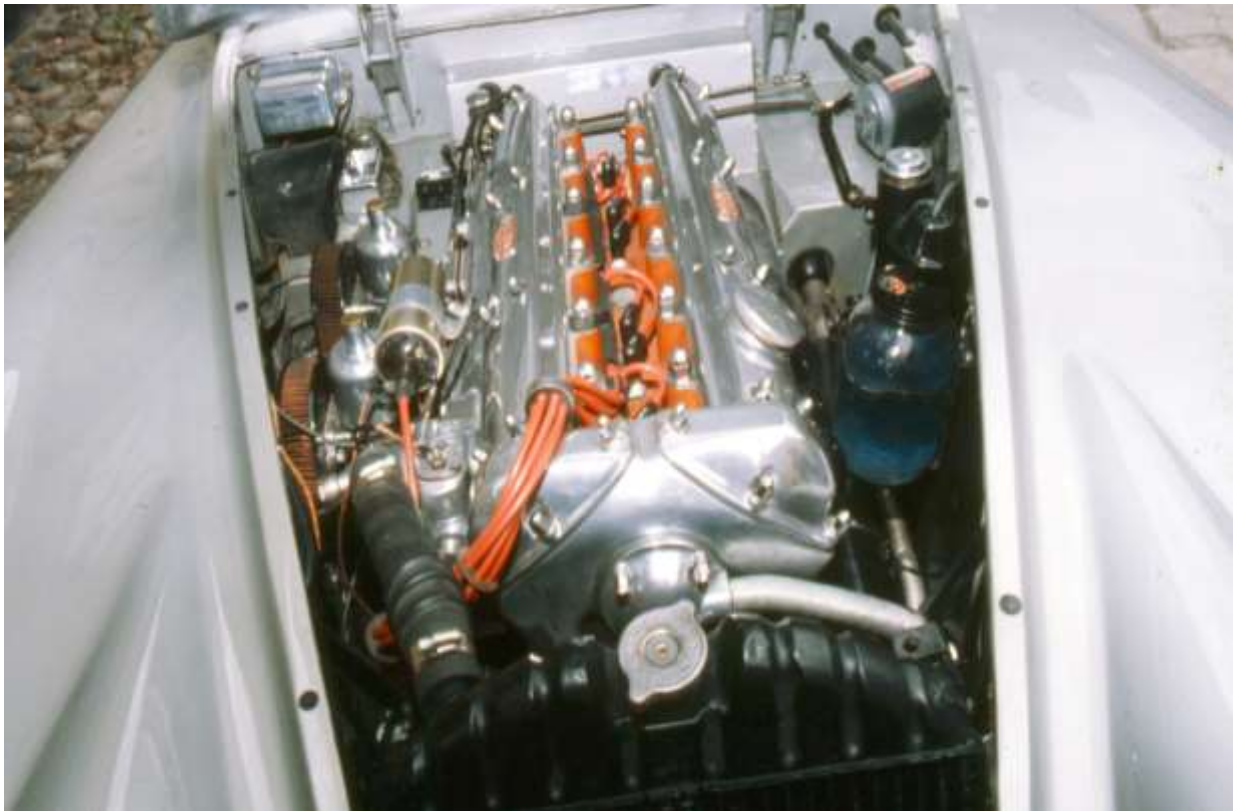
Under hösten deltog klubben i utställningen ”Bilen genom tiderna” i Sollentuna Mässhallar utanför Stockholm. Klubben hade en helt egen monter med inte mindre än fyra Jaguarer samt en mycket fint smyckad monterinredning. Deltog gjorde Peter Goldmans E-type, 1968, nylackad i originalkulör, Opalescent Silver Gray. Bilen kom direkt från lackeringsverkstaden. När den sent omsider stod på sin plats i montern såg den faktiskt ut att komma direkt från produktionsbandet.

Per Ljunggrens S-type, 1968, även den omlackad för inte så länge sedan, presenterades med ena framdörren öppen så att besökarna kunde se den ombonade interiören med träinredning av valnötsrot samt stolar klädda i äkta skinn.

Per Anderssons outstanding XK 140, Fixed Head Coupé, från 1956 var nyligen uttagen efter en omfattande genomgång, efter att ha stått stilla under många år hos tidigare ägaren. Den fjärde Jaguaren, inte så fin i pälsen som de övriga, men med en riktigt stark attraktionskraft, var en jaguar från Naturhistoriska museet i Stockholm. Björn Riise och Per Ljunggren hade fått låna den just för detta ändamål. Jag själv och Jan Stenback var också på plats och kollade upp läget alltmedan Bert Carlsson fotograferade.



Bild 56. Från tidning 45-46 1979 sid 20. Den imponerande montern med en inlånad jaguar från naturhistoriska museet i Stockholm. De deltagande bilarna var Peter Goldmans E-type från 1968, Per Ljunggrens S-type också från 1968 samt Per Anderssons outstanding XK 140 från 1956. Foto: Bert Carlsson.



*Bild 57. Här gick det att meka med vita handskar.
Foto: Carl-Göran Strömsholm.*



*Bild 58. 1950-talets bilar hade en fantastiskt sober instrumentpanel.
Foto. Carl-Göran Strömsholm.*



*Bild 59 A. Fr v Leif H Andersson, Peter Goldman och Per Andersson kanske diskuterar Per Ljunggrens S-type tv i bild.
Foto: Bert Carlsson.*

I slutet av året fick vi in ett flertal intressanta artiklar från medlemmar som initierat berättade om sina bilar. L-O Strömqvist berättade om sitt besök hos Jaguarspecialisten Oldham & Crowther. Bo L Sanderberg tog oss med till XK-dagen vid Dodington House nära Bath i västra England, Jan Stenback redogjorde för E-type-dagen vid Mallory Park i England, Per Friederich berättade om hur han renoverade sin Mk II och vi fick en berättelse från en okänd författare om en Mk X från 1964, som han kallade "Eulalia, en svart gammal katta".

Parentetiskt meddelade skribenten att Eulalia är grekiska och betyder välsjungande och kanske i detta sammanhang välspinnande.

Den 21 oktober hade ett 40-tal personer sökt sig till Lars Wramells garage i Limhamn för att bese hans XK 120 FHC. Lasse hade köpt sin bil 1974, men det gick inte mer än en sommar innan han plockade ned hela bilen och påbörjade ett grundligt renoveringsarbete. För att renoveringen skulle bli riktigt bra lät han en engelsk firma bygga om karossens bakdel, vilket senare skulle straffa sig. Lasse fick själv genomföra en hel del eget arbete för att bakdelen skulle bli perfekt.

Den elektriska utrustningen kom från Österrike, av alla länder, till Limhamn efter det att Lasse skickat telexförfrågningar till alla Lucas försäljare i hela Europa. Några av deltagarna i denna träff var Bo Nygren, Lasse Schultz, Tomas Ohlsson, Thorsten Linnell samt danskarna Jens Juel Jeppesen och Cliff Gentele.



Bild 59 B. Från tidning 47 1980 sid 15. XK-ägarna Lars Wramell och Lars-Henrik Schultz läser ritningar. I bakgrunden Lars XK 120 FHC. Foto: Jan Mårtensson.

Vi hade också infört ett par nya serier i tidningen varav den ena kallades "En av 3" och behandlade tre XK 150 roadster där första avsnittet skrevs av Ulf Peterson. I det andra avsnittet presenterade Jan Stenback sin egen XK 150 roadster.

Under året hade också Olle Ljungström tagit initiativ till att starta en serie om människan bakom bilarna. Han började med att presentera Per Andersson från Täby som genom sitt jobb reste världen över och inte var alltför ofta hemma hos sin familj. Olle berättade också om Tomas Ohlsson, civilingenjör från Linköping, som kombinerade sin teoretiska begåvning med sin praktiska när det gällde renovering av bilar.

Själv introducerade jag ytterligare en serie, "Bilar i Täten", som tog sikte på bilar som fått priser i elegantävlingarna. En av de bilar som under året genomlystes var min egen svarta Mk II, 3.8 l, 1962. Fotograferingen ägde rum ute vid Hässelby slott, med bilder av den utmärkte fotografen Carl-Göran Strömsholm. Även Bo L Sanderbergs Mk II, 3.4 l, 1965 fanns med i serien detta år. Allra först i denna serie var Bertil Anderssons Mk II, 3.4 l, 1964, där såväl bilen som personen här presenteras med några bilder. En närmare presentation av Bertils bil finns under 1989, då under namnet Vinnarbilar.



Bild 60. Först ut i serien Bilar i Täten var Bertil Anderssons Mk II, 1964. Foto: Bertil Andersson.



Bild 61 A. Bertil hade lagt ned mycket jobb på att få inredningen i toppskick. Foto: B Andersson.



Bild 61 B. Från tidning 50 1980 sid 13. Bertil Andersson med sitt 2: pris i Mk II-klassen 1980. Foto: Bert Carlsson.

Stockholmarnas julfest ägde rum den 15 december på Piperska Muren. Festen hölls i greve Pipers våning. Vi hade i inbjudan skrivit att deltagare från alla landsändar var välkomna, vilket man tagit fasta på från flera håll. Både Wermland-Nerikesektionen och medlemmar från Gävletrakten hade mött upp. Att vi också skulle få besök av fem engelsmän kunde vi inte drömma om i förväg.

Vi började med att visa filmer för barn och andra intresserade, Musse Pigg, Kalle Anka och Djuren som spelar fotboll. Efter denna föreställning visade Stefan Carlsson en film från 1979 års Sommarmöte, där många av deltagarna kände igen sig själva. Sedan dök Piperska Murens serveringspersonal upp för att servera oss middag alltmedan vår trubadur, Lars-Erik Asp, underhöll oss med visor och annat spex. Särskild succé gjorde Lars-Eriks egen Jaguarvisa ”Vem kan rulla förutan hjul”.

Till kaffet såldes lotter och därefter lottdragning under överinseende av våra båda sjuåriga deltagare, Göran från Skärholmen och Bogdan från England. Sedan vidtog tävlingar! Två lag utsågs och dessa tävlade i lite udda aktiviteter. Lagen fick genomföra grenar som säcklöpning, bollkastning,

blindbocksslalom mm. Priset, en stor chokladask, delades broderligt mellan det vinnande och förlorande laget. Tro det eller ej, men deltagarna fick senare njuta av Bosse Larsson på kassetband och den som ville dansa var mycket välkommen att göra detta. Till slut lugnades tempot ned lite och många tog sig en drink i baren som avslutning på kvällen.



Bild 61 C. Huvudarrangör för julfesten var Stefan Karlsson th på bilden. Här från en bild tidigare under året. Stefan äger en mörkbrun 420 G modell 1970 som han köpte 1975 och äger fortfarande. Bilen fick dock körförbud 1982 pga utebliven kontrollbesiktning. Bilen på bilden, en 420 G från 1968 tillhörde under 1980-talet Mikael Rahm från Bromma, medan den på 1990-talet tillhörde Mats Andersson i Saltsjö Duvnäs. Denna bil finns inte längre kvar i Transportstyrelsens register. Foto: Okänd.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nr 41-43, på 12 sidor vardera, nr 44 på 24 sidor och ett dubbelnummer 45-46 på 28 sidor. Bernt var redaktör för nr 41, sedan tog Jan Stenback över redaktörsrollen.

Förutom Bernt och Jan Stenback fanns under detta år bl a följande skribenter med: Leif H Andersson, Bo L Sanderberg, Börje Edin, Stefan Abelin, Thorsten Limmell, Jan Fidjeland, Hans Edelin, Örjan Vestgöte, L-O Strömqvist, Peter Goldman, Niklas Hannah, Klaus Baum, Christina Gunnarsson/Kennth Lange, Marja och Bengt Svensson, Per Friederich, Ulf Peterson, Thomas B Salomonsson, Staffan och Gunilla Swedeborn, Ola Gabrielsson och Ard D Axegård. I dubbelnumret hade vi vår första färgbild på framsidan och i samma nummer fick vi också hjälp med layouten av medlemmen Per Wettergran.

Medlemsavgiften detta år var 60 kr från förutvarande 50 kr och antalet medlemmar låg i slutet av året på 585 namn. Då utgår jag från uppgifterna i nya matrikeln som färdigställdes under hösten 1979 och sändes ut till medlemmarna under våren 1980. Anledningen till höjningen av avgiften var bl a den ökade inflationen och att portot för utskick av tidningen höjdes med nästan 20 %. Från detta år övergick klubben till att medlemskapet endast omfattade helår dvs alla fakturor gick ut under december och medlemskapet gällde från 1 januari.

Kapitel 10, 1980

På klubbkontoret arbetade vi vidare med allehanda administration. Hans Edelin skötte nu också utskicken av klubbmedlemsbidrag, där medlemmarna kunde köpa äldre Jaguarbulletiner för 10 kr/st, vindrutedekaler för 5 kr/st, rockslagsmärken för 10 kr/st, T-shirts för 25 kr och vagnmärken för 70 kr. Själv svarade jag för all möjlig korrespondens med olika instanser. Bl a avsåg vi oss MHRF:s annonsblad, som vi inte tyckte fyllde ett verkligt behov i förhållande till priset. Jag hade också ett antal kontakter med Anagra AB, som sålde klubbknålar till oss. Vi köpte dessa för 4,35 kr/st och sålde som ni ser ovan för en tia.

Hasse Carlsson på tidningen Signalthornet hade också hört av sig för att få låna en artikel om Jaguar SS, som klubben fått kopiera ur en bok av en engelsk författare, Andrew Whyte. Han hade tidigare varit Jaguars PR-man. Jag kollade med Olle Ljungström som gjort översättningen och med författaren, som gav ok på lånet. En engelsman skrev och frågade vilka regler som gällde för att ta in en bil till Sverige. Ja, det kom en strid ström av brev till klubben som alla måste besvaras på bästa sätt.

Årsmötet ägde rum på Järva Krog utanför Stockholm den 17 februari och styrelsen under detta år presenteras nedan.

Björn Riise ersatte Jan Fidjeland som kassör och Jan Mårtensson ersatte Bo Nygren som representant för Södra sektionen (fd representant Malmö). En sektion hade bildats, Bilsporsektionen, och dess representant blev Peter Goldman.

Ordförande, Leif H Andersson
Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Björn Riise
Representant Södra sektionen, Jan Mårtensson
Representant Stockholm, Jan Stenback
Representant Göteborg, Bo Sanderberg
Representant Bilsporsektionen, Peter Goldman
Suppleant, Lars Edelin
Suppleant, Olle Ljungström
Suppleant, Ard D Axegård
Suppleant, Bernt Liljegren

Revisorer
Ulf Ekestubbe
Ola Gabrielsson

Utanför styrelsen fanns också
Representant Småland, Birger Carlsson
Representant Östersund, Ingvar Ericsson
Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin
Representant Finland, Risto Forsström



Bild 62 A. Några av deltagarna vid årsmötet var fr v Urban Fagerstedt, Johan Fagerstedt, Bernt Liljegren i profil, och Jan-Åke Andersson. På den här tiden tog man en cig till kaffet! Foto: Leif H Andersson.

Under våren blev den nya matrikeln utskickad efter ett mycket gediget arbete av Inger och Lars Edelin med god stöttning av Hans Edelin som ansvarade för medlemsregistret. Ingrid berättade att det blivit åtskilliga sena kvällar och, efter att ha nattat barnen, fortsatte man många gånger till långt in på småtimmarna för att få arbetet klart. Utgåvan var till sin omfattning mer än fördubblad jämfört med föregående matrikel. Detta berodde dels på att medlemsantalet nästan fördubblats, dels på att den innehöll mer information. I den nya matrikeln fanns medlemmar i a) alfabetisk ordning inklusive bilar, b) bilar i typ- och chassinummerordning, c) bilar i registreringsnummerordning och d) medlemmar i postnummerordning. Sedan följde en förteckning över firmor som var av intresse för medlemmarna, varav flera lämnade rabatt. Antalet medlemmar i den nya matrikeln var 585 st.



Bild 62 B. I slutet av 1979 hade klubben färdigställt sin andra matrikel som detta år innehöll 585 namn. Foto: Leif H Andersson.

Serien ”Tre av 3” fortsatte under våren och denna gång handlade artikeln om Tore Stenbergs XK 150 roadster. Bilen hade importerats av en ung ”entusiast” som efter att ha erlagt alla tullar och andra avgifter, inte riktigt orkade med renoveringen. Tore gjorde en noggrann renovering i olika omgångar och efter en hel del slit och via en tur till Pieter Zwakman i Holland var bilen nästan färdig i mitten av 1980.

Lördagen den 1 mars samlades ett 50-tal Jaguarentusiaster i Malmö för att beskåda Allan Söderströms bilmuseums dyrgripar. Rolf Kronkvist visade runt och kommenterade. Framför allt tre bilmärken föll deltagarna i smaken, Bugatti, Bentley och BMW. Bland de finaste vagnarna fanns en Alfa Romeo 1750 och en BMW 328. Dessvärre fanns inte en enda Jaguar representerad på detta bilmuseum.

Åter till Jaguargaraget jag nämnt tidigare. Den 17 oktober 1979 bildades Föreningen Stockholms Jaguargarage och från 1 april 1980 började man hyra 25 garageplatser i fastigheterna under Henriksdalsberget. Samtliga platser var bokade och ytterligare tio bilägare stod på väntelista.

De närmaste planerna var att köpa in diverse verkstads- och städutrustning, att ombesörja inmontering av elurtag för varje plats, iordningställande av fikaplatser samt att beställa telefon. Även målning av golv och väggar stod på ”att göra” listan. En styrelse bildades som kom att bestå av Bengt Murman, ordförande och Hans Hoppe, sekreterare. Övriga ledamöter var Bo Ulvesten och Bo Källkvist.

Den 11 maj kom det definitiva vårtecknet till Jaguarklubben. Det gällde den årliga fotbollsmatchen mellan klubben och Austin-Healeyklubben ute hos familjen Sporrang vid gården Långvik. Starten gick som vanligt från Mosebacke Torg efter det att vi inväntat några eftersläntrande deltagare. Från början såg startfältet ganska tunt ut med endast två Jaguarer och tre Austin-Healey, men vid framkomsten till Långvik, som var vår mötesplats, hade ytterligare Jaguarer anslutit.

Det var ingen riktigt fin dag, utan molnen hopades över Långvik när vi tog fram våra picknickkorgar. Turligt nog regnade det inte så de medhavda mackorna tillsammans med öl och kaffe kunde ändå avnjutas på bästa sätt. Därefter vad det dags för matchen, som började i ett högt uppskruvat tempo. Jaguarlaget anföll direkt och pressade Austin-Healey nästan ner i spugat. I halvlek ledde Jaguar med 2-1, vilket bedömdes som ett för tillfället rättvist resultat.

Dessvärre slappnade Jaguarlaget av, inte minst därför att konditionen hos spelarna denna dag inte var på topp. Detta resulterade i en fantastisk upphämtning från Austin-Healey som till slut vann matchen med 3-2.

Efter matchen blev det grillning av korv och hamburgare samt eftersnack med Austin-Healeygänget angående deras intelligenta uppläggning av matchen där man lät Jaguar ta ut sig i första halvlek för att därefter slå till med all kraft. Det blev en läxa för Jaguar som kammat hem segern alla tidigare år och som nu hade ett år på sig att fundera på ett vinnande upplägg.



Bild 63. Det hjälpte inte att Jan Stenback hårdtacklade en Austin-Healeyspelare. Det blev förlust i alla fall. Foto: Bert Carlsson.



Bild 64. Efter matchen blev det grillning av korv och hamburgare och eftersnack med Austin-Healeyspelarna. I mitten i V-ringad tröja Per Andersson och rakt fram i läderjacka Björn Riise. Någonstans i vimlet fanns också Jan-Åke Andersson och Rolf Sporrang. Foto: Bert Carlsson.

Den 24-25 maj träffades medlemmar från Södra sektionen i Ystad. Arrangörer var Jan Mårtensson och Thorsten Linnell med fruar. Det kom förstås inte bara skåningar, utan deltagare anslöt också från Danmark, Tyskland, England samt Göteborg och Stockholm. Totalt samlades ca 100 deltagare i ca 50 ekipage. Bo och Karin Sanderberg körde deras Mk II i sällskap med Jan och Maud Svensson från Sjuntorp i deras XJ 6 serie 2, 1972. Intill bilarnas uppställningsplats hade klubben rest ett stort tält, där sekretariatet fanns och strax intill stod ett flertal dyrgripar. Här fanns bl a Alf Näslunds SS 100, Ole Sommers D-type och den mycket intressanta XK 120, som Lars Wramell ställde ut mitt under pågående renovering. Ett stort reservdelsstånd saluförde många detaljer till t ex SS och Mk V. Många bra Jaguardelar såldes också av Jan Mårtensson.



Bild 65. Från tidning 47 1980 sid 15. Mitt under pågående renovering ställde Lars Wramell ut sin XK 120. Fr v syns Tomas Ohlsson, Thorsten Linnell, okänd deltagare samt Jens Jeppesen och Lars Wramell. Foto: Jan Mårtensson.

Till kvällen hade deltagarna klätt upp sig i "krinolin" och "stärkkragar" inför galasupén. Under middagen blev det prisutdelning i elegantstävlingen och därefter kom dansen igång. Beträffande priserna menade man att de inte riktigt hade samma prägel som vid Sommarmötenas årliga bedömningar. I Ystad fanns ju de anrika lurblåsarna som i svunnen tid väckte folket en gång i timmen nattetid för att göra bekant att allt var lugnt och inga bränder på gång. Det var precis vad pristagarna fick i tävlingen vid detta möte, varsin lur.

Resultatet i omröstningen gav följande vinnare.

XK-klassen: Ulf Engström, XK 150, Hans-Joachim Becker, Hamburg, XK 150 och Cliff Gentele, Köpenhamn också han XK 150.

I E-type-klassen blev vinnarna följande: Ole Moesgaard-Jakobsen, Roskilde, Lars Pålsson, Vejbystrand och David Law, Cheltenham.

XJ-klassen: Holtz Stenkil, Varberg, XJ 6, Barbro Larsson, Ystad, XJ 6 och Thorsten Linnell, Warszawa/Skåne, XJ 12.

Mk I och Mk II-klassen: Bo L Sanderberg, Göteborg, M II, Jörgen Sjöland, Tåstrup, Danmark, 340, Niels Due Abrahamsen, Danmark, Mk II.

Övriga Salooner: Stig Axel Thörnquist, Löddeköpinge, S-type, 3.8 l, Olaf Ohlsson, Skanör, S-type, 3.8 l och Eskil Nihlén, Helsingborg, S-type, 3.8 l.

På söndagen anordnades ett rally på Österlen som gick till Ale Stenar och Hammarskjölds Skånegård. Under rallyt fick deltagarna möjlighet att både röka och äta böckling. Det var en annorlunda upplevelse för de flesta.

Ytterligare bilägare i serien Bilar i Täten presenterades under våren. En var Conny Jonsson från Skara vars bil, 240 Saloon, 1968, kom på en framskjuten plats i elegantstävlingen vid Sundbyholms slott 1979. En annan var Ard D Axegårds E-type, serie 1,5, 4.2 l, 1968. Ard hade tidigare ägt en XK 120 och diverse andra engelska fullblod som t ex Riley, men också en Mercedes från före kriget. Under hösten presenterades ytterligare bilar i serien. Det var Per Ljunggren och hans fina S-type, som var föremål för artikeln. Bilen tog förstapriset i Saloon-klassen på Sommarmötet 1979.



Bild 66. Conny Jonsson från Skara kom på en framskjuten plats i elegantstävlingen vid Sundbyholms slott 1979 med sin 240 Saloon, 1968. Foto: Conny Jonsson.



Bild 67. Conny Jonssons 240 Saloon i sitt rätta element. Foto: Conny Jonsson.

Till de verkliga tätbilarna som presenterades under året var Per Anderssons XK 140, 1956, Fixed Head Coupé med den välkända C-type-motorn. Vid inköpet hade bilen stått i garage de senaste sju åren och enligt Per var det en mycket "ledsen, skitig bil utan komplett motor och med trasig inredning". Det bästa med bilen var att den inte var rostangripen, inte krockskadad och framför allt inte renoverad tidigare. Renoveringen tog två år och elddopet gick av stapeln nere i Tyskland utanför Travemünde i ett veteranbilsrally. Sägner säger att denna bil direktimporterades 1957 av Martin Ljung. Slutligen detta år presenterade Hans Christian Rosenquist sin XJ 6, 1973, som kom bland de främsta bilarna i klubbens eleganstävling både 1979 och 1980.



Bild 68. En av de verkliga tätbilarna var Per Anderssons XK 140, 1956. Från början en ledsen, skitig bil utan komplett motor. Foto: Carl-Göran Strömsholm.

Sommarmötet ägde rum den 31 maj-1 juni, även denna gång på Sundbyholms slott och med samma arrangörer som förra året, dvs jag själv och Hans Edelin. Till vår hjälp hade vi förstås en mängd funktionärer, annars hade mötet varit svårt att genomföra. Kostnaden för årets evenemang var 195 kr per person och då ingick middag, övernattning, frukost och lunch. Ville man bara ställa upp sin bil på gräset utanför slottet kostade det 20 kr. Till mötet hade kommit ca 100 Jaguarer och ca 250 deltagare.

Eleganstävlingen gick till som förra året dvs alla deltagare hade rätt att rösta på de mest välvårdade bilarna, men röstningen var bara rådgivande. Detta innebar att det var de utsedda domarna som slutgiltigt diskuterade sig fram till vilka vinnarbilarna skulle vara.

Detta år hade eleganstävlingen delats in i sex klasser, a) Salooner utom Mk I och Mk II, b) Mk I och Mk II, c) XJ, d) E-type, e) Sportvagnar utom E-type samt f) Veteraner, dvs bilar som tidigare tagit första pris i någon klass. En annan nyhet var att bilarna måste vara minst fyra år gamla för att få delta.

I Mk I och Mk II-klassen vann Bengt-Erik Johansson före Bertil Andersson och Ingvar Gustafsson. I XJ-klassen vann H-C Rosenquist före Nils-Erik Nilsson och Per-Olof Bergman.

I Övriga Saloon-klassen vann Knud Torp Madsen före Urban Fagerstedt och Lars Sandstedt.

I E-type-klassen vann Peter Goldman före Roland Nordh och Birger Carlsson.

I Övriga Sportvagnsklassen vann Per Andersson, XK 140, före Thorbjörn Johnsson, XK 150 (bara två pris).

I Veteranklassen vann Johan Bendixen, XK 150 före Per Ljunggren, S-type och Leif H Andersson, Mk II.



Bild 69. En av gamlingarna som kom till detta möte var Christian Ohlssons Mk V från 1950. Ett fint blickfång. Foto: Bert Carlsson.

Vi hade en hel del klubbtilbehör till försäljning såsom klubbtröjor, vagnmärken, klubb nålar, äldre Bulletiner och extra matriklar. Klubbens reservdelsförsäljning fortsatte med allt Jan Stenback hade på lastbilsflaket till fördelaktiga priser. Även Birger Carlsson deltog detta år med en mängd reservdelar och Jaguarlitteratur, liksom andra klubbmedlemmar som ville sälja sina överblivna delar.



*Bild 70. Birger Carlsson hade med sig massor av reservdelar. Här ser vi fem oljefilter till salu.
Foto: Bert Carlsson.*



Bild 71. Är det männe whiskyglas i lådan? Fr v funderar Ard D Axegård, Kerstin Edin, Bo Sanderberg och Börje Edin.

Foto: Bert Carlsson.

Under eftermiddagen visades såväl filmer om Jaguar som filmer för barnen. En roande filmsnutt från klubbens möte och fotbollsmatch 1979 med Austin-Healeyklubben, där vår klubb "som vanligt" vann, rönt stor uppskattning.

I anslutning till filmvisningen gavs också tillfälle till klubbfrågor. Stort intresse visades för bilförsäkringsfrågorna där klubbens försäkringskommitté t o m åtog sig att undersöka om prisvärda försäkringar kunde köpas utomlands.

I den tekniska hörnan deltog en panel av klubbmedlemmar som var kända för att veta vad de talade om, så det gällde för oss övriga att ha försett sig med intressanta frågor. Många hade också sänt in sina frågor till klubben i förväg så att panelen fått möjlighet att förbereda sig. Deltagarna fick också lyssna till ett mycket initierat föredrag om olja.

Middagen serverades vid sjutiden och därefter blev det dans till levande orkester. Vi hade fått ett fint erbjudande från en av våra medlemmar som var orkesterledare. Det blev verkligen lite mer liv och rörelse på dansgolvet detta år.

Den levande orkestern var ett önskemål som kommit fram genom den enkät vi genomförde under 1979 års Sommarmöte. Liksom förra året kunde man sjunga glada visor i källarvalven tillsammans med klubbens egen trubadur, Lars-Erik Asp.



Bild 72 A. Från tidning 50 1980 sid 13. Under middagen var det prisutdelning i eleganstävlingen. Här tar Per-Olof Bergman emot sitt tredjepris i XJ-klassen av Jan Stenback. Foto: Bert Carlsson



Bild 72 B. Från tidning 50 1980 sid 22. Per Ljunggren tar emot andrapriset i Veteranklassen av Jan Stenback. Foto: Bert Carlsson.



Bild 72 C. Från tidning 50 1980 sid 13. Lars Sandstedt ser inte särskilt glad ut. Blev det bara tredjepris för den fina restaureringen av hans S-type! Foto: Bert Carlsson.

Under söndagen anordnades ett familjerally, även detta år upplagt av Jan Stenback och Olle Ljungström. Det bjöds på kniviga frågor, svåra tekniska problem och besvärliga manöverprov. Allt detta i ett väder som inte var särskilt vänligt inställt till deltagarna! Vinnarna var Lars-Olof och Inger Strömqvist, följda av Anders Bälter och på tredje plats Birger Carlsson tillsammans med Per Andersson.



Bild 73. Här gäller det att så snabbt som möjligt köra slalom mellan tre käglor. Ett av manöverproven i rallyt. Lars Sandstedt prövar lyckan. Foto: Bert Carlsson.



*Bild 74 A. Urban Fagerstedt tar sig fram lugnt och stilla i sin S-type från 1966.
Foto: Bert Carlsson.*

I årets eleganstävling vid Sundbyholms slott fick Torbjörn Johnsson andra pris för sin XK 150 i klassen för Övriga Sportvagnar. Det är därför rimligt att på denna plats ge er en presentation av såväl ägare som bil, där Torbjörn berättade om hur det var att renovera och äga denna XK.

Torbjörn, fastighetsmäklare från Saltsjö-Boo, ville som så många andra yrkesmän med teoretisk inriktning ha en hobby med inslag av både praktik och intressant mekanik. En bilhandlare tipsade om en XK i USA, som påstods vara i ett förhållandevis gott skick, men sanningen var dock en helt annan. Vid besiktningen i Stockholms frihamn kunde Torbjörn bara konstatera att mycket av inredningen bestod av solblekt plast och mattorna var av luddigaste nylon. Den enorma ratten befanns vara av sprucken bakelit. Ändå blev Torbjörn imponerad av den imponerande storleken på bilen och den fantastiskt långa motorhuv.

Den bil Torbjörn nu köpt var en XK med den korrekta beteckningen XK 150 Open Two Seater från 1958. I dagligt tal kallas den roadster som inte är ett engelskt uttryck utan ett amerikanskt. Chassinumret har ett S i början där S:et betyder special och innebär att bilen är försedd med ekerhjul och en B-type topp.

Nu börjar allvaret, menade Torbjörn. Allting som det kan tänkas uppstå glapp och fel i var utslitet eller felmonterat. En mödosam renoveringsprocess vidtog. Mekaniskt var det mesta slitet och täckt av olja och ökensand. Vevaxeln var bortom all räddning och måste köpas in ny. Bromsbeläggen byttes och styrning samt framvagn blev efter många försök i perfekt balans. Karossen, ursprungligen gjord av skickliga yrkesmän, men dessvärre med variationer mellan bilarna, riktades för att dörrar, huv och baklucka skulle passa in på bästa sätt. Det stora lyftet kom när Torbjörn kom över kompletta stolar, mattor och dörrsidor från en Jaguarhandlare i Danmark. Inredningen i svart skinn tonade elegant mot den nylackade färgen i Old English White.

Den nyrenoverade motorn går jämnt och fint, fortsatte Torbjörn, men även i lägre farter är huva att rekommendera då vinddraget kan bli ganska kraftigt. Fotvärmern är emellertid helt fantastisk, fortsatte Torbjörn. Jaguars 1950-talsmodeller är ju inte kända för att vara utrustade med goda värmeanläggningar, men varmluften värmer härligt mot förare och passagerares kalla fötter.

Nästa steg i renoveringen är att montera en "golden top" med tre Weber 45 dubbelporförgasare. Allt ligger klart för montering i garaget, sade Torbjörn. Men visst tar det emot att börja såga i höger framskärm för att få plats med hela härligheten. Vi får väl se om det blir en "golden top" i framtiden eller om den gamla vanliga B-toppen får hänga med även i framtiden.

Till detta kan läggas att när jag tog kontakt med nuvarande ägaren, Jaguarklubsmedlemmen Alan Smith i Älvsjö, berättade han att Torbjörn köpte bilen 1980 och ägde den fram till 1993 då Alan köpte bilen. Han fick dock inte någon ordning på Weberförgasarna och lämnade bilen till British Classic Restoration (BCR) på Henriksdalsberget i Stockholm. Motorn var av okänd härkomst. Inga identifieringsnummer där de brukar finnas.

BCR hade en kontakt som hade en komplett äkta XK 150-motor (med B-topp) till salu, ett renoveringsobjekt. Alan bestämde sig för att satsa på denna och BCR gjorde en renovering. När bilen återlämnades var det fortfarande problem med motorn och nu gick turen till GRK, Roger Karlsson på Vanadisvägen i Stockholm.

Det visade sig att topplocket hade diverse bekymmer så Roger renoverade det på nytt. Därefter gick motorn mycket bra. Dessvärre hittade Roger andra problem. Bromsvätskan hade inte bytts på rätt många år och cylindrarna hade rostat så mycket att hela bromssystemet måste bytas.

Inte nog med det. Lagren i differentialen i bakaxeln var slut och renoverades. Och det var vibrationer i ratten. Hjulbalansering hjälpte inte. Fälgarna var inte de bästa så Alan köpte nya samt nya däck. Även korrekta stötdämpare köptes in. Och många andra åtgärder, men ingenting hjälpte.

Problemet visade sig till sist vara att stubbaxlarna fram var slitna och det mikroskopiska glappet gjorde att fälgarna vickade, ett känt problem på XK-bilar. Nästan omöjligt att känna men tillräckligt för att ge vibrationer i ratten. Men det fanns ännu flera problem. Suffletten läckte och Jaguarklubsmedlemmen Åke Sundqvist i Eskilstuna fick uppdraget, vilket han löste på bästa sätt. Till sist bytte Alan även krängningshämmaren för att minska den ganska kraftiga lutningen i kurvor.

Vad återstår nu då, frågar jag Alan Smith till slut. Ja, lacken har ju sina skavanker och bör slipas ned till metall och passformen på dörrarna kunde vara bättre. Men nu får det vara nog för min del, säger Alan som numera, 2023, sedan länge uppnått pensionsåldern. Bilen går bra och det är bara att trycka på startknappen när jag tar ut bilen för våren. Bilen besiktades senast 2016 och har inte längre några krav på besiktning.



*Bild 74 B. Torbjörns färdigrenoverade bil någonstans på Värmdö en sommarkväll.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 74 C. En XK 150 har fina linjer även bakifrån.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 74 D. Hela inredningen är i svart, även mittenpanelen.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 74 E. Motorn försedd med B-topp. Sen blev det Weberförgasare.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 74 F. Torbjörn, 39 årig stolt XK 150-ägare vid sin bil. Foto: Leif H Andersson.

Under sommaren fick vi en rolig reseberättelse från Peter Goldman som på ett humoristiskt sätt talade om när han blev omkörd av sitt eget bakhjul på väg genom Danmark en halvtimme från Rödby. Peter berättade: ”Efter en svag vänsterböj hör jag ett obestämt metallföremål klinka mot vägbanan.

Jag hinner knappt uttala ”vad sjutton var det” varefter jag i 90 km/tim känner bakhjulet kränga till och jag hör det hjärtskärande ljudet av Jaguar mot den danska asfalten. I backspegeln ser jag en kaskad av gnistor, som efter en nyårsraket, avteckna sig som ett skymnings-skådespel med det danska flacka jordbrukslandskapet som fond. På tre hjul styr jag bilen åt sidan och sätter på varningsblinkerserna och konstaterar, som i skämtteckningar, att jag förlorat mitt högra bakhjul. Traktens ungdomar samlas och hjälps åt i jakten på det saknade ekerhjulet och vingmuttern. En utfäst hittelön på 100 kr för vardera detaljen stimulerar uthålligheten hos lycksökarna i fyra timmar.

Men vingmuttern återfinns inte!”



*Bild 75 A. Från tidning 51 1980 sid 23. Det var ett lika obehagligt som spännande äventyr Peter Goldman råkade ut för.
Foto: Peter Goldman.*



Bild 75 B. Från tidning nr 124 1993 sid 33. Peter Goldman. En god historieberättare. Foto: Okänd.

Vilket härligt äventyr du råkade ut för, Peter, men är det verkligen som du säger i din avslutning? ”Att verkligen använda en klassiker har sitt pris. Det måste vara enklare att ta Volvon på semestern och låta Jaggan glänsa i garaget.” Efter en sådan incident tänker nog en del bilägare som Peter, men när det gått en tid tänker man kanske om ...?

I slutet av året fick vi ett meddelande om att en del medlemmar bildat en ideell förening för att öka möjligheterna att syssla med det de hade som gemensamt intresse, nämligen banracing. Föreningen kallades ”Jaguar-Daimler-Aston Martin competition group Sweden”. Målsättningen var att medverka i landets alla sportvagnsmöten som t ex racertävlingar, utställningar och träffar där delar av den ca femtiohövdade medlemsskaran kryllade omkring i sina röda teamoveraller. Ordförande var Peter Goldman och några av de tongivande medlemmarna var Ola Gabrielsson samt Peter och Niels Blegvad.



Bild 76. Från tidning 51 1980 sid 25. Ola Gabrielsson, en av de tongivande medlemmarna i föreningen ”Jaguar-Daimler-Aston Martin competition group Sweden”. Foto: Okänd.

Ola presenterades som en ung man vars håg tidigare stod till dragracing. Av den anledningen åkte Ola till England, 1975, för att köpa en E-type för just detta syfte. Intresset varade inte så länge och redan samma sommar sadlade Ola om till racing där han fick mera användning för ratten i sin bil. Hans bil byggdes sedan om med siktet inställt på banracing och bilen blev en av de mest modifierade bilarna i gruppen med sin extrema, sänkta och breddade kaross.

Den 10 augusti anordnades en utflykt till Österbybruk. ”Som vanligt” samlades deltagarna vid Mosebacke Torg och under ledning av mig själv och Hans Edelin begav sig en karavan på fem Jaguarer iväg mot Österbybruk. Två av deltagarna var Laila och Tjälve Öhman som för dagen körde sin Mk II, 1961. Vädret var inte med klubben denna dag, så de medlemmar som tagit med sig egen picknickkorg kunde lägga tillbaka den i bilen igen.

Istället samlades vi på värdshuset Gammeltammen för att få lokal matförplägnad. Under lunchen pratade vi igenom de senaste Jaguarerfarenheterna och sedan var det dags att passa en tid för en aktivitet. Klockan 14.00 hade vi bokat en guide som berättade om brukets historia och visade oss Vallonsmedjan. Guiden berättade bl a att Gammeltammen kom från namnet Per Adolf Tamm, som under ett halvsekel verkade och bodde på Österbybruk. Efter Tammska perioden hyrdes den intilliggande herrgården ut till Bruno Liljefors, där han skapade de flesta av sina monumentala målningar. Just när vi var där pågick en utställning där man visade hans målningar, skisser och teckningar.



Bild 77 A. Från tidning 51 1980 sid 10. Tjälve och Laila Bring-Öhmans Mk II, 1961 utanför Österbybruks herrgård. Foto: Hans Edelin.

Danskarnas årsmöte ägde rum på slottet Dragsholm 30-31 augusti. Stockholmarna, dvs jag själv och Hans Edelin, färdades i Edelinarnas Mk X med nyrenoverad framvagn och ny insugningsventil. Starten gick redan på torsdagsmorgonen den 28 och framåt eftermiddagen nådde vi Göteborg med övernattnin hos Bo och Karin Sanderberg.

På fredagsmorgonen sammanstrålade fem ekipage i en avlägsen del av Göteborg för färden mot Danmark. De fem vagnarna bestod av en E-type FHC, en XJ 6, två Mk II, och en Mk X. Dragsholms slott ligger på Själlands västkust ca sju mil från Köpenhamn. Färden gick dock inte helt

friktionsfritt. Strax utanför stan behövde Walter Buchebners XJ 6 vätska i styrservon, vilket var något förbryllande eftersom inget läckage kunde konstateras.

Vi kunde dock se att vätskan försvann ut i bälgarna på styrservon, troligen för att packboxarna inte var riktigt täta. Problemet löstes genom att klippa av slangarna och koppla ihop dem så att servopumpen pumpade runt i slangarna så att servon fick sin smörjning. Det andra missödet inträffade när vi råkade ta fel väg och kom halvvägs till Köpenhamn innan vi förstod att något var fel. Vi vände och kom till slut fram till det imponerande danska herresätet.



Bild 77 B. Starten gick från Göteborg. Några av de deltagande bilarna var Bo Sanderbergs Mk II, Hans Edelins Mk X, Bertil Anderssons Mk II och Stefan Bobergs E-type.

Foto: Hans Edelin.

Efter ankomst och inkvartering kunde deltagarna titta på de redan uppradade bilarna i eleganstävlingen eller ta en tur till restaurang Fadeburet för att ta ett stopp bayerskt öl eller en kopp kaffe med tilltugg. Totalt deltog ca 60-70 Jaguarer varav sju kom från Sverige.

Framåt femtiden var det dags för omklädning till middag och det var påkallat smoking eller mörk kavaj samt lång klänning. Halv sju serverades en välkomstdrink och deltagarna fick en biljett med sin bordsplacering. Klockan sju dånade saluten från kanonerna på borggården och det var dags att skrida in i Riddarsalen alltmedan slottsorkestern spelade upp. Hundra levande ljus lyste upp de magnifikt dukade borden.



Bild 78. Walter Buchebners XJ 6 fick ett något förbryllande problem med styrservon. Saken löstes med Bo Sanderbergs hjälp. Foto: Hans Edelin.



Bild 79. Inkvarteringen på Dragsholms slott för några av deltagarna gick inte av för hackor. Foto: Dragsholms slottsfotograf.

Under mer än två timmar spisades de mest utsökta kulinariska rätter från slottsköket. Till middagen delades också priserna i eleganstävlingen ut och därefter fick vi några väl valda ord från danskarnas ordförande. Även den svenske ordföranden, dvs jag själv, höll ett tacktal till danskarna vilket jag började med ”Jeg er formand for den svenske Jaguar Club” vilket renderade applåder från den danska publiken. I övrigt blev det förstås ett tal på svenska. Därefter dans och lite nattmat med bayerskt öl.

Förutom tidigare nämnda deltagare från Sverige fanns bl a Bertil Andersson med sin Mk II, som för övrigt fick första pris i Mk II-klassen. Bland övriga deltagare fanns också Stefan Boberg, Lena Simenius och Cecilia Olofsson.



Bild 80. Har man inte tillgång till en sufflett när det regnar finns det andra lösningar. Foto: Hans Edelin.

Den som så ville kunde starta riktigt tidigt på morgonen dagen efter med gymnastik och motionslopp på snitslad bana. Ingen av svenskarna deltog, kanske inte ens danskarna! Efter frukost fotograferades de vinnande bilarna på slottets gård.

Om någon i dagsläget, 2022, vill semestra några dagar i Danmark och önskar bo i en miljö utöver det vanliga och äta förstklassig mat så uppfyller Dragsholms slott detta krav mer än väl. Detta slott från 1200-talet ligger i en lummig parkmiljö, tio minuters promenad från Nekseløviken och

stranden. Här finns en källarrestaurang, Slotskøkkenet, som specialiserar sig på gourmetmat. Lammefjordens Spisehus har en mer informell miljö och rustika rätter.

De ljusa rummen på Dragsholm har kristallkronor, högt i tak och möbler i antik stil. Väggarna är två och en halv meter tjocka, vilket vittnar om dess bestyrelse som befästning en gång i tiden. Gästerna kan njuta av cocktails på terrassen med utsikt över fjorden. Dragsholm Slot Hotels butik säljer närproducerade delikatesser. Guidade slottsturer är möjliga på begäran. Det är ganska dyrt att bo på slottet, räkna med ca 3–5 000 kr per natt.

Under tiden 25 oktober till den 2 november genomfördes årets Bilen Genom Tiderna i Sollentuna Mässhallar. Detta år medverkade Ard D Axegårds E-type, 1968, min egen svarta Mk II, 1962 och Peter Blegvads SP 250, 1961. Eftersom jag själv hade en bil på plats detta år hade jag engagerat mig mer än vanligt. Därför hade jag tagit med mig såväl bar, barhylla och barstolar, för att få lite engelsk miljö.

Till detta hade jag dessutom tagit med mig gardiner och gardinstång från klubbbrummet hemma. Bakom allt detta satte vi upp en fondtapet med engelskt mönster. Vi hade också smyckat montern med två banderoller med klubbens namn och flera stora tavlor med Jaguarmotiv inramade av Jan Stenback. Vagnmärket med jaguaren i språng hade vi förstorat upp till ca 1x1 meter, vilket satt som ett komplement till tavlorna. Vidare hade vi ett montage av Daimlerkapslar och en Mk II-grill uppsatta och som grädde på moset sålde våra funktionärer klubbtröjor och andra tillbehör.



Bild 81. Jag hade tagit med mig bar, barhylla och barstolar mm för att få lite engelsk miljö i montern. OBS skylten "Mjolk före drink efter". Foto: Bert Carlsson.



*Bild 82. Fr v Leif H Anderssons Mk II, Ard D Axegårds E-type och Peter Blegvads Daimler SP 250 representerade Jaguarklubben.
Foto: Bert Carlsson.*



*Bild 83. Klubben fick beröm för att ha skapat kanske den snyggaste montern på utställningen.
Foto: Bert Carlsson.*

Även Bilsportsektionen ställde upp med egen monter, där ytterligare fina bilar ställdes upp. Peter Blegvads Aston Martin DB 6, 1969, Dick Lundgrens Daimler SP 250, 1963 och Ola Gabrielssons E-type, 1964.



*Bild 84. Stellan Morberg var en av de ansvariga för Bilsportsektionens monter.
Foto: Bert Carlsson.*



*Bild 85. Bilsportsektionens monter representerades av fr v Peter Blegvads Aston Martin, Dick Lundgrens Daimler SP 250 och Ola Gabrielssons E-type.
Foto: Bert Carlsson.*

Under hösten kom också ett brev från en medlem, som inte ville stå för sina åsikter, utan skrev under brevet med orden "En entusiast". Vi får väl förmoda att han (jag utgår från att det är en han) skrev lite grann på skämt och lite som en provokation, men samtidigt ville han väl få fram det han tyckte om klubbmedlemmarna. Brevskrivaren undrade i nedvärderande former om klubben var "en liten svart kavajnál eller ett solblekt klistermärke på insidan av rutan eller ett Sommarmöte vid Mälarens strand eller sex Bulletiner per år i brevlådan".

"Entusiasten" undrade också varför just DU var med i klubben och menade att det säkert var för att du samlade på nålar och dekaler "dekalfreaks" och gillade att föreläsa om alla dina Jaguarer och berätta om den oerhört förnäma och exklusiva klubben, trots att du säkert inte ens orkat läsa Bulletinen. Alla de som inte kan mer om Jaguar än hur man sätter in nyckeln i tändningslåset och bara har nålar och dekaler som ett yttre bevis på att "här åker en finlirare", borde bilda en egen klubb.

De flesta läsare tyckte nog att brevskrivaren var ovederhäftig och respektlös och vi var några som kommenterade insändaren. Bertil Rastland kommenterade genom att föreslå att entusiasten borde starta en egen klubb utan nålar, märken och dekaler och med obegränsat hög medlemsavgift. Eric Edholm tog ned de flesta punkterna i insändaren och vände sig också emot att entusiasten kallade medlemmarna "dekalfreaks", vilket visade stor brist på takt.

Jag tog brevskrivaren på allvar och skrev ett två sidor långt svar, där jag bemötte alla brevskrivarens punkter och försökte tala om för "entusiasten" vad klubben stod för och att klubben var till för alla som hade intresse för Jaguar. Ytterligare en insändare kommenterade "entusiasten" på ungefär samma sätt som vi andra.

Brevskrivaren påstod också att vår redaktör, Jan Stenback, gjorde nästan hela Bulletinen själv dvs att han skrev flertalet artiklar, skrev rent allt material och gjorde layouten. Utöver allt detta trodde han att Jan paketerade och frankerade nästan tusen tidningarna själv.

Jan Stenback replikerade direkt att "entusiasten" hade fått en del om bakfoten. "En gång" svarade Jan, "har jag vid ett tillfälle stoppat in 800 tidningar i påse, men i övrigt var det ett team i styrelsen som stod för det omfattande arbetet med tidningsprojektet."

Brevskrivaren hade också flera förslag, många omöjliga att genomföra, men också något förslag att reflektera över. Ett av förslagen var att ha årsmötet under Sommarmötet, "för vem har råd att åka till huvudstaden en kall vinterdag." Detta var ju ett rimligt förslag och det var ju också så det gick till under hela 1970-talet.

Andra förslag var lite mer udda. Sommarmötet skulle delas upp på tre olika med färre deltagare, så att inte medlemmarna hetsades att springa omkring för att se hur den och den lyckats med att byta en gummilist. Istället skulle man lära känna varandra. Bilarna skulle komma i andra hand.

Ett annat förslag var att klubben skulle stå till tjänst med reservdelar genom ett reservdelsföretag och ytterligare ett förslag var att klubben skulle köpa in tidningsproduktionen, så att inte redaktören skulle ödsla tid på att slicka kuvert. Lösningen var att höja medlemsavgiften till den dubbla. Bättre en klubb med riktiga Jaguarentusiaster än en klubb med 1000 dekal-freaks.

Ja, så här lät det alltså en gång under rubriken "Brev från medlemmar".

JDA, Jaguar-Daimler-Aston Martin competition meddelade under hösten att bl a Bengt Murman anslutit sig till gruppen och hade genomfört kvällskurser i konsten att förbereda sig inför ett race. Man berättade också att mekanikerna detta år hade knutits hårdare till en speciell bil. Detta eftersom en del klagomål kommit fram där vissa av förarna blev utan mekanikerhjälp, medan andra hade mer än tillräcklig hjälp. Resultaten i tävlingarna hade varit skiftande.

Just detta år hade gruppen inte fått någon förstaplats, medan det var två förra året. Bästa placeringen uppnåddes på Falkenbergsbanan där Tuss Blegvad blev klasstrea. Senaste tillskottet i guppen var Dick Lundgren, som sommaren 1977 rest till London för att inhandla en Daimler SP 250. Bilen modifierades endast måttligt för racing, då Dick tyckte att originalutförandet i stort sett var tillfredsställande.

Den 21 december var det julstämning över stockholmarnas månadsmöte, men det var ingen riktig julfest. Detta år blev det alltså ingen traditionell fest, men julkaffe med dopp var inte dåligt det heller. Deltagarna fick se en film från Sommarmötet 1980, tagen av Eric Edholm. En mycket omväxlande film och dessutom välgjord.



B ld 86. Under många kvällar sysselsatte vi oss med att ta fram klubbens nya matrikel. Denna tredje upplaga innehöll 907 medlemmar. Foto: Leif H Andersson.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nr 47-52, på mellan 20 till 32 sidor med Jan Stenback som redaktör. Förutom Jan fanns under detta år bl a följande skribenter med: Leif H Andersson, Bernt Liljegren, Bo L Sanderberg, Jan Mårtensson, Olle Ljungström, Lars Sandstedt, Tore Stenberg, Hans Edelin, Bengt Murman, Conny Jonsson, Jan-Åke Andersson, Peter Walentin-Askman, Thorbjörn Johnsson, Per Ljunggren, Peter Goldman, Thomas B Salomonsson, Ola Gabrielsson, Per Andersson, Leila och Tjälve Öhman och Ard D Axegård.

Detta år var medlemsavgiften 75 kr och antalet medlemmar som fanns med i matrikeln för 1980–1981 var 907 st.

Kapitel 11, 1981

I början av året gjorde jag en efterlysning av flera medarbetare till klubben. Jan Stenback hade annonserat att han ville lämna över redaktörsposten den 1 september och från detta datum önskade vi en efterträdare. Arbetsuppgifterna bestod i att ansvara för bearbetningen av det material som kom till tidningen. Artiklarna skulle renskrivas, inte bara av redaktören utan av hela redaktionsgänget.

Det renskrivna materialet skulle lämnas till vår layoutman, Per Wettergran, och därefter sändas till tryckaren. De färdiga Bulletinerna skulle sedan läggas på påsar och postas. Redaktören skulle alltså inte själv utföra alla dessa uppgifter, men ha ansvaret för att det blev gjort. Det fanns ca 260 medlemmar runt Stockholm. Många borde alltså kunna hjälpa till. Även en biträdande redaktör söktes med den skillnaden att denne skulle vara en i gänget runt tidningen.

Jag efterlyste också en klubbmästare med uppgift att anordna mindre eller större tillställningar, inte bara aktiviteter där bilen var huvudpunkten utan vi skulle också försöka anordna andra typer av festligheter som middagar, fester, fotbollsmatcher, julträffar mm. Klubbmästaren skulle inte själv behöva hålla i alla trådar, utan vara en i ett team som stod för arrangemanget.

En person som hörsammade vårt önskemål var Conny Byströms fru Ingalill, som fr o m Jaguarbulletin nr 55 och flera tidningar framåt hjälpte till med renskrivning och layoutarbete. Ett viktigt och digert arbete som klubben tacksamt tog emot.

Ett litet axplock av vad vi sysslade med på våra administrationskvällar följer nedan.

I början av året hade vi problem med vår kuvertleverantör. Vi hade tagit emot ca 7 000 kuvert med vår layout tryckt på framsidan. Tyvärr blev färgpåtrycket helt felaktigt trots att ett färgprov fanns medskickat beställningen.

Jag skrev ett reklamationsbrev till leverantören, Holmgrens Emballage i Stockholm, och meddelade hur olyckligt det var att kuverten hade fått denna fula blålila färg istället för vår vinröda. Vårt önskemål var att återsända kuverten och få logotyper i rätt kulör. Så småningom enades vi om att ändå utnyttja kuverten, men fick som kompensation en halvering av kostnaden.

Ett annat problem jag sysselsatte mig med var korrespondens med Stockholms fritidsförvaltning. Förvaltningen hade avslagit vår ansökan om 0-taxa i allmänna samlingslokaler inom Stockholms kommun, beroende på att huvuddelen av våra medlemmar inte var bosatta inom kommunen. Vi löste problemet genom att översända ett protokoll, som visade att klubben hade bildat en särskild sektion bestående av medlemmar bosatta inom Stockholms kommun.

I slutet av året hade vi lyckats hitta en lämplig klubblokal på Kristallvägen 62 i Solberga, Hägersten strax utanför Stockholm. Jag hade då en hel del korrespondens med Stockholmshem som vi skulle hyra av.

Hyresvärden ville inte ha vem som helst som hyresgäst och jag var tvungen att sända in uppgifter om vår ekonomiska ställning och tala om att vi skulle använda lokalen som kontors- och konferenslokal. Vi blev godkända som hyresgäster och fick tillträde till lokalen 1 januari 1982. Mer om vår klubblokal under 1982.

Nu åter till början av året. I vår serie Bilar i Täten hade turen kommit till Boråsbon Bengt-Eric Johanssons Mk II, 3.8 l, 1961. Bilen deltog i klubbens eleganstävling vid Sundbyholms slott sommaren 1979 och intog en av de allra främsta platserna i tävlingen.

Bengt-Eric berättade för mig hur han kom i kontakt med bilen och hur renoveringsarbetet gestaltade sig. Det var mycket som skulle göras. Till att börja med måste hela bromssystemet ses över, servon renoveras, vacuumtanken bytas ut och nya bromsrör monteras. Mycket rost fanns att ersätta med plåt, men efter ca ett år var bilen klar för lackering och sedan var det bara att glida i väg med en helt nyrenoverad bil.

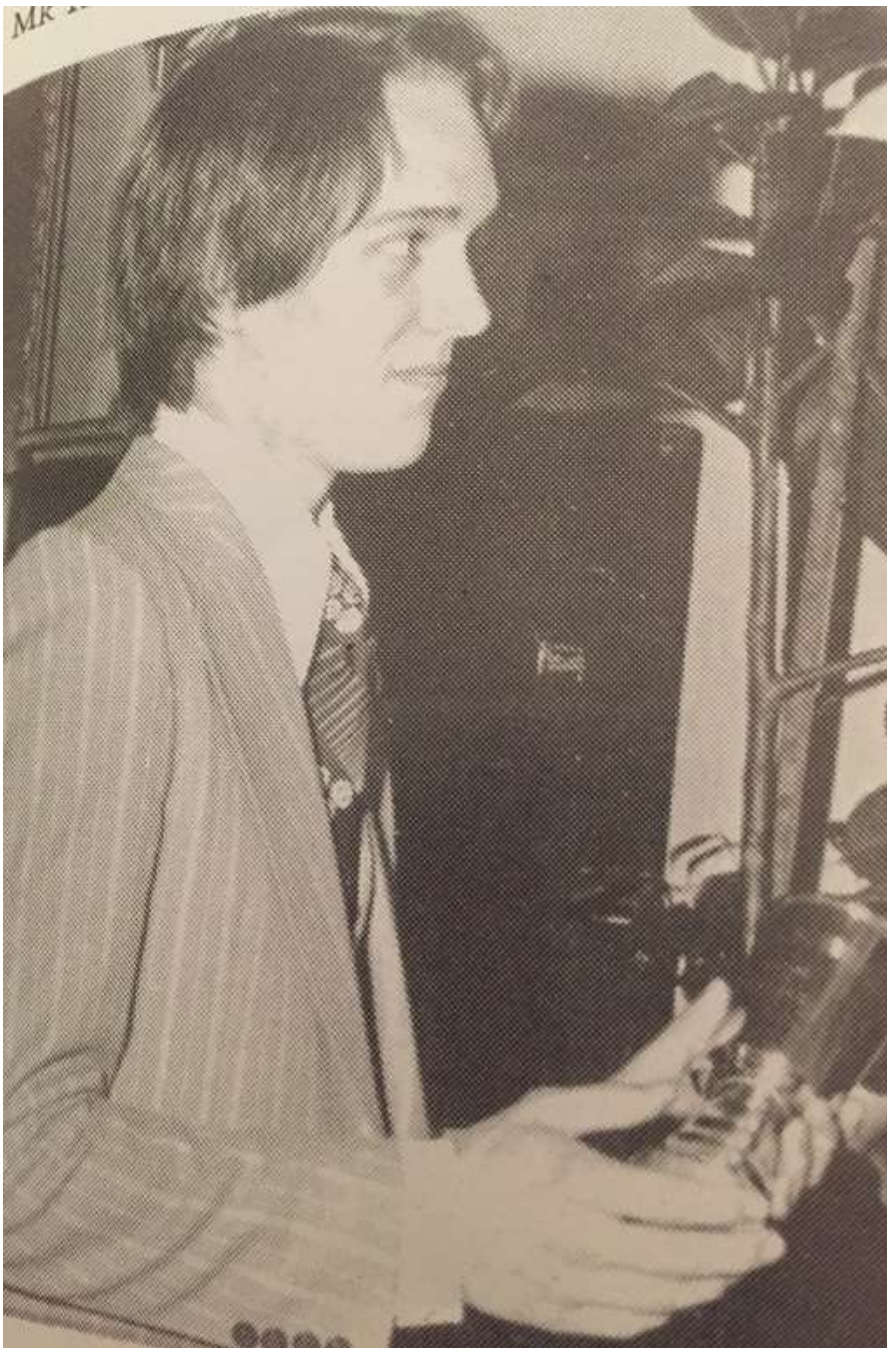


Bild 1. Från tidning 50, 1980 sid 13. Bengt-Erik Johansson tog första-priset i Mk II-klassen 1980.

Foto: Bert Carlsson.



Bild 2. Från tidning 53 1981 sid 4. Under 1978 och våren 1979 renoverades bilen. Här är det snart dags för lackering. Bilen såldes 1980 och igen under 1988. Under 1991 togs bilen över av Lars Fellborn. 2019 avregistrerades bilen. Foto: Bengt-Erik Johansson.

Nästa bil i serien var Sparsörbon Sten Tellanders E-type V12, 5.3 l, 1972. Bilen hade renoverats av Sten själv med hjälp av goda vänner och massor av kontakter. Efter ca ett år av intensivt arbete var bilen klar. I eleganstävlingen var det mycket naturligt att Stens bil tillhörde de allra främsta i sportvagnsklassen.



Bild 3 A. Från tidning 54 1980 sid 7. Går den här grejen att sätta på min V 12, undrar Sten Tellander. Foto: Okänd.

Årsmötet ägde rum 15 februari på Järva Krog, Esso Motorhotell, strax utanför Stockholm. En ny representant för Bilsportsektionen valdes in, Bengt Murman och Lars Edelin utgick som suppleant. Efter det sedvanliga valet av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Björn Riise
Representant Södra sektionen, Jan Mårtensson
Representant Stockholm, Jan Stenback
Representant Göteborg, Bo Sanderberg
Representant Bilsport, Bengt Murman
Suppleant, Olle Ljungström
Suppleant, Ard D Axegård
Suppleant, Bernt Liljegren

Revisorer
Ulf Ekestubbe
Jan Fidjeland

Övriga
Representant Småland, Birger Carlsson
Representant Östersund, Ingvar Ericsson
Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin
Representant Finland, Risto Forsström

Den 1-8 mars deltog klubben i Skandinavians största bilmässa, Motormässan i Malmö mässhallar med nästan 100 000 besökare. Ansvarig för klubbens monter på ca 12 kvm var Jan Mårtensson, som ordnat fram en E-type, 2+2, 1967 samt en E-type V12-motor från Bert Pettersson i Malmö.

Montrarna hade smyckats med såväl engelska flaggor som banderoller och Jaguartavlor. I en liten försäljningshörna omsatte klubben ett antal hundralappar för tröjor, vagnmärken, nålar mm. Ett tiotal nya medlemmar hade lämnat in sina ansökningar till jourhavande monteransvariga.

Det var med blandade känslor man summerade mötet. Klubben hade hamnat i en avsides lokal bland ballongblåsare, tröjtryckare och spådamer, medan klubbens arrangörer ansåg att verksamheten behövde en mera "sakral" plats. Inför 1982 års möte hade dock arrangörerna lovat en hel hall med enbart märkesklubbar, så man bokade in även detta år.



Bild 3 B. Från tidning 59, februari 1982 sid 17. Jan Mårtensson med medarbetare lyckades värva ett tiotal medlemmar vid motormässan i Malmö mässhallar. Här ser vi Jan jobba i klubbens reception. Foto: Okänd.

Den 10 maj var det årligt möte med Austin-Healeyklubben. Mötesplatsen var Mosebacke Torg kl 10.30. Även detta år hade vi fått möjlighet att besöka Rolf Sporrang och hans familj på Långviks gård. Gården låg fint belägen på en kulle invid en vik av sjön Ormlången långt från alla dånande asfaltvägar. Deltagarna hade picknickkorg med sig och en del hade också badkläder då det fanns möjligheter till bad invid gården. Den sedvanliga fotbollsmatchen spelades på en bollplan strax i närheten av gården och Austin-Healeyfolket kom laddade. Efter matchen kunde de som ville dröja kvar en stund ta del av korvgrillning, sallad, öl mm. Hur gick det då i matchen undrar förstås läsaren! Tyvärr, det framgick inte av referatet från mötet och så här långt efteråt kommer jag faktiskt inte ihåg resultatet.



Bild 4. Gården Långvik, Rolf och Inger Sporrongs residens. Vid matchen 1980 vann A-H-klubben med 3-2, men för innevarande år hade vi inget resultat att redovisa. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 5 A. Några av deltagarna vid en av våra årliga träffar vid gården Långvik. Fr v Urban Fagerstedts XK 120, Torbjörn Johnssons XK 150 och Björn Riises XK 120.
Foto: Leif H Andersson.*

En av de bilar som då och då fanns med bland deltagarna vid Långvik var Urban Fagerstedts XK 120 roadster. Det var en skickligt restaurerad bil av Urban och det känns rätt att såväl Urban som hans bil får en presentation här.

Urban Fagerstedt, civilingenjör från Jakobsberg utanför Stockholm, köpte sin XK 120 roadster från 1950 under 1980. Bilen var rätt komplett i fråga om utrustning, men hade bitvis varit nedplockad under flera år. Urbans "Jaguarbana" hade börjat redan 1976 med inköpet av en S-type 1966 års modell för 11 000 kr dvs hela studielånet. Bilen renoverades sparsamt, men med de erfarenheter Urban fått såg han sig om efter intressantare projekt. Under hösten 1980 annonserades en XK 120 roadster ut i Dagens Nyheter och telefonnumret gick till en säljare i Smålandstrakten.

Urban och brodern Johan åkte ner till Småland och inspekterade bilen. Det fanns rost i trösklarna, i torpeden och i karossens bakparti. Delarna fanns lite här och där i säljarens garage. En ram hängde i taket, karossen var kapad på mitten och det syntes att det fanns mycket att göra. Men beslutet var taget, S-typen såldes för 10 000 kr och Urban la till lika mycket och det blev affär. Faktum var att priset motsvarade en halv årslön vid inköpstillfället.

Så började jobbet! Karosshalvornas undersida skrapades rent från underredesmassa med hjälp av en gasolvärmare. Därefter sandblästrades hela karossen som varit plåtren under många år, men som nu antagit en brunaktig färg. Sedan primades utsidan och sprutades med tjärepoxy på undersidan. Nya egentillverkade sparklådor och dörrstolpar monterades och dörrgångjärnen renoverades. Nästa steg var att rikta framflyglarna, ett jobb som utfördes med stor skicklighet av Ensta Bilplåt.

Karossens aluminiumdelar dvs dörrar, huv och bagagelucka hade flera sprickor. Dessa svetsades av Aerosvets i Bromma och sattes därefter på bilen. Sedan monterades diverse mekanik som bakaxel, bromsar mm varefter bilen var klar för lackering. Efter att bilen sprutspacklats och slipats tio gånger lades en tvåkomponentlack på som sedan förseglades med klarlack. Nu kördes bilen hem till ett rymligt garage i den nyinköpta villan i Jakobsberg, där beslag, elsystem och andra detaljer monterades.

Det var nu dags att provköra sin XK 120 roadster och det var med blandade känslor Urban berättade om sina upplevelser. Ja, märket är ju känt för sina slitstarka motorer och sina tilltalande runda former, menade Urban. Motorpressen pekade på andra fördelar t ex att Jaguars bilar är komfortablare, mjukare, tystare och behagligare att köra än många andra bilar. Urbans intryck var emellertid att körställningen var trång och att väghållningen var ungefär som i andra bilar. Vägbruset var förhållandevis lågt och en konversation med passageraren var fullt möjlig även i hastigheter runt 140 km/tim.

Mosslådan var Urban inte särskilt nöjd med, men eftersom bilen var försedd med en 3.8 l motor behövde den ju inte växlas. Fyran är fullt användbar från 30 km/tim, menade Urban utan glimten i ögat. Urban sammanfattade sitt resonemang med att han var nöjd med sin bil och att han och alla andra gammelmilsägare ska köra sina färdiga bilar på våra sommarvägar. Förvaring är inget för gamla fina Jaguarer. Ställ inte undan bilen som en investering.

Till detta kan tilläggas att Urban hade kvar sin XK 120 roadster ända till 2007 då han sålde den till Karl Ingvar Sanfridsson i Kumla.



*Bild 5 B. Bilen uppallad och primad.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 5 C. Urban Fagerstedt jobbar med renoveringen av motorn. Observera märket på Urbans T-shirt.

Foto: Leif H Andersson.



Bild 5 D. Så fint det kan bli om man lägger lite arbete på motorns aluminiumdelar.

Foto: Leif H Andersson.



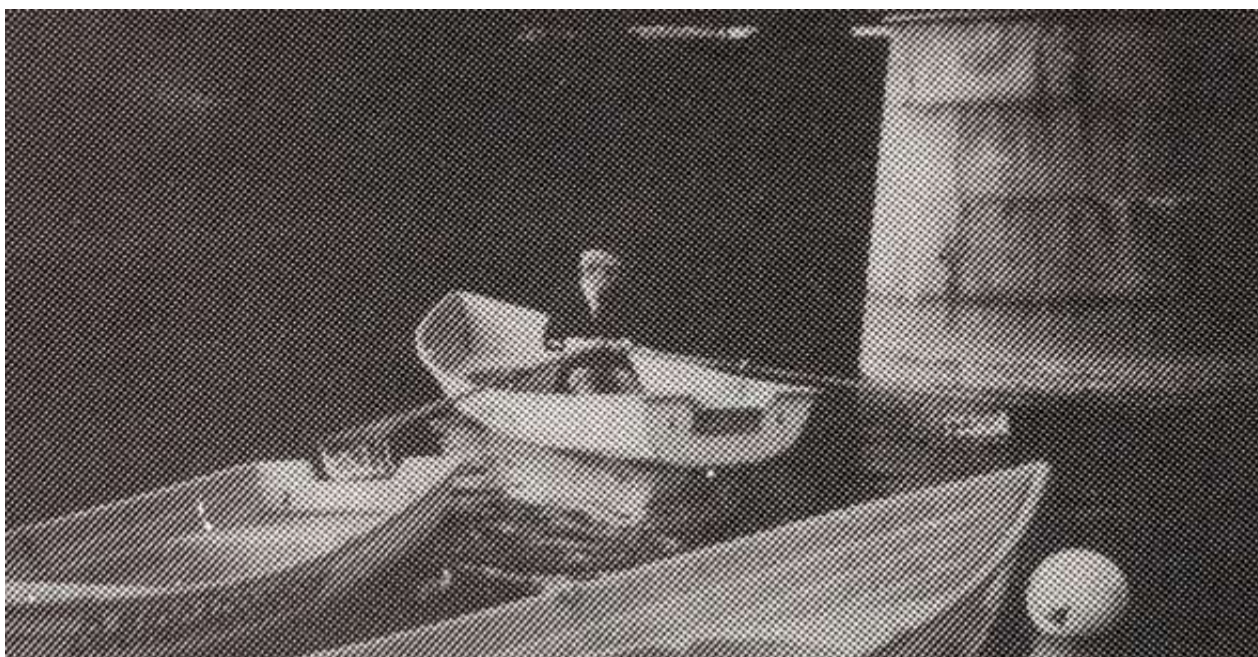
*Bild 5 E. Perfekt iordningställd inredning.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 5 F. Äntligen! Bilen är klar för en första åktur. Foto: Leif H Andersson.

Onsdagen den 20 maj genomförde stockholmarna en ny aktivitet vi kallade "Stockholmsrallyt". Ett 30-tal personer samlades på Riddarholmen för att delta med sina bilar. Efter rundvandring kring bilarna försågs deltagarna med ett frågeformulär med tillhörande vägbeskrivning. Första etappen gick mot Söder och Fjällgatan där provet gick ut på att försöka uppskatta höjden från Stadsgården upp till Fjällgatan. Nästa anhalt var Slottet, där vi blev mycket närgångna mot högvakten eftersom

frågan som skulle besvaras var vilket regemente som denna dag tjänstgjorde. Flera svåra aktiviteter följde, bl a roddtur under Djurgårdsbron och manöverprov med vattenmugg på taket. Ytterligare några kontroller passerades innan vi kom i mål och kunde ta fram den medhavda picknickkorgen. Vinnaren i rallyt blev Thomas Mohlkerts team, följda av Bengt Huss/A Lindén och därefter Anders Edholm.



*Bild 6 A. Från tidning 56 1981 sid 34. Vår sekreterare kämpar med årorna vid Djurgårdsbron.
Foto: Okänd.*

Säsongens största händelse, Sommarmötet, ägde rum på Strömsberg i Trollhättan 6-7 juni. Arrangörer detta år var Bo L Sanderberg med dam Karin Lindholm, Stefan Boberg med dam Cecilia Olofsson, Walter Buchebner, Rainer Johansson, Bertil Andersson, Karl-Inge Magnusson med dam Anne-Christine och Bengt Erixon med dotter Marie. Platsen för biluppställningen vid Strömsberg låg på en höjd med utsikt över staden. Hade man en gång parkerat där var det olämpligt att flytta bilen då det var lite krångligt att ta sig dit och sedan därifrån. Många hade därför, i förväg, tagit sig en tur till en nära belägen OK-mack, där klubben bokade fem platser. Där kunde vi gratis tvätta våra bilar innan vi parkerade vid Strömsberg.

Just när vi står och beundrar alla bilar utanför Strömsberg berättar Staffan Swedeborn att han och kollegan Kjell Broberg skulle starta en ny biltidning med fokus på sport- prestanda- och veteranbilar. Namnet var Automobil och, enligt Staffan, skulle den dels vara en kvalitetstidning, dels vara lika intressant att läsa som en sextidning typ Hugh Hefners tidskrift Playboy. Tidningen lanserades året efter, 1982, och blev en stor succé med mycket fina bilder och bra reportage. Staffan och Kjell drev tidningen under många år, men senare övertogs tidningen av andra ägare. Under 2000-talet blev kvaliteten lägre, antalet läsare färre och i slutet av 2011 lades tidningen ned. Tidningsdöden träffar tyvärr även biltidningar.

Bilarna ställdes som sagt upp vid Strömsberg, och där skedde också försäljning av klubbtilbehör. Där såldes vagnmärken, rockslagsmärken, vindrutedekaler, extra matriklar, T-shirts och collegetröjor. Årets största klubbhändelse drog ca 300 personer och ca 100 bilar.

Den tekniska hörnan leddes detta år av Bengt Murman med bisittare, som bl a gav en lektion i Jaguars elsystem.



*Bild 7. Bilarna ställdes upp vid Strömsberg som ligger på en kulle med utsikt över Trollhättan.
Foto: Bert Carlsson.*

Vad gäller reservdelsförsäljningen kom Birger Carlsson med sedvanligt och rikhaltigt sortiment av gångbara delar. Klubben hade också inbjudit alla medlemmar att sälja sina egna medhavda delar. Det var bara att prismärka och lämna till klubbfunktionären för reservdelsförsäljningen så tog klubben hand om detta. En bra och uppskattad service.



Bild 8. Kalle Magnusson kollar om han behöver något mer än topplockspackningar. Olle Ljungström med pipa ansvarade för klubbens försäljning. Foto: Bert Carlsson.



Bild 9. Det fanns litteratur till salu. Bo Jordy tv och Nils Ohlsson tar en titt bland böckerna. Foto: Bert Carlsson.



Bild 10. Fallpåsläppet arrangerades enbart för Jaguarklubbens medlemmar. Det rykte mäktigt från vattenmassorna.

Foto: Bert Carlsson.

Vid 18.00 tiden fick vi ta en promenad ned till Oskarsbron för fallpåsläpp, ett evenemang enbart för klubbens räkning. Det var Stefan Boberg som genom sin pappa ordnat att vi fick se forsen rusa utefter fallet.

Därefter var det dags för omklädning och festsupé på Hotel Swania. Vad blev det då till middag! Jag har då och då redogjort för menyn på våra möten, vilket kanske är intressant för en del medlemmar som var med, men totalt ointressant för andra. Håll ändå till godo, även framöver kommer ni att ibland få sådan information.

Men åter till supén. Först bjöds vi på välkomstdrink, medan det dukades upp entrérett i form av laxcanapé med pepparrotsgrädde. Huvudrätten bestod av antilopsadel med tillbehör och som dryck ingick obegränsat med rosévin.

Desserten var Glace au four, som sköljdes ned med Sherry. Till sist kaffe och därtill prisutdelning i eleganstävlingen.



Bild 11 A. Bland middagsgästerna hittade vi bl a Bo T och Kristina Flodmark. Frekventa deltagare på klubbens Sommarmöten. Foto: Peter Walentin-Askman.



*Bild 11 B. Bengt Erixon lägger ut texten för sin bordsgranne. ...”väghållningen på min Mk I är rent otrolig, ja fruktansvärt fantastisk faktiskt ...”
Foto: Peter Walentin-Askman.*



*Bild 11 C. Bengt Erixon lär ha ägt denna flerfärgade Mk I under 1970-talet. Kanske är det den han beskriver väghållningen på? Märkligt nog anger Transportstyrelsen denna bil som en Mk II från 1963. Förklara det den som kan!
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 12. Leif H Andersson och Christer Fält var domare i Mk I-Mk II-klassen.
Allvarliga herrar!
Foto: Bert Carlsson.*

I Mk I och Mk II-klassen gick första pris till Bertil Andersson följt av Ingvar Gustavsson och Kerstin Viktorsson.

I XJ-klassen vann en norsk bil, som vi inte fick ägarens namn på, därefter Björn Riise och på tredje plats Sven Nordensten.

E-type-klassen vanns av Stefan Boberg följt av Thomas Ståhle och Lars Pålsson.

I Övriga sportvagnsklassen blev vinnaren Sten Tellander, XK 120, tvåa Karl-Erik Bergkvist, XK 150 och på tredje plats Cliff Gentele från Danmark med sin XK 150.

Numera hade vi också en Veteranklass dvs bilar som tidigare vunnit pris i någon eleganstävling, där första pris gick till Knud Torp Madsen från Danmark med sin Mk IX och andra pris till Hans-Christian Rosenquist, också från Danmark, med sin XJ 6. På tredje plats äntligen en svensk, Per Ljunggren med sin S-type.

Övriga Saloonklassen vanns av Sven Liljeqvist, Mk VII, Lars Gyllenvall, S-type och Per Sköldheden, Mk X.



Bild 13 A. E-type-klassen vanns av Stefan Boberg. Stefan ser glad ut redan före prisutdelningen.

Foto: Bert Carlsson.



Bild 13 B. Tredjepristagaren i E-type-klassen blev Lars Pålsson. Foto: Bert Carlsson.

Efter middagen blev det dans till orkester, bar med reducerade priser, nattvickning och senare disco. Beträffande de reducerade barpriserna hade den mycket tillmötesgående hotellchefen, Curt Ohlsson, bett oss att gynna hotellets bar i stället för att roa oss alltför mycket på hotellrummen.

Söndagsmorgonen började med morgongymnastik för dem som orkade upp tidigt. Därefter startade rallyt. Inte en meter grusväg! Banan gick efter den mycket vackra fall- och slussfåran och bara den utsikten gjorde att det fanns anledning till att delta i rallyt. Vinnarna i rallyt blev Jan Stenback följt av Risto Forsström från Finland och därefter Bertil Rastland.

Efter rallyt kunde vi checka ut från hotellet, men aktiviteterna var inte slut i och med detta. En karavan på 95 bilar rullade iväg på en tvåmilafärd till Kobergs slottspark, där arrangörerna dukat upp ett fantastiskt smörgåsbord med sill, ost, bröd, skinka, korv, pastej, gravlax med sås, rostbiff med tillbehör, sallad, potatis, öl, läsk, mjölk och kaffe. Allt detta avnjöts medan vi av Bo L Sanderberg fick våra priser i rallyt. Därefter var det dags att packa ihop sina saker och påbörja färden hemåt.



*Bild 14. Arrangörerna hade en tung och arbetsam dag, men ändå ett roligt jobb. Fr v Bertil Andersson, Karin Lindholm, Cecilia Olofsson och Stefan Boberg.
Foto: Bert Carlsson.*

Bilar i Täten fortsatte som serie under året. Under sommaren presenterades Stefan Bobergs E-type, 1970. Stefan uttryckte det som "en bil som med energi, svett och möda återbördats till det originalskick som en entusiastisk Jaguarägare gärna vill ha".



Bild 15. Stefan Bobergs E-type från 1970. Foto: Stefan Boberg.

Sedan var det dags för en dansk bil att presenteras i denna serie. Det var Knud Torp Madsens Mk IX från 1959 som fick äran. Bilen hade länge varit en problembil med flera motorhaverier, men efter renovering av såväl motor som övriga delar blev den en av de förnämsta bilar som renoverats av Knud.



Bild 16. Härlig inredning på Knud Torp Madsens Mk IX. Foto: Knud Torp Madsen.

Under sommaren redogjorde Jan Broman från Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, för den senaste informationen angående veteranbilsförsäkringarna. Informationen gavs på ett möte i Växjö med ca 100 deltagare från i stort sett samtliga bilklubbar i Sverige. Ansvariga från MHRF var försäkringshandläggarna Alf Lavér och Björn-Erik Lindh. Från försäkringsbolaget Folksam deltog Folke Hellström och Hans Torneback. Jaguarklubben representerades av mig själv och Hans Edelin. Det mötesdeltagarna bl a kom fram till var att förutsättningen för att få försäkringen var att medlemmen tillhört klubben under minst två år och att bilen måste vara minst 20 år. Varje fordon skulle besiktas enligt ett speciellt protokoll och premien skulle var differentierad beroende på bilens ålder dvs yngre bilar fick högre premier än äldre bilar, där skaderiskerna ansågs mindre.

Deltagarna fick en rundvandring bland fem stationer och fick lära sig en del om de fällor och fel som en försäkringskommitté kan hitta på en bil. En, på avstånd, mycket fin Mercedes besiktades och fick 19 st anmärkningar. Skulle en sådan bil få försäkring eller inte? Här enades vi om att sunda förnuftet skulle blandas in i diskussionen.

Ägaren var fullt medveten om vad han åkte med och visste att de rostskador som fanns i bl a sidobalkarna vid en eventuell kollision skulle göra att skadorna blev större än de skulle ha blivit hos ett renoverat fordon. Bilägaren fick försäkringen och var också medveten om att full ersättning inte skulle kunna utgå vid en skada.

Deltagarna frågade också efter broschyr eller annat material där det skulle framgå vad en bilägare borde tänka på vid en renovering så att arbetet skulle kunna godkännas redan vid en första

besiktning. Vid mötet bestämdes också att ta fram en försäkring för "blivande klassiker" för bilar mellan 13-20 år, då dessa vid detta datum hade ganska otillfredsställande försäkringar.

I en lista från MHRF daterad 31 december 1980 hade Jaguarklubben 16 godkända försäkringar. I slutet av 1981 fanns enligt mina tillgängliga dokument 17 försäkringar medan ett flertal ansökningar låg hos försäkringskommittén för utredning och bedömning.

Mitt i sommaren fick vi en intressant artikel om inköpet av en Daimler SP 250. Daimlermodellerna tillhörde 1960-talets mera särpräglade sportvagnar, som med sin V8 motor svarade för bl a snabb acceleration och god segdragningsförmåga. Daimler tillhörde sedan 1961 Jaguarfabriken.

Jörgen Blegvad berättade om sitt inköp av sin Daimler SP 250, köpt direkt från Daimlerfabriken 1961. I samma artikel presenterades Niels "Tuss" Blegvad, som Competitiongruppens yngste medlem med sina 22 år. Niels hade börjat tävla redan 1978 på Ring Knutstorp och hade sedan dess avverkat nio tävlingar. Bilen han körde var en Daimler SP 250 från 1962.



Bild 17. Bilsportsektionens representant Bengt Murman tv på bilden samt Tuss tv och Peter Blegvad, som precis ska ta en kaka till.

Foto: Leif H Andersson.



Bild 18. Från tidning 52 1980 sid 21. En annan medlem av Competitiongruppen var Dick Lundgren. Foto: Okänd.



Bild 19. Från tidning 52 1980 sid 21. Dick Lundgrens Daimler SP 250 mycket sparsamt renoverad. Foto: Okänd.

Också under sommaren meddelade Birger Carlsson att han gjort en storsatsning på både reservdelslager och verkstad. Satsningen började redan under januari men nu var flytten i stort sett klar. En nedlagd snickerifabrik i Virserum hade under vintern bytt skepnad och tusentals Jaguar-delar hade flyttat från de gamla lokalerna på Kvarngatan till Fabriksgatan. Reservdelshanteringen hade nu blivit rationellare och Birger hade nu också två man som jobbade med renoveringar. Verksamheten hade börjat så smått i Birgers garage 1975 men det var från 1976 han satsade allt på Jaguar. Hobbyn blev hans jobb! Birger startade Smålands Jaguarservice och började med att importera reservdelar från England, samtidigt som han köpte upp skrotade och illa medfarna ”katter”.



Bild 20. Från tidning 55 1981 sid 8. Fr v Thomas Lexinger, Leif Karlsson och Birger Carlsson med deras XJS. Bilen har sedan dess haft flera olika ägare, men verkar ha ställts av för gott 2003. Leif Karlsson var 1950-talare och gick bort 2018. Foto: Lars-Olof Strömqvist.

Alltsammans hade dock börjat redan tidigare då Birger på en aktion köpte en Jaguar efter en konkursdrabbad firma i Vetlanda. Sedan början av 1960-talet hade Birger varit en stor Jaguarfantast. Han drev företaget, som med tiden bytte namn till BC Motors, under ca 30 år och flyttade så småningom till Thailand och dess sköna klimat. Sedan 1985 arbetade också Johan Solman på företaget och 1999 övertog han verksamheten under namnet Jagaparts. Johan, för övrigt svärson till Birger, flyttade under 2018 större delen av lagret från Fabriksgatan upp till Kallhäll utanför Stockholm, där stockholmarna m fl fram till 2023, hade en reservdelshandlare på nära håll. Mera info om Birger finns under 1990.

Söndagen den 16 augusti arrangerade klubben en utflykt till Wira Bruk, en av Stockholmstraktens finaste bruksmiljöer. Arrangörer var jag själv och Hans Edelin. Samling skedde på Mosebacke Torg med avfärd kl 10.30 med en karavan på åtta bilar. Väl framme vid Wira Bruk hade ytterligare sex bilar anslutit. Mitt på dagen fick vi en guidad visning av bruket på ca en timme varefter vi begav oss till kaffestugan för att stilla sötsuget. Det var precis i rätta ögonblicket eftersom Åsa Bodén öppnat dammluckorna. (En omskrivning av rapportören Henrik Johansson för att det soliga vädret hade slagit om till regn). Bland de deltagande bilarna kunde vi bl a se Karl-Erik Bergkvists XK 150 och

familjen Per-Olof Bergmans XJ 6. Wira Bruk grundades omkring 1630 av riksamiralen Claes Fleming och var vår stormaktstids klingsmedja. Man hade monopol på leveranser av värjor, speciellt de sk karolinervärjorna. Bruket var vid liv fram till 1948 då den siste Wirasmeden gick ur tiden.



Bild 21. Karavanen leddes av Björn Riise med sin XJ 6 från 1969. Foto: Leif H Andersson.



Bild 22. Vid Wira fick vi en guidad visning av bruket. I mitten syns Per-Olof Bergman med sin fästmö th om honom och på höge sida i bilden syns Bengt Arebjer i krulligt hår och skägg. Foto: Leif H Andersson.

Lördagen den 22 augusti startade Stockholmssektionens medlemmar, Hans Edelin och jag själv, en kombinerad semester- och klubbresa till Skottland och England. Några dagar senare begav sig också stockholmarna Jan Stenback och Per Andersson iväg mot England med samma slutmål som de förstnämnda dvs XK-dagen. Jan och Per gjorde en egen resa mot målet, medan Hans och jag sammanstrålade med Göteborgssektionens Bo Sanderberg och Karin Lindholm för resan mot Skottland. Ungefär samtidigt startade också Smålandssektionens Birger Carlsson med brodern Leif Karlsson från Smålands Jaguarservice sin inköpsresa till England. Alla hade vi, som sagt, samma slutmål, XK-dagen den 6 september.

Båten mot Newcastle med Skottland/Englandsfararna avgick från Göteborg söndagen den 23 augusti kl 18.00. Försynen hade sett till att ett härligt högrtryck, + 28 grader, täckte Nordeuropa lagom till avfärden.

Efter en härlig kväll med mat och dryck och fönsterbord ankom vi måndag eftermiddag till hamnen i Newcastle och gjorde oss beredda att köra av båten. Dessvärre hade en lampa i bagageutrymmet på vårt transportmedel, en VW-buss, injection, automat, lyst under natten så bilen gick inte att starta. Detta avhjälpptes dock av en trevlig Saab-ägare med startkablar!

Resan fortsatte nu mot Edinburgh och vidare västerut mot Durness och sedan österut mot John O' Groats. Därefter kustvägen tillbaka till Edinburgh, vidare mot Hawick och Carlisle och till slut motorvägen till Coventry för att bli besöka Jaguarfabriken.

Under färden genom Skottland och ned till Coventry hade vi bussen emot oss! Det började med att värmevajerarna stod på full effekt och med 25 grader plus ute var det svårt för passagerarna att uthärda värmen. Med möda kunde problemet åtgärdas. Senare följde ett erbarmligt oljud från ett drivaxellager, som vi blev tvungna att byta. Dyrt! Inte nog med det. Efter några mil i 120 km/tim på motorvägen slutade bilen svara på gasen och vi kunde med nöd och näppe ta oss till en liten stad vid namn Penrith.

Staden hade faktiskt en VAG-verkstad. Det visade sig att en kolv hade fastnat och verkstaden fick ta ur motorn för att laga felet. Efter tre dagar i Penrith kunde vi fortsätta vår resa mot Coventry.



Bild 23. På vår väg genom Skottland passerade vi denna bil i byn Melvich. Vi kunde i alla fall konstatera att glasflaskan till vindrutespolningen var hel. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 24. En kolv hade fastnat. Bo Sanderberg ser bekymrad ut.
Foto: Leif H Andersson.*

Nu var det fredagen den 4 september och vi närmade oss Jaguarfabriken i Coventry. Vi var lite sena, men grindvakten som månade om Svenska Jaguarklubben släppte in oss till "The Showroom". Där fanns redan Jan Stenback och Per Andersson. Tillsammans fick vi ta oss en titt på de innevarande bilarna och de montrar som visade skinnets, träets och kromets väg mot slutfinish. Träet, eller rättare sagt valnötsroten, fick genomgå tio moment av förädling inklusive fanering före slutmonteringen. Besöket avslutades med fotografering utanför den kända byggnaden på Browns Lane. Därefter blev det middag på The Post House, som ligger i övre änden av Browns Lane. Jan och Per hade redan tidigare checkat in på Bulls Hotel i Peterborough, ca åtta mil från Coventry, och vi begav oss alla dit för en god natts sömn.



*Bild 25. Utanför den kända byggnaden på Browns Lane fotograferades vi. Fr v Leif H Andersson,
Bo Sanderberg, Jan Stenback, Per Andersson, Karin Lindholm och Hans Edelin.
Foto: Leif H Anderssons kamera.*

Innan jag fortsätter historiken får ni lite information om hur det gick för Jaguarfabriken. Browns Lane-fabriken i Coventry byggdes under andra världskriget och drevs då av Daimler. Under 1951 började Jaguar Cars att hyra byggnaden och där fortsatte produktionen av framför allt XJ- och XK-vagnarna fram till september 2005. De nya modellerna hade då redan börjat tilldelas den nya fabriken vid Castle Bromwich i Birmingham.

Efter 2005 inrymde fabriken bara huvudkontoret och museet samt 500 anställda som ansvarade för träfanering, inte bara för Jaguar, utan även för Aston Martin och Landrover. Senare flyttade huvudkontoret till Whitley-anläggningen i Coventry, Jaguars tekniska centrum, och kvar var bara museet på Browns Lane. Under 2012 revs museet och på platsen byggdes ett bostadsområde känt som "Swallow's Nest".

De byggnader som sedan fanns kvar av fabriken byggdes om till en affärspark som går under namnet "Lyons businesspark". Orsaken till nedläggningen var att Jaguar hade för stor kostym dvs Jaguars ekonomi klarade helt enkelt inte tre monteringsanläggningar för ca 125 000 sålda bilar per år.

Åter till historiken. Lördagen den 5 september besökte vi Oldham & Crowther där bl a XK-delar och Mk VII-Mk IX- delar bjöds ut i massor. Bo Sanderberg och Karin kunde med stor glädje inhandla en hel del detaljer till sin halvfärdiga XK 140 hemma i garaget. Under lördags-eftermiddagen förflyttade vi oss till byn Thrapstone och dess hotell, inrymt i före detta The Court House, där XK-dagens organisatör, Ian Hart, hade arrangerat en trevlig tillställning.

Lördag kväll var vi inbjudna till Lilford Castle för supé i slottskällaren, likaledes, ordnad av Mr Hart med fru och Jaguar Drivers Club. Tillsammans med ett 30-tal andra gäster avnjöt vi en middag av första klass mat och betjäning. Till desserten höll jag, Leif H Andersson, ett litet tacktal och Bo Sanderberg överräckte några av Svenska Jaguarklubbens regalier till värdparet Hart med text som lydde "Thank you, Mr och Mrs Hart for that fantastic extraordinary arrangement you did during the XK-day. Regards from Swedish Jaguar Club and the winner in the XK-class, Mr Per Andersson."

Den uppmärksamme läsaren undrar förstås hur vi dagen före eleganstävlingen kunde lämna över en text med tack från bl a vinnaren Per Andersson. Jag vet inte hur referenten Bo Sanderberg fick ihop detta, men faktum kvarstår. Middagen skedde enligt Bosse på lördagen, medan eleganstävlingen skedde på söndagen. Såvitt jag förstår måste middagen ändå ha skett på söndagen.

Söndagen den 6 september bjöd på en strålande dag på Lilford Park där XK-dagen gick av stapeln, Jaguarägares och särskilt XK-ägares höjdpunkt på året. Framåt 10-tiden började reservdels-handlarna dyka upp med allt från värdefulla delar till värdelöst skrot. Även de fina bilarna började komma vid ungefär samma tidpunkt och ställdes upp framför slottet i parken.

Bland reservdels-handlarna fanns Ian Mc Lead, som vi lärt känna på middagen innan. (Var det kanske middag såväl lördag som söndag undrar jag nu igen?). Han hade med sig mycket välgjorda karosseridetaljer bl a bagagekofferten till XK 140 och torpeden till E-type. Scott Worthington fanns också på plats, en seriös handlare känd både i England och Sverige.

Själv köpte jag en sidolampa till min Mk II. En annan handlare var Bill Ager från Birmingham. Han var tämligen ensam om att sälja ekrar till ett pris av 7,50 pund/st. Hemma var de betydligt dyrare. Han hade också stötfångare till Mk II för mellan 400 och 600 kronor. Oj, oj vad kostar en stötfångare idag, 2023, till en Mk II.



*Bild 26. Det fanns inte bara XK på XK-dagen. Här ser vi ett antal salooner.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 27. Rispriset gick till denna XK för andra eller tredje gången. Foto: Okänd.

Vi gick runt och analyserade priserna och kom rätt snart fram till att prisskillnaden kunde vara rätt stor mellan olika handlare. Sidolampan till min Mk II kostade 75 kr eller 80 kr eller 110 kr beroende på vart man vände sig. Men fynd gick förstås att göra. En vattenpump för 199 kr eller en oljetrycksgivare för 150 kr. Hemma 350–400 kr! Sammanlagt fanns mellan 25 och 30 Jaguarhandlare samlade vid Lilford Park med en omsättning, som vi trodde låg på runt 400 000 kr upp till en miljon. Självfyndade jag för 1 350 kr inklusive en vinröd Jaguarväst från Jaguar Drivers Club. Jag använder den fortfarande, 2023, sommartid. Kvalitet! Andra köpte varor för 20 000 kr och ytterligare någon nöjde sig med ett enda köp denna dag, en gummipackning för en tia.

Efter att ha promenerat runt bland reservdelshandlarna i ca tre timmar kände jag mig belåten och övergick till att ta en titt på bilarna. Det fanns ett 100-tal XK dvs lika många bilar som det kommer på ett svenskt Sommarmöte. Utöver dessa bilar fanns också ca 200 bilar av andra Jaguarmodeller. Kvaliteten på bilarna var genomgående hög, men någon engelsman menade också att just detta år höll inte bilarna samma klass som tidigare år. Ett roligt inslag var risbilen. Ägaren, en lustig, flegmatiskt livlig (som jag beskrev honom då) person i 40-årsåldern, verkade gå in för att få just rispriset år efter år. Bilen fraktades till platsen på trailer och kördes sedan omkring på området med dånande motor. Han ville synas! Innertaket hängde ned i fransar, ingen lack, inget golv utom där förarstolen stod, som dessutom inte var original. Bilen var dessutom till salu till högstbjudande. Undrar just var denna bil håller hus idag, 2023.

I XK 120-klassen vann en svart oerhört fint lackerad Fixed Head Coupé. Även inredningen i rött var minutiöst iordningställd med snyggt kantade mattor. Motorutrymmet var polerat och i perfekt skick. I XK 140-klassen vann Per Andersson, Sverige! Bilen hade redan presenterats i Jaguarbulletin nr 51, Bilar i Täten, något år tidigare. Detta var förstås en fjäder i hatten för svenskägandet, vilket också betonades av speakern Ian Hart, XK-registrets representant för Jaguar Drivers Club.



*Bild 28. I XK 140-klassen vann Per Andersson, Sverige. En fjäder i hatten för oss svenskar.
Foto: Leif H Andersson.*

Klassen XK 150 vanns av en ny bil! Ja, den verkade ha kommit direkt från bandet, eftersom det inte gick att hitta en enda skönhetsfläck på bilen. Bilen fick mycket förtjänstfullt även Best in Showpriset.

Måndagen den 7 september gjordes de sista inköpen av Bo Sanderberg till deras "andrabilar", Maxi- och Mini, och vi nådde hamnen i Felixstowe under eftermiddagen. Vad gäller Felixstowe, tipsade Bosse om "Felixstowe fair on the sea" där man kunde förlusta sig med mycket kul vid, på den här tiden, detta tivoliområde. De allra sista inköpen till släkt och vänner kunde man mycket väl klara av här. På vägen tillbaka över havet åt vi en god middag, alla åtta klubbmedlemmar som deltog i XK-dagen, Jan Stenback, Per Andersson, Bo och Karin Lindholm, Hans Edelin, Birger Karlsson, Leif Karlsson samt jag själv, Leif H Andersson.



Bild 29. Efter en lika ansträngande som rolig upplevelse under XK-dagen var det skönt att slappna av i baren på båten tillbaka till Sverige tycker Karin Lindholm och Leif H Andersson.

Foto: Bo Sanderberg.

Under hösten hade vi ytterligare införanden i serien Bilar i Täten. Inte bara i Svenska Jaguarklubben fanns goda restauratörer av gamla bilar. En av våra danska medlemmar, Johan Bendixen, visade i sin berättelse hur han gjort en ny bil av en gammal och nedsliten XK 150, 3.4 l, roadster, 1958. Flera priser i våra elegantstävlingar gick till Johans bil och första pris blev det t ex i Veteranklassen.

Sista berättelsen för året gällde Lars Pålssons E-type, 3.8 l, 1962. Lars hade då nappat på en annons på "Fyndmarknaden" och ringde det aviserade numret. Han kom till Birger Carlsson vid Smålands Jaguarservice, bokade ett besök, betalade 22 000 kr och tog hem bilen. Hela bilen plockades ned och efter ett år av arbete var bilen klar. Lars hade då lagt ytterligare 35 000 kr för att få bilen i bästa skick. Det kan också vara värt att nämna att Lars var en skicklig Jaguarreparatör med verkstad i Vejbystrand.

Efter Sommarmötet vid Örenäs slott 1982, besökte jag, Bo Sanderberg och några till Lars i verkstaden. Fantastiskt fin och välordnad verkstad, städad och snygg med alla verktyg perfekt ordnade på sina platser. Fin intelligande villa, lika välordnad som verkstaden och med elegant kaffeporslin från känd tillverkare.

På väg mot en bilmässa i Malmö fem år senare mötte jag Lars. Han ledsagades då av en assistent och det var svårt att få ut något av konversationen. Jag förstod dock att han lämnat verkstaden och villan i Vejbystrand och hade nu ett boende i Malmö.



*Bild 30. Fantastiskt motorutrymme på Lars Pålssons E-type.
Foto: Lars Pålsson.*



*Bild 31. Lars Pålsson en het sommardag tillsammans med en god vän.
Foto: Okänd.*



*Bild 32. Helt underbara linjer som vi gärna dröjer kvar för att titta på.
Foto: Lars Pålsson.*



Bild 33. Original ekerhjul finns på Lars Pålssons E-type. Denna bil finns inte kvar i Transportstyrelsens register (2023). Foto: Lars Pålsson.

Under hösten hade vi fått en hel del brev från medlemmar där man berättade om sina bravader med sina bilar. En av berättarna var Ingalill Byström som med humor återgav hur det kunde vara att köra och äga en Jaguar. För Ingalills del började det hela 1968 då hon var gravid och framtung och nygift med Conny som då hade en röd Pontiac. Conny hade bestämt sig för att byta bil och kom en dag hem med en Jaguar Mk IX. Ingalill skulle dock ha bilen som bruksvagn till arbetet, men blev snart varse att det inte var den bästa bilen för detta ändamål.

Efter att ha fyllt båda tankarna med bensin var det dags att börja arbeta in nästkommande månadslön. Det blev ett jobbigt läge! Ingalill hatade denna bil, som krävde att hon satt på en extra kudde för att nå upp för att se ut genom en löjligt liten vindruta. Dyr i drift var den också och dit gick månadslönen. Bilen såldes och återfanns så småningom helt nedrostad och förstörd på "Panko Bilskrot". Först då kom känslan av hur fin bilen egentligen hade varit.

Familjen gjorde ett nytt försök, nu med en Jaguar Mk II. Vid en semester i England kände de lyckan av att äga en riktig Jaguar. Men på väg mot hamnen för återfärd till Sverige hände det. Motorn lät konstigt och bilen stannade. Totalt motorhaveri och mitt i morgonrusningen var det också. Telefonsamtal till herre med trailer och i sista sekunden sköt familjen bilen ombord på färjan till Sverige. Kostnaden för frakten till Stockholm ville man knappt tänka på.

Motorn totalrenoverades och efter en tid tog familjen en tur mot Arlanda. Nytt motorhaveri med nya kostnader. Ingalill och Conny hade nu tröttnat på bilen och sålde den till Guj Eriksson i Uppsala. Familjen flyttade senare till ett stort hus med dubbelgarage och jakten på en ny Jaguar började. Priserna hade dock gått upp rejält och man tog i stället kontakt med Guj för att höra efter hur renoveringen gick. Renoveringen gick trögt och Conny och Ingalill köpte tillbaka bilen och lät fullfölja arbetet. Bilen blev fantastiskt fin och utgjorde ett av de bästa exemplaren på klubbens kommande eleganstävlingar. Slutet gott allting gott! Ja, så här kunde berättelserna från våra medlemmar låta. Intressant och roligt för tidningens läsare att ta del av.

Den 17 oktober fick vi en praktisk genomgång av en ventiljustering av XK-motorn. Platsen var Jaguargaraget i Henriksdal, Stockholm, där ett 20-tal personer samlats bland sovande katter och renoveringsobjekt. På ett bord låg ett motorblock som skulle användas vid demonstrationen. Sedan följde en genomgång, steg för steg hur en ventiljustering gick till.

Kunnig lärare var Bengt Murman. Han lyckades på ett pedagogiskt sätt visa de olika handgreppen. Att just i praktiken få se hur olika moment ska utföras ger mycket mer än att enbart läsa handböcker, menade deltagarna. Därtill kom också praktiska tips mm från både lärare och åskådare samt möjligheten att ställa frågor. Ett bra grepp från klubbens sida tyckte deltagarna som ville att den här typen av mekarträffar borde tas upp igen.



*Bild 34. Bengt Murman i mitten visar på ett pedagogiskt sätt hur en ventiljustering går till. Börje Edin, längst bak, Leif H Andersson och Hans Edelin i keps ser leende på.
Foto: Bert Carlsson.*



Bild 35 A. Thorbjörn Johnsson och Karl-Erik Bergkvist vet nu det mesta om ventiljustering och tar en paus.

Foto: Bert Carlsson.

Lördagen den 19 december hölls julfesten i Stockholm. Platsen var denna gång en mysig festvåning på Lingvägen 102 i Gubbängen. Jag själv och Bert Carlsson höll i trådarna. Vi hade då kört genom halva stan och handlat genom Berts kontakt på ICA-Essve, som lovat oss skaplig rabatt på alla inköp.

När vi skulle betala fick vi endast 5 %. Surt tyckte vi! Vi fick ändå en mustig, matig sallad, bröd och kaffe med dopp. Ett glas vin stod vi själva för. Bar till självkostnadspris fanns också. På underhållningssidan ställde min vän Lars-Erik Asp upp och det blev också dans till levande orkester. I pausen disco.

För att roa medföljande barn, och givetvis alla andra, hade klubben också engagerat trollkarlen Muli Fuli eller Ragnar Karlsson som han hette och som var arbetskamrat med mig. Alla barn fick dessutom varsin julklapp. Filmer med Kalle och Musse visades också. Med på festen var bl a Gunilla och Staffan Swedeborn, vars hjälp med servering och annan service var ovärderlig. Mats Kempe med barn fanns med liksom även Rolf Sporrang med barn. Givetvis syntes också Jan Stenback i vimlet.



*Bild 35 B. Gunilla Swedeborn rullar in maten till hungriga klubbmedlemmar.
Foto: Bert Carlsson.*



*Bild 35 C. Leif H Andersson jobbar på med glöggen och allt annat i köket.
Foto: Bert Carlsson.*



Bild 35 D. Trollkarlen Muli Fuli eller Ragnar Karlsson som han egentligen hette trollade. Barnen ser förundrade ut. Foto: Bert Carlsson.



Bild 35 E. Mats Kempe med barn förser sig med mat och dryck. Foto: Bert Carlsson.



Bild 35 F. Rolf Sporrøng tillsammans med två unga damer. Den ena damen tycks ha vunnit boken Jaguar Saloon Cars av Paul Skilleter. Foto: Bert Carlsson.

I slutet av året fick vi veta att det gick dåligt för British Leyland (BL) i England. Upprinnelsen till problemen var det lönebud på en höjning på 4 % som lagts fram av BL-ledningen, men som arbetarna inte ville acceptera då man hade begärt 11 %. Ordföranden Michael Edwardes menade att det var det sista bud som arbetarna skulle få annars var man tvungen att avskeda samtliga anställda och lägga ned strejkdirabbade fabriker. Budet förkastades av de fackliga representanterna på fabriksgolvet trots att det fackliga förbundet centralt rådde arbetarna att acceptera. Jaguar Cars Ltd, som fortfarande tillhörde BL-koncernen, även om man var en fristående del, drabbades också av konflikten.

John Egan, Jaguars ordförande och högste chef, sa i ett laddat tal till de anställda att det nu var deras sak att avgöra om Jaguarfabriken skulle fortleva eller stängas för alltid. Efter ytterligare en omröstning av koncernens 58 000 anställda röstade man för BL-ledningens bud och återgick till arbetet. Så nära var det alltså den gången att den sista Jaguaren skulle ha tillverkats vid fabriken på Browns Lane i Coventry.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nr 53-58, på 20 till 44 sidor med Jan Stenback som redaktör. Förutom Jan fanns under detta år bl a följande skribenter med: Leif H Andersson, Bengt-Eric Johansson, Eric Edholm, Håkan Björklund, Sten Tellander, Monica Larsson, Karl-Erik Johansson, Jan Broman, Bo L Sanderberg, Jan Mårtensson, Olle Ljungström, Lars Sandstedt, Björn-Erik Lindh/Alf Lavér, Lars-Olof Strömqvist, Hans Edelin, Bengt Murman, Conny Jonsson, Jan Kling, Gunnar Wikman, Roger Bengtsson, Bertil Rastland, Knud Torp Madsen, Marie Edelin, Henrik Johansson, Peter Goldman, Thomas B Salomonsson, Lars Pålsson och Anders Thunberg. Tidningsutgivningen hade under året varit ett problem. Svårigheten hade varit att få layoutarbetet utfört kostnadsfritt av någon klubbmedlem, men det hade ändå fungerat om än inte utan friktioner. Vi funderade på att fortsättningsvis lägga ut jobbet på en professionell byrå med de kostnader detta kunde medföra.

Detta år var medlemsavgiften satt till 75 kr och antalet medlemmar låg i slutet av året på ca 950 st. Medlemsnumreringen hade ökat från 1 151 till 1 304.

Kapitel 12, 1982

Här kommer några axplock från klubbadministrationen:

Jag var en av dem som jobbade med klubbtilbehören och hade bl a kontakt med Tröj- och Märkesscreen AB. Min kontaktperson var Jeanette Anagrius, som i början av året sände oss ett prov på klubb nål, vilket vi godkände, köpte och senare lade ut till försäljning i Jaguarbulletinen. Samma firma sände mig senare också förslag på handbroderade märken för kavaj och tröjor med texten ”Swedish Jaguar Club”. Vi köpte under året en hel del klubbtilbehör från detta företag.

Mitt i sommaren fick vi ett kravbrev från Stockholms Energiverk. Man krävde oss på ett trettiotal kronor som gällde vårt kontor på Brännkyrkagatan för några dagar i december, då vi redan lämnat lokalen. Vi tjafsade inte om denna struntsumma utan betalade in beloppet till Energiverket.

En lite roligare korrespondens var den med Lionel Burrell på Thoroughbred and Classic Cars i England i samband med Jaguars 60-årsdag. Jag hade då först ringt honom och sedan skrivit en förfrågan om vi kunde få ta in den fantastiskt fina bilden i färg på William Lyons tillsammans med sina bilar. Lionell svarade med att sända över ett avtryck så att vi skulle kunna lägga in en perfekt bild i Bulletinen mot att vi nämnde hans tidning och sedan återsände trycket till honom. Givetvis blev det mittuppslaget i Bulletinen när det blev dags för Lyons firande.

Det gick sämre när jag skrev till Allan Hodge på Jaguar Cars Ltd. Den 4 oktober skrev jag alltså till Allan och frågade om bilder och skrivet material i samband med firandet av Sir William 60 år med Jaguar. Jag bad också att klubben skulle noteras på deras pressreleaselista, så att vi alltid skulle vara uppdaterade på senaste nytt från Jaguar för vidare information till klubbmedlemmarna. Inget svar! En månad senare skrev jag till en kollega till Allan vid namn Peter, men han svarade inte heller. Vi kände oss lite försummade av Jaguar, men de hade väl viktigare saker för sig?

Under året gjorde vi en deal med Paraflu, frostskyddsmedlet för kylaren. Vi lade in en annonskampanj för deras vara under ett och ett halvt år dvs nio nummer som vi fick bra betalt för, och vi bjöd på några åttondelsannonser. I gengäld fick vi specialpriser på Paraflu för medlemmarna. Parentetiskt vill jag tala om att jag fortfarande har stort förtroende för Paraflu och använder det alltid i kylaren.

Vi var väldigt angelägna om annonsintäkter och jag hade korrespondens med Jaguarkonässören Knud Torp Madsen i Danmark och även Dan Edqvist på Unitrade Service angående annonser. Ett flertal andra företag bearbetade jag också med förslag på annonsering i vår tidning. Några annonser blev det också av dessa kontakter.

Under året sökte vi också flera medarbetare till administrationen. Vi behövde bl a en redaktör med uppgift att i huvudsak ansvara för bearbetningen av det tidningsmaterial som kom in till klubben. Detta jobb innebar renskrivning, layoutarbete, översändning av materialet till tryckaren, hämtning däriifrån och sedan se till att några medlemmar hjälpte till att kuvertera och leverera de färdiga tidningarna till Posten. Även en biträdande redaktör söktes med uppgift att assistera redaktören. Vi ville också ha en klubbmästare som hade förmåga att anordna mindre eller större tillställningar såsom middagar, fester, idrotsevenemang mm. En person som kunde hjälpa till med adress- och registerskötseln önskades också, liksom en handläggare av klubbbehöven. Vår kassör hade för avsikt att lämna sitt uppdrag under det kommande året och vi önskade en ersättare för honom. Även vår Stockholmsrepresentant skulle avgå vid årsmötet 1983, så även här behövde vi en ersättare. Ville någon hjälpa till med dessa göromål var det bara att ringa till mig eller Hans Edelin, lätt som en plätt!

Jag hade också en del korrespondens med Uno Sellgren på Secom i Sigtuna gällande COLORTUNE 500, ett tändstift med genomskinlig isolator, som nu fanns i Sverige. Nu skulle man inte behöva vända sig till England längre om denna vara. Vi hade inte något intresse för dessa tändstift och det blev ingen längre korrespondens.

I början av året fick vi en presentation av ytterligare en säljare av Jaguardelar med tillhörande verkstad, södra Sveriges enda Jaguarspecialist, enligt ägaren själv. Det var Jag-Parts i Hököpinge utanför Malmö. Bakom Jag-Parts fanns Robert (1935–2023) och Gunhild (1934–2020) Ohlson. Robert började arbeta som mekaniker på engelska bilar 1951 och fortsatte med Jaguar 1958, då han började sin anställning på Fredlunds på Carlsgatan i Malmö. Robert var utbildad vid fabriken i Coventry och var en av de få i Sverige som hade fabriken diplom med bevis på att han var godkänd mekaniker. Under 1963 startade Robert sin egen verkstad. Med tiden utökade han sin verkstad med att även sälja reservdelar, där hustrun Gunhild stod för kontorsarbetet. Namnet Jag-Parts existerade mellan 1976 och 1996, då verkstaden lades ned, medan reservdelsförsäljningen fortsatte. Nu under namnet Jaguarveteranen. Den verksamheten fortsatte till och med 2016, då Robert, på grund av hustruns hälsoskäl, började trappa ned för att under 2020 sälja av hela kvarvarande lagret till Stefan Sewall i Ystad.



Bild 36. Robert Ohlsson (senare Ribbingström) framför sin verkstad. Mk X:an finns inte längre kvar i Transportstyrelsens register, medan Mk II:an och E-typen fortfarande tycks rulla. XJ:n fick körförbud 2011 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Gunhild Ohlsson.

Den 27 februari-7 mars deltog klubben i Skandinavians största bilmässa, Motormässan i Malmö mässhallar med 92 000 besökare detta år. Ansvarig för klubbens monter på ca 45 kvm var Jan Mårtensson, som låtit montern prydas av Lars Pålssons läckert "chickenyellow" E-type roadster, 1962 samt Anders Hofverbergs "nästan" lika läckra Mk II, 3.4 l, 1962. Montrarna hade smyckats med ett flertal tavlor, banderoller, Jaguartavlor och lite reklam för Smålands Jaguarservice som sponsrat montern. Ett 20-tal besökare hade lämnat in sina ansökningar om medlemskap till jourhavande monteransvariga.

Årsmötet ägde rum den 21 februari, som vanligt på Järva Krog, Esso Motorhotell, strax utanför Stockholm. Anders Bälter ersatte Jan Fidjeland som revisor, annars bara omval. Efter de sedvanliga valen såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
 Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
 Kassör, Björn Riise
 Representant Södra sektionen, Jan Mårtensson
 Representant Stockholm, Jan Stenback
 Representant Göteborg, Bo Sanderberg
 Representant Bilsport, Bengt Murman
 Suppleant, Olle Ljungström
 Suppleant, Ard D Axegård
 Suppleant, Bernt Liljegren

Revisorer
 Anders Bälter
 Ulf Ekestubbe

Övriga
 Representant Småland, Birger Carlsson
 Representant Östersund, Ingvar Ericsson
 Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin
 Representant Finland, Risto Forsström



*Bild 37. Fr h vår kassör Anders Bälter, Per-Olof Bergman med dam, tredjepristagare i XJ-klassen vid Sommarmötet i Sundbyholm 1980 samt förmodligen Ebbe Ström.
Foto: Leif H Andersson.*

Bilar i Täten fortsatte som serie. Den här gången var det Per-Olof Bergmans XJ 6 som presenterades. Per-Olof, som från början egentligen var intresserad av Mercedes, lockades av en säljare att ta en titt på en XJ han hade till försäljning.

Bilen hade bara gått 3 000 mil och när säljaren visade den eleganta inredningen och lät motorn spinna, så var valet inte så svårt. Det blev Jaguar i stället för Mercedes. Det blev också tredje pris i elegantstävlingen vid Sommarmötet i Sundbyholm 1980.



*Bild 38. Per-Olof Bergmans XJ 6, 4.2 l från 1973.
Foto: Per-Olof Bergman.*



Bild 39. Se även XJ 6:ans behagliga utstrålning även bakifrån. Foto:Per-Olof Bergman.

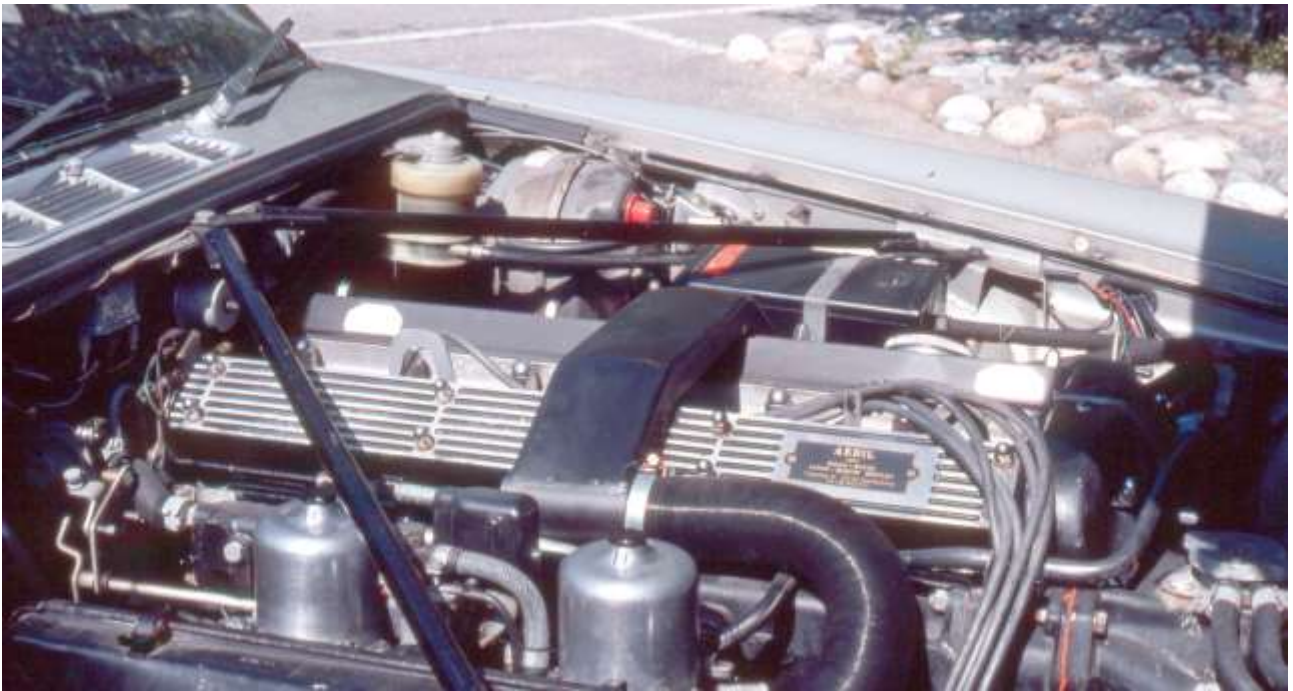


Bild 40. Ett välpolerat och stilfullt motorutrymme. Foto: Per-Olof Bergman.



Bild 41. Fin instrumentpanel i faner. Foto: Per-Olof Bergman.

Nästa bil i serien var Lars Gyllenvalls S-type. Lars berättade att han först hittat en tänkbar bil hos en bilfirma på Surbrunnsgatan i Stockholm. Priset var 12 000 kr och Lars hade konstaterat att bilen gått ned med ca 20 000 kr på ett år. Det var ändå alldeles för dyrt och Lars letade vidare efter den rätta bilen i den rätta prisklassen. 1977 fick Lars genom en bekant veta att det stod en S-type med ekerhjul på en tomt i Stockholm. Den såg inte särskilt attraktiv ut, men var perfekt som renoveringsobjekt. Bilen köptes och hela bilen renoverades med hjälp av klubbmedlemmen Charles Ingberg i Fruängen och till Sommarmötet i Sundbyholm 1980 var bilen klar.



Bild 42. Lars Gyllenvalls S-type, 3.8 l, 1967. Sjundepris i eleganstävlingen 1980 och andrapris 1981 i Trollhättan. Bilen ägdes av Lars fram till 1989 då den övertogs av Jan-Eric Lethagen i Västerås. Enligt Transportstyrelsen fick bilen körförbud 2004 pga utebliven besiktning. Foto: Leif H Andersson.



Bild 43. Fin inredning i brunt. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 44 A. Med lite ansträngning kan man få motorutrymmet att se så här exklusivt ut.
Foto: Leif H Andersson.*

Senare presenterades Peter Goldmans E-type. Redan 1968 hade Peter sett bilen när han stannade till utanför BMC:s försäljningslokaler i Stockholms Frihamn. Han hade egentligen spetsat in sig på en XK 150, men provsatt ändå en grafitgrå E-type cabriolet med röd skinnklädsel.

10 år senare skulle den bli Peters, men vägen dit var lång. Via provsittning av Karl-Erik Bergkvists gröna XK 150 och Per Anderssons brandkårsröda dito, där båda ägarna kunde tänka sig att sälja sina bilar, blev det ändå ingen affär. Bilarna var för dyra, 16 000 kr, vilket gällde båda bilarna. 10 år senare stötte Peter alltså på E-typen igen, denna gång i en annons, där säljaren bestämt sig för att avyttra bilen.

Han hade då ägt den under sju år. Efter förhandling och provkörning blev bilen Peters och renoveringen kunde börja. Den lyckades mycket bra och bilen tog första pris i eleganstävlingen vid Sommarmötet i Sundbyholm 1980.



Bild 44 AA. Från tidning 63 okt 1982 sid 18. Peter Goldman under Sollentunamässan 1980. Peter var under flera år också representant för Bilsportsektionen. Foto: Bert Carlsson.

Lördagen den 8 maj var det dags för den årliga fotbollsmatchen mot Austin-Healeyklubben. Utflykten startade som vanligt från Mosebacke Torg i Stockholm ut till Inger och Rolf Sporrongs mysiga hemman i Ågesta. Det var inte det bästa väder denna dag, vilket återspeglade sig i antalet deltagare. Från starten deltog bara en Mk II, en Matra, och en Austin-Healey förklädd till Opel Rekord.

Väl framme vid gården fanns ytterligare två Jaguarer samt värdfolket. Det blev två ganska fåtaliga lag från båda sidor. Jaguarlaget bestod av mig själv, Mats Kempe och den ypperlige målvakten Per Kempe (8) medan Austin-Healeylaget bestod av Greger och Joakim Mårtensson förstärkt med Christian Sporrong från Jaguarklubben. I halvlek ledde Jaguarlaget med 2-1, men trots pausen hade krafterna tagit slut på Austin-Healeylaget och slutresultatet gick inte att göra något åt, 6-2 till Jaguar.

Till detta kan läggas att familjen Sporrong lämnade sitt fina hus i Långvik och flyttade till Västkusten 2005. Idag, 2023, är lille Christian som var så bra på fotboll, bosatt i Smögen och driver Sporrong bygg- och inredningssnickeri med upptagningsområde runt hela kommunen.



*Bild 44 B. Från tidning 61 juni 1982 sid 24. Helt uttröttade poserar lagen efter matchen. Stående fr v Joakim Mårtensson (12), Greger Mårtensson båda från Austin-Healeyklubben, Leif H Andersson och Mats Kempe från Jaguarklubben. Sittande fr v Christian Sporrong (11) Austin-Healey och Per Kempe (8) Jaguar.
Foto: Bert Carlsson.*

Den 20 maj var renoveringen klar av vår klubblokal i Stockholm. Under hösten 1981 hade jag efterlyst en större klubblokal i Bulletinen. Klubben hade fått allt fler medlemmar och administrationen med alla pärmar, Bulletiner och klubbtilbehör hade ökat i sådan omfattning att vi behövde mera utrymme.

Alltid hjälpsamme Bert Carlsson (1934-2002) tipsade oss om en lägenhet på Norrtullsgatan i Stockholm. Innan vi besökte lokalen träffades jag och Bert på hans kontor på Hagagatan 3 i Stockholm för lite taktiksnack.

Bert var arkitekt och tillbringade större delen av dagarna med att rita byggnader av olika slag. Bl a har han ritat hyreshusen på Storgatan i Solna. Dessutom var Bert en skicklig fotograf och bidrog med välfotograferade bilder från Sommarmöten, utställningen Bilen Genom Tiderna, utflykter, julfester mm. Bert drev, tillsammans med sin syster, också gamla BP-macken i Viksjö Centrum utanför Stockholm.

Genom sina kontakter i branschen köpte han bl a in Duckhams olja till mycket rabatterade priser som han sedan förde vidare till intresserade klubbmedlemmar. Inte nog med det, Bert förvaltade också det stora garaget på Sångvägen i Jakobsberg där flera Jaguarer fanns parkerade.



Bild 44 C: Bert Carlsson, med alla sina kontakter inom olika branscher, var under många år en engagerad och värdefull medlem i klubben. Dessutom en duktig fotograf. Foto: Leif H Andersson.

Alltnog, Bert hade precis köpt sin gröna XJ 12 coupé av en av mäklarna på en byrå som just lagt ned verksamheten och han visste att deras lokal var till salu. Tillsammans med Hans Edelin begav vi oss till lokalen för en titt. Den var lite luggsliten och i två olika plan. Vi tyckte det verkade svårt att sätta in t ex bokhyllor på ett bra sätt. Dessutom var hyran högre än vad vi tänkt oss. Det blev ingen affär där.

Vi fick flera tips av Bert och också av andra tipsare. Senare begav sig Hans och jag ut i förorterna och tittade på lite olika lokaler. Till slut hittade vi lokalen på Kristallvägen 62 i Solberga, Hägersten strax utanför Stockholm. Där hade vi hamnat rätt! Lokalen hade tidigare varit en tvättinrättning och

bestod av ett litet kök på ca 10 kvm, ett mindre rum på ca 12 kvm och ett stort rum på ca 35 kvm samt hall och toalett. Totala ytan var 63 kvm.

Tanken med lokalen var att vi förutom den dagliga administrationen också skulle ha styrelsemötena där och eventuellt också månadsträffarna i Stockholm samt årsmötet. Vi hade också tänkt att lokalen skulle få fungera som ett litet "hotell" för klubbmedlemmar och deras anhöriga på besök i Stockholm. Jag satte igång ett intensivt arbete med att hitta inredning till lokalen. En del kontakter hade jag i mattbranschen, men tidningar och Gula Sidorna som fanns på den här tiden fångade också min uppmärksamhet. Hans Edelin och jag, som kom att vara de personer som mest skulle utnyttja lokalen, var överens om att lokalen skulle ha en engelsk prägel. Sagt och gjort! Jag började med att köpa in vägg- och takfärg och det grundläggande arbetet påbörjades. Under varje fredag kontaktade jag 4-5 medlemmar för att höra om man kunde hjälpa till med renoveringen, vilket de flesta väldigt gärna gjorde. Lördag förmiddag började arbetet kl 10.00 med lunch mellan 12.00-13.00 och därefter arbete 13.00-15.00. Samma procedur även söndagar. Lunchen bjöd klubben på, vilken intogs på Gyllene Ratten, klubbens första mötesplats.

När väggar och tak blivit målade, ringde jag min matt- och tapetkontakt. En helg hade vi alltså tapetuppsättning på de väggar som inte var vitmålade. En rolig incident inträffade när Anders Bälter limmade upp tapeterna i konferensrummet. När hela den åtta meter långa väggen var klar och vi begrundade det fina arbetet upptäckte jag att tapeterna satt upp och ner. Det var sk medaljongtapeter, där det kan vara lite svårt att avgöra vilket som är upp och vilket som är ner. Vi hade lite roligt åt detta, men ingen utomstående upptäckte någonsin det fatala felet.

Vi köpte en grön heltäckande matta, som tonade väldigt väl till de grönaktiga medaljongtapeterna, till det vi kallade konferensrummet. Klubben fick också överta min eleganta bokhylla med mysljus, då jag nyligen köpt en engelsk bokhylla till lägenheten. På en loppis hittade jag taklampor med lysrör ca 60x60 cm med två lysrör i varje armatur. Det var rätt sällan de fick lysa eftersom vi hade "mysljus" i bokhyllan, tidskriftsstället och ovanför tavlan.

Vi köpte en vinröd heltäckande matta till köket och en brunspräcklig till arbetsrummet. I Gula Sidorna hittade jag två mindre engelska skrivbord till arbetsrummet. Arbetsrummet fick också en fondtapet i brunt och vitt som tonade mot mattan. Givetvis installerade vi telefon till kontoret, så att medlemmarna kunde nå oss med sina frågor. Ni som var med på den här tiden kommer väl ihåg numret, 08-19 11 33! Till köket kom jag över ett antal bokhyllor som var över från min arbetsplats. Bokhyllorna målades vita och gick från golv till tak och fylldes så småningom med Bulletiner och Jaguarlitteratur. De vita bokhyllorna kontrasterade fint mot den vinröda mattan.

I någon tidning hittade jag åtta bord med tillhörande tio stolar som var över från ett nedlagt kafé. Borden slipades ned och betsades i mörk ek, stolarna hade redan rätt färg. De åtta borden sattes sedan ihop till ett konferensbord. Vi byggde också ihop ett tidskriftsställ, där vi lade intressant Jaguarlitteratur som besökare kunde förströ sig med. Till tidskriftsstället monterade vi också spotlights som effektivt belyste tidningarna. Här inträffade också en incident. Lars Edelin och jag delade på eljobbet och skulle dra kablar från tidskriftsstället till elurtaget. Vi var emellertid tvungna att skarva kabeln och hade skarvat med två hankontakter. Det är inte så bra med hankontakt på den strömförande kabeln, men inget hände och vi hade lite roligt åt detta fatala misstag.

I Näsby hittade jag två stycken chesterfieldsoffor i oxblod och vi var några medlemmar som åkte dit med en släpkärra och hämtade dessa. 3 000 kr per styck för dessa soffor som från början legat på runt 10-12 000 kr. Ett passande soffbord och en TV hittade vi på ett annat ställe, också efter en tidningsnotis. Jan Stenback ramade in Jaguaraffischer i sitt glasmästeri i Älvsjö och på så vis kunde vi även pryda väggarna.

Ja, det tog ganska lång tid att renovera lokalen, men i slutet av juli efter ett halvt års arbete och med gedigna insatser från ett flertal klubbmedlemmar var vi till slut klara. Det största arbetet pågick mellan 19 januari och 20 maj. Av de 80 personer som deltagit var 13 st damer, vilka ytterligare bidrog till en trevlig arbetsstämmning. Alla hade då på ett fantastiskt sätt ställt upp i helgerna för att skapa en miljö, som skulle vara trivsamt och inbjudande och vara en atmosfär som passade en bilklubb med engelska förtecken. Några av de engagerade var Jonas Bramme, Per Friedrich, Börje Edin, Bengt Arebjer, Thorbjörn Johnsson, Per Andersson, Staffan och Gunilla Swedeborn samt bröderna Edelin.

Måndagarna gjorde vi till klubbkväll då vi hade öppet mellan 18-21. Då kunde medlemmarna komma ned till oss och bläddra i tidningar, läsa Jaguarlitteratur, se på Jaguarfilmer eller bara ta ett snack med klubbledningen. Invigningen kom till stånd söndagen den 19 september. Ca 40 medlemmar var närvarande tillsammans med ett 15-tal Jaguarer. Flera månadsträffar, årsmöten, julfester mm hölls under årens lopp. Lokalen utnyttjades under ca 14 år då den avyttrades. Då hade såväl jag som Hans Edelin lämnat administrationen.



Bild 44 D. Från tidning 62 augusti 1982 sid 8. Bengt Arebjer längst th jobbar med konferensrummet. Foto: Leif H Andersson.



Bild 44 E. Från tidning 62 augusti 1982 sid 8. Så här såg konferensrummet ut när vi var klara. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 44 F. Konferensrummet 2022. En inredningsfirma tog så småningom över verksamheten och slog ut väggen till vårt kontor.
Foto: Leif H Andersson.*

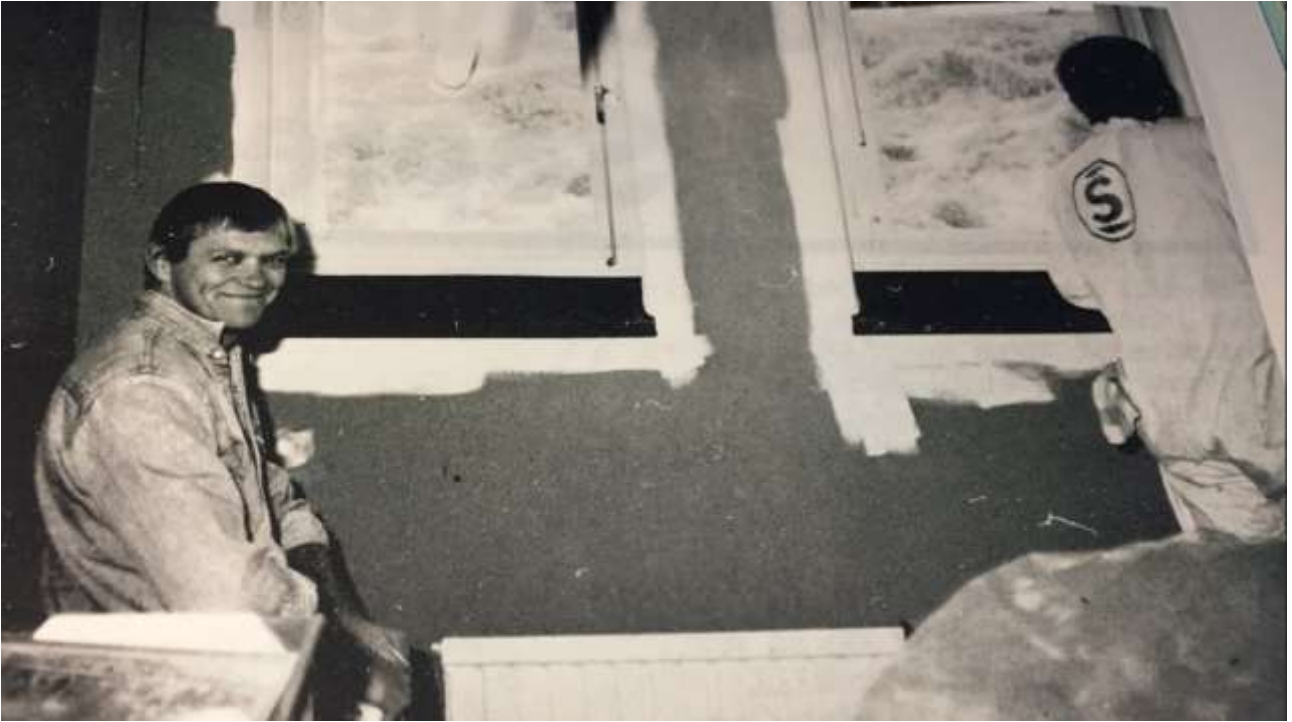


Bild 44 G: Från tidning 62 augusti 1982 sid 9. Thorbjörn Johnsson tv och Per Andersson jobbar på med vårt kontor.

Foto: Leif H Andersson.



Bild 44 H. Från tidning 62 augusti 1982 sid 9. Kontoret är klart och Hans Edelin håller på att installera sig.

Foto: Leif H Andersson.



Bild 44 H. Från tidning 62 augusti 1982 sid 9. Hans Edelin på kontoret. Här tillsammans med Arne Rydberg. Foto: Troligtvis Leif H Andersson.



Bild 44 I. Biblioteket är klart dvs köket. Här ser vi Mikael Grewe och Lasse Möllerstedt. Foto: Troligtvis Leif H Andersson.



*Bild 44 I. Marie Edelin visar upp det färdiga biblioteket (köket) 1982. En stor låda märkt "Bells Scotch Whisky" syns tv. Undrar om den innehöll äkta vara! En märklig hand pekar på något. Är det manne pressveckan på mannens byxor!
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 44 J. Biblioteket (köket) 2022, 26 år efter att vi lämnat lokalen. OBS att våra fint målade spegelskåpdörrar fortfarande fanns på plats.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 44 K. En gång i tiden ingången till vår lokal. Bilden tagen (2022).
Foto: Leif H Andersson.*

Under våren lade Jan Stenback upp följande program för en uppföljning av den lyckade Engelsresan från 1976. Han hade lagt ned en hel del energi och tid på att få ett så genomtänkt och intressant program som möjligt och så här skulle resan se ut.

Klubbens Engelsresa skulle äga rum 14-26 juli. Avresa från Göteborg onsdag med Tor Line kl 14.00 och ankomst till Felixstowe kl 13.00 dagen därpå. Hållpunkter på denna resa skulle vara Jaguar Cars Ltd och därefter Warwick Castle för att titta på ett av Englands finaste slott. Under den kommande söndagen skulle deltagarna åka vidare till Duxford Airfield för att bevista Den Internationella E-typedagen. Måndag morgon skulle färden fortsätta till Stratford-upon-Aven för att beskåda det mycket fina bilmuseet som finns där.

Under tisdagen skulle man bege sig till Beaulieu på den engelska sydkusten för att bese ytterligare ett fint bilmuseum, Beaulieu Motormuseum. Under torsdagen var tanken att köra mot London för att ta del av stadens brus och lördag förmiddag skulle färden gå vidare mot Coventry och Mallory Park för att bevista ett "Race Meeting". Söndag eftermiddag var det tänkt att karavanen skulle

återvända mot Felixstowe med mellanlandning i bl a Cambridge. På kvällen den 25 var det dags för ombordstigning på båten tillbaka till Sverige och dagen därpå ankomst till Göteborg 20.30.

Hur stor blev anslutningen och vad hände med resan! Runt två tre personer visade intresse för denna resa och Janne ställde in. Otack är världens lön brukar man säga. Så mycket gnista och så mycket energi och så litet gensvar.

Tyvärr kan detta dessvärre ibland inträffa när någon försöker engagera klubbmedlemmarna och jag kan förstå om Janne blev besviken. Vill någon ta upp tråden så finns här ett utmärkt program.

Klubbens Sommarmöte ägde rum 5-6 juni på Örenäs slott i fin miljö vid Öresunds strand. De som jobbade mest med arrangemanget var Bengt Murman, Björn Riise och Per Ljunggren. Slottet ligger vackert vid Glumslövs Backar mellan Helsingborg och Landskrona.

Runt om slottet ligger en fin stor park vid havsstranden. Ser du ut över havet bjuds du på ett panorama med Ålebodarnas fiskelägen, ön Ven, Öresunds vatten och i fonden det danska landskapet. Inkvarteringen skedde dels i en just då nybyggd hotellbyggnad, dels i slottet, men också i stugorna i slottsparken, totalt fanns det 279 bäddar i 155 rum.



Bild 45 A. Örenäs slott med ett antal XJ i fonden. Teckning: Kan vara vår konstnär Peter Wider.



*Bild 45 B. Staffan Swedeborn med dotter tar det lugnt i gröngräset utanför slottet.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 45 C. Torbjörn Eriksson, Ebbe Ström och Anders Sundin tar en paus före middagen.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 45 D1. Holtz Stenkil, en av klubbens mest värdefulla sponsorer.
Foto: Bert Carlsson.*



Bild 45 D2. Holtz Stenkil, tillsammans med sin XJ 6, 4.2 l från 1981. Holtz köpte bilen 1980 och sålde den 1984. Efter flera ägarbyten fick bilen, enligt Transportstyrelsen, körförbud 1999 pga för många ej åtgärdade brister.

Foto: Bert Carlsson.

Bilarna parkerades på den stora gräsmattan, ned mot stranden, framför slottet, där också eleganstävlingen ägde rum. Bland domarna vid årets tävling var jag själv och Ulf Ekestubbe i Mk I-Mk II-klassen.

I Mk I-Mk II-klassen vann Lars Ericsson Mk II, 1961 före Per Berntson, Mk II, 1961 och Frank Kofod, Mk II, 1966.

I XJ-klassen var vinnaren Olle Persson, XJ 12, 1975 före Anders Knutsen, XJ 6, 1978 och Per-Olof Bergman, XJ 6, 1973.

Övriga Saloonklassen vanns av Jörgen Entoft, Mk X, 1962 före Anders Sundin, 420, 1967 och Kjell Törre, Mk X, 1966.

E-type-klassen vanns av Thomas Ståhle, FHC, 1966 före Thomas Wildig med en 2+2, 1965 och Lars O Knutsen, FHC, 1970.

Övriga sportvagnar vanns av Bo L Sanderberg, XK 140, 1956 före Jens Juel Jeppesen, XK 150 och Johan Jeppson, XK 150 S, 1960.

I Veteranklassen vann Ole Moesgaard, Mk X, 1958 före Per Ljunggren, S-type, 1968 och Bertil Andersson, Mk II, 1964.



Bild 46. Lars Ericssons Mk II, 3.4 l. 1961. Vinnare i Mk I-Mk II-klassen. Lars köpte bilen 1981 och sålde den 2005. 2009 bytte bilen återigen ägare. Från 2019 ägs bilen av Astrid Andersson i Vetlanda. Foto: Leif H Andersson.



Bild 47. Minutiöst iordninggjord inredning i Lars Ericssons bil. Foto: Leif H Andersson.



Bild 48. Mk II har en fantastiskt fin instrumentpanel. Foto: Leif H Andersson.



Bild 52. Vinnaren i Övriga sportvagnsklassen blev Johan Jeppsons XK 150 S, 1960. Idag, 2023, finns bilen inte längre med i Transportstyrelsens register. Foto: Leif H Andersson.

Klubben sålde delar ur reservdelsförrådet, men även andra reservdelsförsäljare fanns på plats. Den deltagare som hade egna reservdelar över, kunde ta med dessa så ordnade klubben med försäljningen. Det var bara att markera säljare och pris och lämna till klubbsekretariatet.

Den tekniska hörnan leddes detta år av Per Ljunggren som svarade på frågor, både möjliga och omöjliga, från kattens nos till yttersta svansspetsen. Middagen serverades i slottsmiljö och jag kommer särskilt ihåg att jag ställt upp min fina kamera på ett högt stativ intill middagsbordet. Dessvärre råkade någon stöta till stativet så att kameran med dess känsliga objektiv dråsade i golvet. Objektivet blev aldrig sig självt igen, inte ens efter flera försök till reparation.

Efter middagen öppnade baren och det blev dans till orkester, senare disco. Bland middagsgästerna kunde vi notera Johan Jeppson, Gerhard Carlsson, Frank Kofod från Danmark, Jörgen Entoft, Lars Ericson, Staffan och Gunilla Swedeborn, Bert Carlsson, Birger Carlsson, Thorbjörn Eriksson, Ebbe Ström, Karl-Erik Bergkvist och Anders Sundin. Bara ett axplock av de ca 200 deltagarna.

Ville deltagarna roa sig före middagen kunde man mäta sina krafter i minigolf eller en "tresetare" i badminton. Den som kände för att ta ett dopp i den uppvärmda utomhuspoolen kunde göra detta och sedan koppla av en stund i bastun.

Ville deltagaren ha en lugnare aktivitet fanns promenadvägar i slottsparken, utefter havsstranden och genom ett vackert jordbrukslandskap.



*Bild 53. Under middagen fick Lars Ericson ta emot förstapriset i Mk I-Mk II-klassen av Karin Lindholm. En snyggt upplädd Björn Riise talade efter manus.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 54. Skål! Fr v Peter Swedeborn, Gunilla Swedeborn, Bert Carlsson, Staffan Swedeborn, skynd av ett huvud, samt Ard D Axegård. Även paret Swedeborns dotter skålar med övriga.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 55. Efter middagen blev det dans. Tv ser vi Johan Jeppson tillsammans med Gunilla Swedeborn.
Foto: Leif H Andersson.*

Efter söndagens frukost samlades alla för att delta i dagens rally, på bästa sätt upplagt och genomfört av Skånesektionen. Strax före lunch delades priserna ut i rallyt som hade samlat hela 35 ekipage. Vinnare blev Anders Sundin följt av Kurt Nielsen och Lars Evenborn.

Efter Sommarmötet tog vi nya tag med serien Bilar i Täten, nu med flera av vinnarna från årets möte. Först ut var Eskilstunabon Jörgen Entofts Mk X. Några år tidigare hade Jörgen köpt bilen nästan skrotfärdig, då inspirerad av systemen som skaffat sig en Mk II, 3.8 l.

Vid ett besök i Stockholm hamnade han hos Scanitalia Bil, som normalt bara sålde häftiga italienska bilar, men som just då hade en Mk X, dålig i plåten och allmänt risig. Bilen var till salu till ett facilt pris och Jörgen slog till. Med hjälp av Jaguarreparatören Roland Nordh och med ny kaross, motor och ett antal inredningsdetaljer från Birger Carlsson i Småland renoverades hela bilen. Lönen för mödan blev ett förstapris i Saloonklassen vid klubbens Sommarmöte vid Örenäs slott.



Bild 56. Jörgen Entoft med dam poserar vid sin Mk X, 3.8 l, 1962. Bilen har sålts och köpts i olika omgångar, 1999, 2008 och 2009. Det är Alf Lanner i Förslöv som är ägare sedan 2009. Bilen fick dock körförbud 2014 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Jörgen Entofts kamera.



Bild 57. I en Mk X finns det gott om utrymme. Se också vilken fin inredning bilen har. Foto: Jörgen Entofts kamera.



*Bild 58. En stilren och smakfull front på dessa luxuösa bilar.
Foto: Jörgen Entofts kamera.*

Bland årets sista Bilar i Täten fanns Bo och Karin Sanderbergs XK 140, 1956. En lördag i april 1979 stod bilen där hos bilhandlaren. Fult ljusblå men ändå tjugig! 5 000 kr lyckades Bosse pruta, men ville inte tala om från vilket pris, men det blev nog ett ganska normalt pris, inget fynd precis.

Enligt Bosse bestod bilen av två kofångare och mellanliggande rost, medan motor och elnät fungerade hyggligt så snart alla löst hängande kablar kopplats på. Bilen var trots allt ganska slut efter sina många ägare och det tog tre år och 3 000 timmar innan bilen var färdigrenoverad. Första pris i Sportvagnsklassen blev det vid Örenäs slott.



Bild 59. Pågående renovering. Från början var Bo och Karin Sanderbergs bil blå. Bilen köptes 1979 av paret Sanderberg och finns fortfarande i Karins ägo. Foto: Bo Sanderberg.



*Bild 60. Fantastiskt fin instrumentpanel i XK 140.
Foto: Bo Sanderberg.*



*Bild 61. Slutresultatet blev denna vinröda bil från 1956.
Foto: Bo Sanderberg.*



*Bild 62. Fint renoverad inredning.
Foto: Bo Sanderberg.*

Sista bilen för året blev Thomas Stähles E-type, 4.2 l. 1966, serie 1. Thomas, som kommer från Växjö, berättade att idén kom redan 1977 om att återigen köpa en riktig sportbil efter att i tio år kört en Porsche 356. Den här gången skulle det bli en engelsk bil.

Thomas sålde sin bruksbil, tömde bankboken och länsade stadens banker på pundsedlar. Efter att ha letat i London under två dagar utan resultat, begav sig Thomas vidare och hamnade så småningom i Northampton, där det fanns en E-type, coupé.

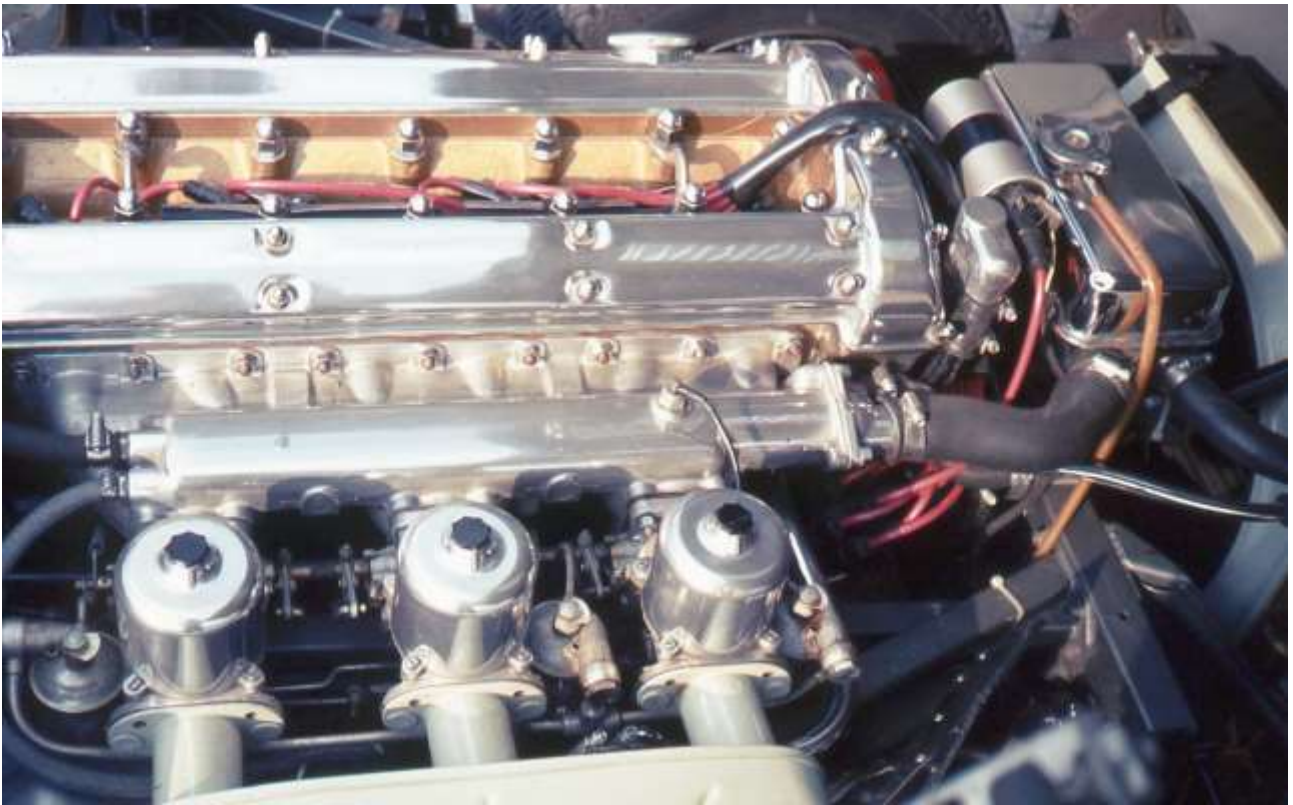
Efter en kort provtur var det bara att slå till och han var 2 500 pund (då 18–19 000 kr) fattigare. Det tog några år av renovering, men lön för mödan fick Thomas då han i elegantävlingen i Örenäs fick första pris i E-type-klassen.



*Bild 63. Thomas Ståhles E-type, 4.2 l, 1966. Thomas köpte bilen 1977 och sålde den 2010 till Nils Liljegren i Trelleborg.
Foto: Thomas Ståhles kamera.*



*Bild 64. Fina rundade linjer på E-type.
Foto: Thomas Ståhle.*



*Bild 65. Ett minutiöst iordninggjort motorutrymme bidrog till förstapriset i E-type-klassen vid Sommarmötet i Örenäs 1982.
Foto: Thomas Ståhle.*



Bild 66. Här får det faktiskt plats ett antal resväskor. Foto: Thomas Ståhle.

Den 4 september, en eftermiddag i lite småkyla och lätt regn, var det åter dags för Stockholmsrallyt. Ansvarig för träffen var Per Ljunggren. Ett 20-tal bilar kom till starten, Riddarholmen, för en färd genom stan till målet där det blev kaffe med dopp. Det serverades frågor och klurigheter av olika slag och många hade tagit med sig hela familjen för att få lite stöttning med svaren.

En av uppgifterna var att någon i bilen skulle göra ett pålstek och en råbandsknop, vilket inte var det lättaste. Särskilt pålsteken utgjorde ett hinder för många. Givetvis blev vi också utsatta för diverse praktiska manöverprov. Ett av de svårare var att köra flera meter på en tunn plastremsa. Föraren kunde inte själv se om hjulet låg rätt på remsan, utan fick förlita sig på att medpassageraren kunde ange lämplig hjulposition.

Vinnarna i rallyt blev Björn Riise med team, därefter Peter Blegvad/Dick Lundgren och på tredje plats jag själv tillsammans med Hans Edelin. Skickligt upplagt rally av Per, som med hjälp av ett stort antal funktionärer fick hela arrangemanget att fungera på bästa sätt.



Bild 67. Från tidning 64 okt 1982 sid 28. Ett 20-tal Jaguarer hade samlats vid Riddarholms kajen. Foto: Okänd.



Bild 68. Stig Hultberg och Lars Ericson försöker köra på en lina. Svårt! Stig köpte sin S-type 1970 och sålde den 1987. Funktionärerna kollar att allt går rätt till. Under 1988 köptes bilen av Eva Ask i Sölvesborg som körde den till 1997 då bilen fick körförbud pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Okänd.



Bild 69. Från tidning 64 okt 1982 sid 30. Text: Anders Dufva genomför kast med litet svänghjul. Foto: Okänd.



Bild 70. Från tidning 64 okt 1982 sid 31. Stig Hultberg tar en titt på motorutrymmet i sin S-type 3.8 l, 1966.

Foto: Okänd.

Söndagen den 26 september träffades göteborgarna i sin nya klubblokal. Till premiärmötet hade ca 50 personer och ett 20-tal Jaguarer infunnit sig. Arrangörerna denna dag hade ordnat med både charkuterier och välgjorda mackor som kompletterades med kaffe och te.

Många viktiga frågor behandlades på detta möte, bl a valdes en klubbmästare för sektionen. Den som blev vald var Jan Thorén, som tillsammans med fästmön Eva, redan hade dragit ett tungt lass för klubben det senaste året.

Nu fick de ytterligare ett ansvar som de välvilligt tog emot. Klubbens Göteborgskansli, som tidigare varit kartläsarrum för Göteborgs Motorförening, av vilka klubben hyrde lokalen, hade under hösten renoverats och var denna dag ett prydligt kontor med åtskillig litteratur och diverse klubbtilbehör.



Bild 80. Från tidning 82 1986 sid 22. Göteborgarnas klubblokal, snyggt inredd med såväl soffor som fåtöljer. Foto: Okänd.



Bild 81. Från tidning 82 1986 sid 13. Fr v Karin Lindholm, Arne Johansson, Lars Ericson, Bengt Svensson, okänd, Kalle Magnusson och Bo Sanderberg. Foto: Okänd.

Under oktober sände vi ut vår jubileumstidning, nr 63, där vi med en stor bild på William Lyons i svartvitt gratulerade Jaguar för 60 år av produktion av bilar samtidigt som vi firade vårt eget 10-årsjubileum. Det var en omfattande tidning med såväl första sidan i färg, liksom flera andra sidor i tidningen. I mittuppslaget celebrerade vi sir William med en färgbild på honom tillsammans med såväl saloon- som sportbilsparken. Det var för övrigt den bild vi fick låna av Lionel Burrell på Thoroughbred and Classic Car. Tidningen innehöll 60 sidor med många intressanta artiklar och också en liten historisk återblick på klubbens historia.

Julfesten i Stockholm ägde rum fredagen den 10 december i klubblokalen på Kristallvägen i Solberga kl 19.00. Lite mindre pretentiöst var det detta år, men inte desto mindre trevligt. Det blev glögg förstås, sedan sallad och till detta öl eller vin samt kaffe med dopp. Denna gång blev det musik från band och dans i biblioteket. En videofilm från E-typedagen i Geneve, 1981, visades för de hågade. Arrangörer var förutom jag själv de alltid pålitliga och hjälpsamma Staffan och Gunilla Swedeborn. 35 kr kostade kalaset!

Lördagen den 11 december var det dags för lussefest i Göteborgarnas nya lokal. Mycket arbete hade lagts ned av slitvargarna inom Göteborgssektionen för att göra festen till en ståtlig tillställning. Efter att alla gäster anlämt, omkring 35 st, serverades det först glögg. Senare, efter lite allmänt mingel, tog deltagarna för sig av det dignande julbordet med tillhörande drycker. Efter måltidens slut fortsatte kvällen med allehanda aktiviteter, bl a anordnades ett lotteri med många fina vinster. Vinsterna hade skänkts av Jan Mårtensson, Classic Cars Service och Bengt Ostergren, Scanauto Göteborg AB. Givetvis hade man en bar där barmästaren blandade drinkar bl a en med det väklingande namnet "Lady Lyons". I vimlet kunde vi se bl a Bengt-Erik Johansson, Bo L Sanderberg med hustru Karin, Rainer Johansson (barmästare), Gerhard Carlsson, Bengt och Inger Erixon, Owe och Kajsa Lundquist, Gersy Liljeroth och Lars-Olof Svensson. Arrangörer för festen var Bo L Sanderberg och Jan Thorén.



Bild 82. Från tidning 67 maj 1983 sid 13. Det serverades glögg och ett dignande julbord vid göteborgarnas julfest. Foto: Okänd.

Under året fick vi veta att Olle Olsson Bilimport inte längre skulle föra Jaguars anor vidare i Sverige. Hela Leylandagenturen verkade ha en osäker framtid här. Försäljningen av Jaguar var numera bara en liten del jämfört med storhetstiden under 1960-talet, då man sålde 150-200 vagnar om året. 1980 såldes det 21 bilar och 1981 20 st.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nr 59-64, på 18 till 36 sidor med ett jubileumsnummer på 60 sidor. Redaktören för tidningen, Jan Stenback, hade redan under 1981 meddelat att han ville avgå som redaktör till hösten. I god anda hade därför klubbens redaktion utlokaliseras tillfälligt till Skåne. Utlokaliseringen var alltså endast temporär och gällde de två första numren, 59 och 60, av årets Bulletiner, då Jan Mårtensson var redaktör. Följande nummer, 61, skrev Hans Edelin redaktörens rader och svarade för allt annat övergripande arbete för att få tidningen producerad. För nr 62-64 svarade jag själv tillsammans med Hans för produktionen. Under detta år medverkade bl a följande skribenter: Leif H Andersson, Per-Olof Bergman, Lars Gyllenvall, Håkan Björklund, Christer Ringlund, Greger Mårtensson, Bo L Sanderberg, Jan Mårtensson, Olle Ljungström, Hans Edelin, Marie Edelin, Per Ljunggren, Jörgen Entoft, Lars Möllerstedt, Bjarne Svendsen, Anders Sundin, Ulf Ekestubbe, Gunnar Wikman, Thomas Ståhle, Per Andersson, Lasse Westman, Karl-Inge Magnusson och Peter Goldman.

I slutet av året räknade vi in ca 1 050 medlemmar. Avgiften var höjd till 100 kr från 75 kr.

Kapitel 13, 1983

Redaktörer och ansvariga för layout och övrig produktion för Bulletin nr 65 var jag själv och Hans Edelin. För nr 66 svarade Skånesektionen Jan Mårtensson och för nr 67 och 68 var Bo L Sanderberg redaktör. Till sin hjälp hade han medarbetaren Christer Ringlund som i nr 68 gjort ett stort jobb med att översätta en artikel om Mk X och dessutom svarat för all renskrivning av tidningens två senaste nummer. För nr 69 var Hans Edelin redaktör. I detta nummer hittade vi bl a en väl genomarbetad artikel om XJS av Arne Liedholm. För nr 70 svarade Anders Sundin från Wermland-Nerikesektionen.

Under året hade jag en hel del korrespondens med olika motortidningar. En av dem jag skrev till var Hasse Carlsson på Signalhornet där vi diskuterade utbyte av artiklar och annonsering i Bulletinen. Jag hade också kontakt med Ulf Karlsson på Illustrerad Motorsport, som tagit in en del artiklar som publicerats i Bulletinen. I samband med att vi jobbade med de stora satsningarna på publikationerna om Mk V, Mk VII, Mk VIII och Mk IX hade jag en hel del korrespondens med flera engelska författare. Jag frågade bl a Chris Harvey om vi fick kopiera bilder från hans bok "Classic Jaguar Saloons", vilket vi fick tillstånd till. Jag kontaktade också Paul Skilleter om kopiering från hans bok "Jaguar Saloon Cars" samt Andrew Whyte angående hans "Jaguar the history of a great British Car" av samma anledning. Båda svarade vänligt och gav oss tillstånd under förutsättning att vi angav källan. Jag skrev också till Olle Ohlsson Bilimport i Uppsala för att få uppgifter om antalet sålda bilar per år i Sverige samt antalet inregistrerade bilar. Stor hjälp fick jag i detta jobb även av Thomas B Salomonsson, som kommit över uppgifter ur Bilregistret.

Samtidigt jobbade jag med den sk XK-boken och korresponderade också med utgivarna av boken "Jaguar a tradition of sportcars" för att få deras medgivande till kopiering av text och bilder. Vi fick tillstånd där också.

Hans Edelin och jag hade händerna fulla varje måndagskväll och var alltid i stort behov av extra hjälp med administrationen. Här följer en liten presentation av en av de personer som kom till vår undsättning detta år och som kanske längst av alla ställt upp för klubben.

En måndagskväll 1983 kom en ung man in på klubbkontoret där Hans och jag satt och arbetade. Det var den ganska nyblivne medlemmen Mikael Grewe (f 1960) som kom in. Anledningen till att Mikael besökte klubbkontoret denna kväll var att han läst att klubben behövde hjälp med olika arbeten och att klubben fanns på Kristallvägen 62 i Solberga, Hägersten. Mikael såg en möjlighet att lära sig mer om Jaguar och dessutom ställa upp för klubben. Hans och jag blev väldigt glada över Mikael's erbjudande och han fick genast förtroendet att hjälpa Hans med medlemsregistret, matrikelproduktionen och en hel del annat administrativt arbete.

Mikael är uppvuxen i Sigtuna. Han utbildade sig till ingenjör inom elektroniken, fick jobb på orten och är fortfarande trogen Sigtuna. Jaguarintresset började med att Mikael såg en film där bl a en grön Mk II fanns med. Filmen visade i en sekvens inredningen i läder och den fantastiska träpanelen i valnöt. Senare läste Mikael ett reportage i tidningen Wheels om en XJ 6, serie I och det var här den stora spänningen för Jaguar startade.

Sen gick det en tid och Mikael gjorde sitt första Jaguarinköp 1982, dvs före besöket på klubbkontoret, då han köpte sin första XJ 6, Sable med röd inredning. Det var inte originalfärgen vilket senare skulle visa sig var Acot Fawn. Ytterligare inspiration fick Mikael genom en grön XJ 6, serie II, alltid välvårdad, aldrig smutsig och som tankades ofta på Essos bensinmack, precis vid infarten till Sigtuna.

Idag, 2023, finns macken tyvärr inte kvar. Det var en samlingspunkt efter arbetsdagen, där Mikael och andra bilintresserade stannade och fick en pratstund med Göte och hans kollegor vid macken.

Något år senare köpte Mikael en XJ 6, serie I från Nyköping och där förstärktes den fantastiska känslan av att stiga in i en Jaguar, njuta av doften, komforten och inredningen. Det var en känsla som inte gick att glömma! 1984 köpte Mikael en röd XJ 6, serie II från 1974, som blev den bil som rullade till Jaguar Drivers Club's Internationel Jaguarweek i Stradford-upon-Aven 1984. En rundtur till Skottland blev det också.

I dagsläget äger Mikael en mörkgrön XJS, 3.6 l från 1989, en vit S-type från 1966, 3.4 l, troligtvis den bil Fredlunds hade som företagsbil 1966-1971 samt en vit XJ 6, 4.2 l från 1969.



Bild 83. 1984 köpte Mikael en röd XJ6, 1974 års modell. Här utanför Skottlands kanske flottaste och slottsliknande Bed & Breakfast. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 84 A. Mikael Grewe, en ofta anlita funktionär på våra möten.
Bilden tagen 1994.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 84 B. Från tidning nr 90 aug 1987 sid 11. Text: Under många år var Mikael ägare till denna
MG Magnette från 1958.
Foto: Okänd.*

Även andra engelska bilar har intresserat Mikael. Faktum är att han ärvde en oerhört fin MG Magnette ZB, 1958, som har en inredning helt i klass med Jaguars 1950- och 1960-talsbilar. Tyvärr sålde Mikael med tiden denna bil, men fick löfte om att få köpa tillbaka den, om ägaren vill släppa den. Förutom Jaguar och det allmänna bilintresset har Mikael också ett intresse för historia, teknik och teknikens utveckling.



Bild 85. Bilden tagen från klubbenshemsida, Modellrepresentant för XJ 6 och XJ 12, Mikael Grewe ca 2012 modellrepresentant Foto: Clas Göran Carlsson.

Mikael är en av de personer som längst av alla på olika sätt har bistått klubben med sina insatser. Han har bl a medverkat vid Sommarmöten, utställningar och bilmässor. Mikael har också jobbat som funktionär vid utflykter i Stockholm, Göteborg och Malmö under 1980- och 1990-talen och även senare under 2000-talet. Han stöttade klubben under hela den tid Hans Edelin och jag satt i klubbledningen och har därefter under alla år och fortfarande, 2023, stått till klubbens förfogande. Mikael var under många år medlem av styrelsen och under ett par år också vice ordförande. Han har alltsedan 1980-talet varit en flitigt anlita domare i klubbens elegantstävlingar. Idag, 2023, är Mikael modellrepresentant för XJ 6/XJ 12, serie I-III. Mikael har medlemsnummer 1491. Från årsmötet 2023 är Mikael hedersmedlem.



Bild 86. Mikael Grewe 2022. Efter mer än 40 år i klubbens tjänst är Mikael fortfarande en duktig och ofta anlita representant. Foto: Mikael Grewe.

Nu åter till klubbhistoriken. Under året gav vi ut klubbens fjärde matrikel. Efter utomordentligt bra arbete av Hans Edelin, Mikael Grewe och Mikael Rahm kunde vi presentera den hittills mest omfattande matrikeln i klubbens historia. Matrikeln inleddes med de stadgar jag hade formulerat några år tidigare och som nu finputsats av ett par medlemmar. Därefter följde medlemmarna i alfabetisk ordning, medlemmar i postnummerordning, medlemsklubbar i MHRF, firmor av intresse för medlemmarna, adresser till andra Jaguarklubbar, karta till klubblokalen i Stockholm samt en ändringsblankett för personliga uppgifter. I matrikeln fanns ca 1080 medlemmar registrerade.

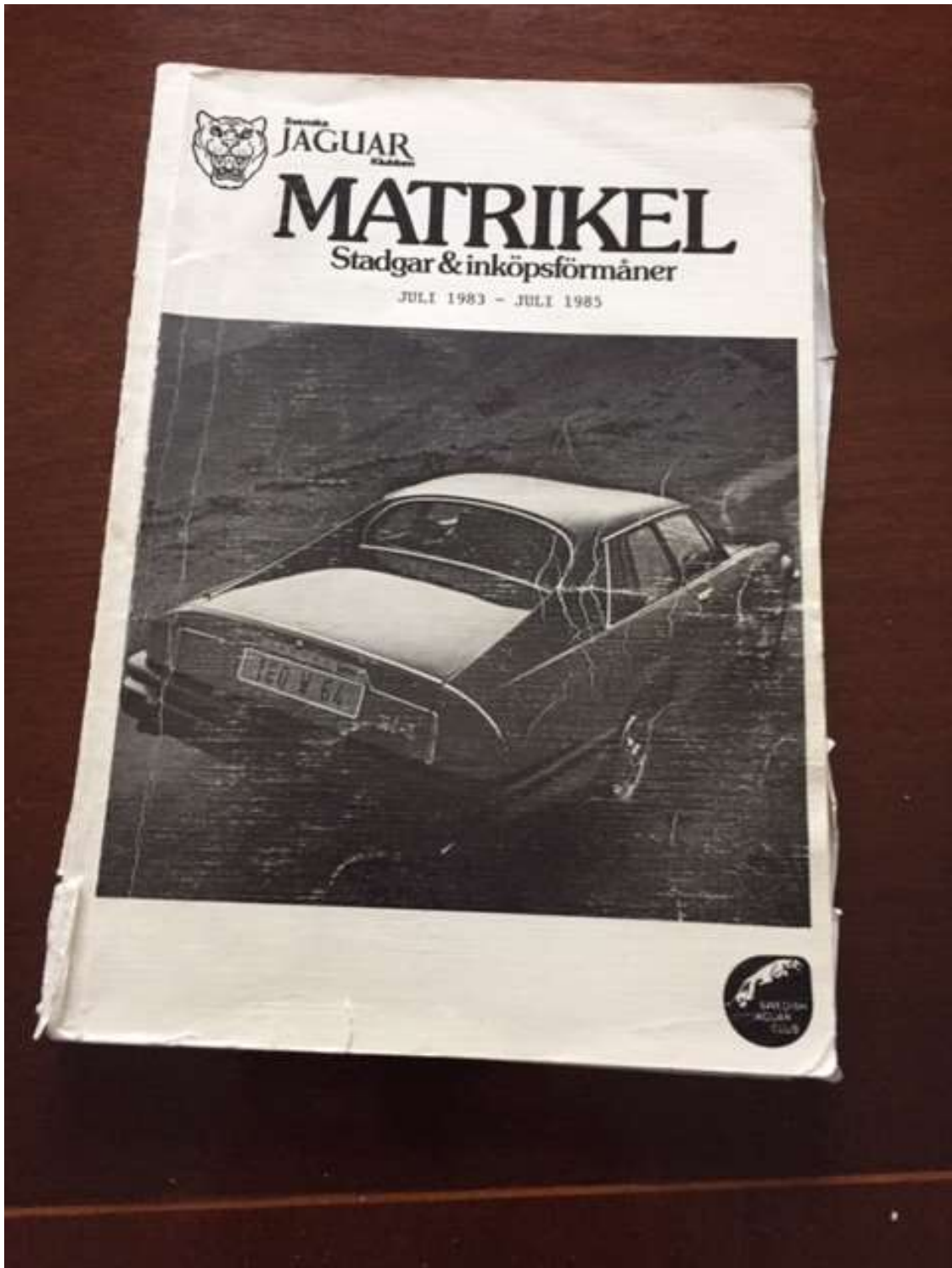


Bild 87 A. Klubbens fjärde matrikel hade tagits fram av Hans Edelin, Mikael Grewe och Mikael Rahm.

Foto: Leif H Andersson.

Under mars månad träffade jag tillsammans med Olle Ljungström, Hans Edelin och Jan Stenback, Motorhistoriska Riksförbundets representant Björn-Erik Lindh. Vi hade ett bra samtal om veteranbilsförsäkringens utveckling för klubbens räkning och vi fick bra gehör för våra synpunkter. Efter mötet sammanfattade Olle Ljungström situationen mycket förtjänstfullt i ett brev till MHRF och bekräftade att de flesta Jaguar- och Daimlermodellerna nu omfattades av försäkringen.

Vi bekräftade också att de E-type V 12, som höll gott skick, användes som samlarfordon och som ägdes av förtroendeingivande ägare som enbart använde bilen inom hobbyverksamheten, inofficiellt kunde få möjlighet att teckna försäkringen. Vi anförde också att vi önskade få försäkringen fr o m 1 januari 1984. Brevet skrevs under av försäkringskommitténs Olle Ljungström och av mig själv som klubbens ordförande.

Det förtjänar här att påpekas att Olle Ljungström och Jan Stenback gjorde en ovärderlig insats när vi började tillämpa MHRF's veteranbilsförsäkring och även under lång tid framöver. En stor eloge till båda dessa personer som utan tvekan var två av de mest tongivande medlemmarna under 1970- och 1980- talen. Här följer en liten presentation av Olle. Jan Stenback presenterades under året 1974.

Olle Ljungström (f 1947) var en av de första medlemmarna i klubben och var under 1970- och 1980-talet en av klubbens starka stöttepelare. Olle växte upp i villan på Danska Backarna i Saltsjöbaden och har framgent alltid haft sin fasta punkt där. När klubben startade sin verksamhet studerade han medicin i Uppsala, forskade och disputerade i medicinsk kemi och blev efter färdig läkarutbildning specialist i rehabiliteringsmedicin. Arbetsplatserna blev Akademiska sjukhuset och Danderyds sjukhus. Medlemskapet i Jaguarklubben kom till av en ren slump. Olle och brodern Sven deltog i det sk Skoklosterlöpet, anordnat av Automobilhistoriska klubben, samma dag som Bernt Liljegren hade sammankallat till ett första klubbmöte. Vilket sammanträffande och klart att Olle ville vara med i klubben!

Olles bilintresse började tidigt. Redan 1965 köpte han och brodern Sven flera hobbybilar, främst engelska, och renoverade dessa. 1971 vill pappa Stig köpa en andrabil för långkörningar och bröderna föreslog en Jaguar Mk II som ett lämpligt val. Olle kontaktade försäljningschefen Bo Riese på Scanauto och fick till slut napp på en inkommande bil, en sen Mk II, 3.8 l med helsynkad låda, overdrive, vit med röd inredning och soltak. Bilen var uttagen i juni 1967 och hade gått 3 700 mil. Bo Riese föreslog direktkontakt med ägaren, Bo Nordqvist, och samma vecka, där på Götgatspuckeln i Stockholm stod den i ett lätt regndis. Olles pappa föll direkt och det blev köp! Från att ha kostat 34 000 kr 1967 var dagens pris 11 000 kr. Föräldrarna körde sedan bilen under somrarna medan Olle förvarade och servade den under vintrarna. 2017 ärvde han bilen efter sin pappa.

Under Uppsalatiden hyrde Olle och några andra entusiaster ett garage/lada strax utanför Uppsala, där de renoverade och förvarade ett flertal rariteter. Pappans vita Mk II, var en av de mycket fina bilar som fick sin omvårdnad där. Olle var också en duktig skribent och bidrog med ett flertal intressanta artiklar under årens lopp i Jaguarbulletinen. Han låg också, tillsammans med Jan Stenback, bakom specialnumret om Jaguar Mk II, nr 24, 1976. Det var en mycket initierad och ingående redogörelse för Mk II:ans tillkomst, utveckling och framgång på marknaden. Dessutom beskrevs rostskyddsbehandling av Mk II baserad på Olles och Jans kännedom om dess svaga punkter.

Tillsammans med Jan Stenback utvecklade Olle Motorhistoriska Riksförbundets veteranbilsförsäkring för Jaguarklubbens räkning. Ett mycket stort jobb som fordrade mycket kraft och tid för att utforma.

Olle var också drivande när det gällde inköpet av det lager av reservdelar som så småningom kom klubbens medlemmar tillgodo. Det började med att han läste en artikel i Jaguar Driver, engelska klubbens tidning, att Jaguarfabriken skulle rea ut reservdelar till äldre Jaguarer, mest 1960-talsbilar. Men skulle inte fabriken kunna sälja delar även till Svenska Jaguarklubben?

Olle kontaktade Sten Andersson vid British Leyland i Göteborg, för att undersöka saken med fabriken, och fick ett positivt svar. Resultatet blev att klubben annonserade ut och sålde ca två ton delar till intresserade medlemmar. Det fordrades mycket energi, organisation och planering för att få verksamheten att fungera.



Bild 87 B. Olle Ljungström och Jan Stenback sålde under många Sommarmöten de inköpta reservdelarna från British Leyland. Här en bild från Sommarmötet i Trollhättan 1981. Foto: Bert Carlsson.



Bild 87 C. Från tidning 63 oktober 1983 sid 16. Fr v Sven Ljungström, Tomas Ohlsson, Olle Ljungström och representanten för Skånesektionen Bo Nygren. Foto: Bert Carlsson.

1976 organiserade Olle och Jan Stenback en resa för klubbmedlemmarna till England. Även här behövdes noggrann planering för att genomföra detta 14-dagars program till olika Jaguarintressanta platser. Resan beskrivs på annan plats i denna historik. Olle var under många år medlem av styrelsen och har också fått titeln "hedersmedlem" för de insatser han gjort för klubben. Han är också sk Founder dvs han var med på klubbens första möte vid Skokloster. Olle har medlemsnummer 72.



Bild 88. Olle Ljungström, en av de klubbmedlemmar som fått titeln "hedersmedlem" för de insatser han gjort för klubben. Foto: Från Olle Ljungströms Facebooksida.

Tillbaka till historiken och innevarande år. Texten ovanför Olles presentation är ett litet axplock av vad klubbledningen jobbade med under året. Inte så mycket tycker kanske någon, men allt tar mera tid än man tror och vi satte alla av tid från vår fritid för klubbens bästa.

Årsmötet skedde den 19 februari i klubblokalen på Kristallvägen i Solberga. Arrangörer för mötet var förutom jag själv de alltid välvilliga och hjälpsamma Staffan och Gunilla Swedeborn. Både Staffan (f 1952) och Gunilla (1956-2023) var äkta bilintresserade och också angelägna om att klubben skulle fungera på bästa sätt. Under hela 1970- och 1980-talen var båda engagerade i alla former av aktiviteter för klubbens räkning. De ställde alltid upp för klubben på fester, utflykter, Sommarmöten mm för att hjälpa till att organisera och ordna verksamheten så att allt skulle rulla på enligt planeringen. Jag vill rikta en eloge till paret Swedeborn för allt jobb de lade ned för klubbens bästa.



Bild 89. Samtal i biblioteket/klubbtilbehörslagret (köket). Fr v L-O Strömquist, Jan Salomonsson, Okänd, Staffan Swedeborn, Lars Ericson och Torbjörn Eriksson. Foto: Leif H Andersson.

Åter till årsmötet. Redan kl 16.00 drog vi igång verksamheten med videofilmer från Sommarmötena i Örenäs och Trollhättan. Till detta bjöd vi på kaffe med dopp. Därefter följde själva årsmötet från kl 17.00 och en och en halv timme framåt med val av styrelse samt diskussion och frågor kring klubbverksamheten och hur denna fungerat under året. Ett av besluten detta år var att ta fram ett nytt vagnmärke.

Efter årsmötet serverade vi en, som vi hoppades, njutbar middag och till kaffet likör. Likören hade en av våra medlemmar, med känningar inom läkemedelsindustrin, blandat till. Enligt Lars Ericson pratades det inte bara Jaguar under middagen, utan också gardiner, design av kläder, nyinköpta Volvon mm. Sedan blev det dans till bandad orkester och dessemellan fick de som önskade pröva läckerheterna från baren. I vimlet kunde vi se L-O Strömquist, Thorbjörn Eriksson, Åke Andersson som dansade vals med Bo L Sanderberg och Ingrid Edelin med danspartner Jan Salomonsson.



Bild 90. Festligt, folkligt och fullsatt. Fr v Marie Edelin i vit tröja, troligtvis Ebbe Ström, troligtvis Anders Bälter och bredvid honom troligtvis Per Ljunggren, sen Hans Edelin. I mitten Ulf Ekestubbe, sittande, och Bo Sanderberg, stående och th om Bosse sitter en fundersam Kalle Magnusson och därefter Per-Olof Bergman i blå tröja. Foto: Leif H Andersson.



Bild 91 A. Efter middagen var det dans. Här ser vi Ingrid Edelin tillsammans med Jan Salomonsson. I bakgrunden syns Kalle Magnusson ta hand sin dam på väg in till biblioteket. Foto: Leif H Andersson.

Under styrelsemötet valdes Lars Kärger in som revisor efter Anders Bälter, som i sin tur ersatte Björn Riise som kassör och Mikael Grewe valdes in som ledamot. Björn Riise gick in som ledamot av styrelsen och Bengt Murman ersatte Jan Stenback som representant för Stockholm. Efter val av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Anders Bälter
Representant Södra sektionen, Jan Mårtensson
Representant Stockholm, Bengt Murman
Representant Göteborg, Bo L Sanderberg
Ledamot, Olle Ljungström
Ledamot, Björn Riise
Ledamot, Bernt Liljegren
Ledamot, Mikael Grewe

Revisorer
Lars Kärger
Ulf Ekestubbe

Övriga
Representant Småland, Birger Carlsson
Representant Östersund, Ingvar Ericsson
Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin
Representant Finland, Risto Forsström

Även detta år fortsatte serien Bilar i Täten och i första numret för året presenterades Kristianstadsbon Per Berntson och hans bil. Per berättade att hans intresse för Jaguar sträckte sig tillbaka till långt före körkortsåldern, då han satt vid vägkanten och antecknade registreringsnummer och bilar. Och särskilt Jaguar förstås!

Med åren tilltog intresset för Jaguar med dess sköna inredningar i skinn och trä. En annons i Teknikens Värld i december 1981 fångade Pers intresse. Annonsen började ”Jaguar Mk II, 3.4 l, 1961, helrenoverad ...” Per som inte hade så stor erfarenhet av renoveringar, tyckte att en renoverad bil var perfekt för honom och ringde säljaren, Ingvar Gustafsson i Hjo. Färden mot Hjo blev en fasa i blåst, snöfall och minus 24 grader i obehagligt vinterväglag.

Snyggt uppallad med diverse täcken stod bilen där, Old English White med mörkblått skinn samt den underbara träpanelen. Som kronan på verket var bilen utrustad med ekerfälgar. Jaguaren skulle sedan hämtas hem, men det fick vänta till en försommardag som bättre passade denna bil. Vid Sommarmötet i Örenäs 1982 fick bilen andra plats i sin klass i elegantstävlingen, vilket Per såg som ett erkännande av förre ägarens fina renovering.



*Bild 91 B. På andra plats i eleganstävlingen i Örenäs 1982 kom Per Berntsons Mk II, 3.4 l från 1961. Per ägde bilen i "omgångar", men 2019 övertogs bilen av Anna Dalesten i Skärhamn. Per har också givit ägaren före Per; Ingvar Gustavsson, en eloge för den fina renoveringen han genomförde innan Per köpte bilen sommaren 1982.
Foto: Per Berntson.*



*Bild 91 C. En stolt Per Berntson poserar i framsätet.
Foto: Per Berntsons kamera.*



Bild 91 D. Ett perfekt motorutrymme bidrog till andrapriset i eleganstävlingen i Örenäs 1982. Foto: Per Berntson.

En av de klubbmedlemmar som under många år gjort värdefulla insatser för klubbens räkning är Sven Nordensten. I samband med att hans bil presenterades i Bulletinen finns också anledning att lämna en liten presentation av Sven och hans bilar.

I början av året under rubriken "S-type 3.4 l" presenterades alltså Sven Nordenstens bil från 1965. Sven Nordensten (f 1935) var en av de första medlemmarna i klubben, men höll under många år en ganska låg profil. Han deltog dock i många möten och var också medarrangör till Sommarmötet i Sunne 1983. Från 1993 efterträdde han Anders Sundin, som representant för Wermland-Nerikesektionen/Västra Svealand, en post som Sven hade under 13 år. Under 1995 valdes Sven också in i styrelsen, där han verkade under fyra år. Sven har också tillhört valberedningen under ett par år och också medverkat som domare i eleganstävlingarna. Sven är också besiktningsman för MHRF:s veteranbilsförsäkring.

Sven föddes i Arboga men växte upp i Härnösand, Åsele och Stockholm. Sedan följde ytterligare år i norra Sverige för att så småningom ta studenten i Linköping. Den akademiska utbildningen började i Göteborg, men fortsatte i Stockholm då Sven kom in på tandläkarutbildning med examen 1965. Sven fick jobb som klinikchef i Årjäng och blev senare biträdande tandvårdschef i Karlstad 1974. Så småningom fick Sven tjänsten som tandvårdschef i samma stad. 2005 gick Sven i pension, flyttade till Stenungsund, men bor numera, 2023, på Vargön, nära döttrarna som håller ett öga på pappa. Under åren hade Sven gift sig med Berit och fått döttrarna Lotta, 1959, och Kristina, 1965.

Svens Jaguarintresse vaknade 1949 då tidningen Motors förstasida hade bilden av tre XK 120 från Stockholm, däribland tävlingsföraren Oscar Swahns. XK 120 hade ju lanserats på Earls Court i London 1948. Sven skrev flera brev till Fredlunds och begärde diverse uppgifter om XK 120. Där tröttnade man till slut på honom och skickade upp instruktionsboken för XK 120. Den har Sven fortfarande kvar.

Beträffande Oscar Swahn, så stod Sven 1953 i en snödriva i Åsele vid Midnattssolsrallyt som passerade från Stockholm till Kiruna. Kontroll i Åsele! Det var 15 grader kallt och många av bilarna som rusade förbi hade immiga rutor. Så kom en öppen vinröd XK 120, som stannade vid Svens fötter. Förare och passagerare steg ur och sträckte på benen. Det var Oscar Swahn med codriver, båda i amerikanska flygoveraller. Codrivern tände en cigarett, men darrhäft av kylan tappade han aska på höger framskärm. Oscar såg det och gav den stackars frusne mannen världens utskällning!

Oscar och codrivern fick stå framför Sven och vänta in idealtid innan de körde fram till kontrollen. Bilen gick ju alldeles för fort i jämförelse med de andra 1950-talsbilarna. Förälskelsen i XK 120 blev i alla fall omedelbar!

1967 såg Sven en annons i Dagens Nyheter där Fredlunds annonserade ut ett restlager av bilar bl a en Triumph Herald Combi. Berit och Sven bestämde sig för att åka upp till Stockholm, Frihamnen, med sin Hundkoja, Mini 850 Clubman. De kom fram till lokalen i Frihamnen och möttes av veteranförsäljarna på Fredlunds. Fredlunds var nu på väg att upphöra. Där stod en mörkblå Triumph, betydligt större än Clubman. ”Bra” sa Svens hustru, ”Den passar bra”. Men i ögonvrån såg Sven i ett hörn en Sherwood Green bil, en S-type, likadan som en han sett flera år tidigare på Hötorgsbron.

Den erfarne försäljaren såg direkt Svens blickar. Han körde fram S-typen under protester från hustrun. ”Den ska vi inte ha!” Det blev inget köp alls den gången. Veckans förhandlingar med hustrun ledde senare till att Sven fick åka tåg till Frihamnen, där en stressad försäljare tog emot. Prisförhandlingar inleddes med inbyte av Hundkojan. Till slut åkte Sven iväg med S-typen till ett pris av 19 000 kr plus Hundkojan.

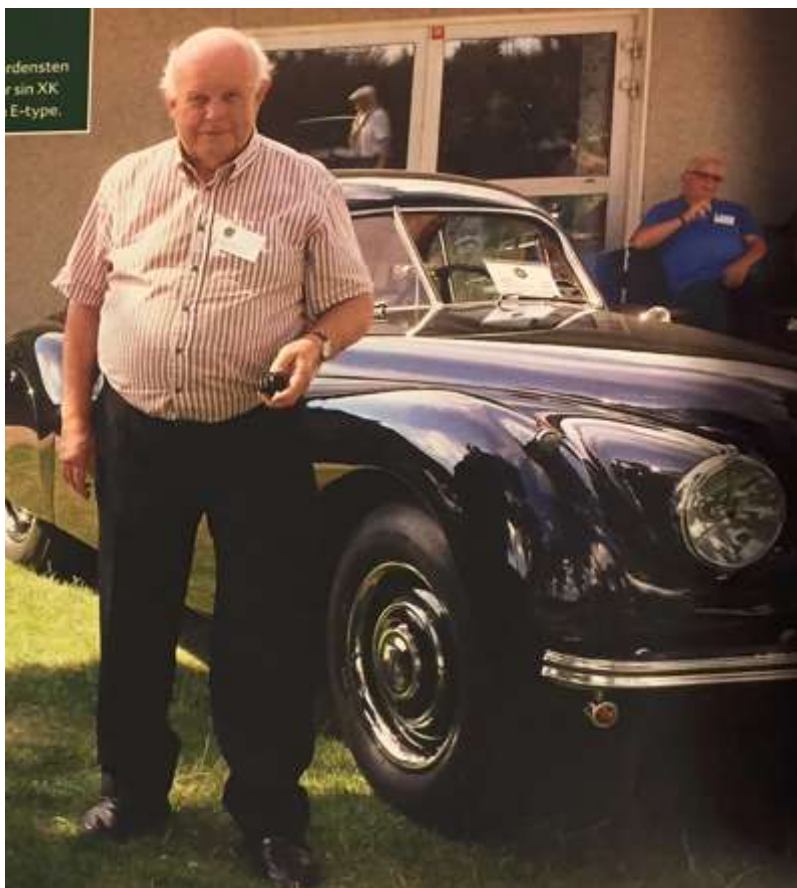
Premiärfärden gick sedan till föräldrarna i Linköping med syster och systerson. Lycklig Jaguarägare, men kallsvettig och lite nervös om bilen skulle hålla kom Sven till slut hem. En repa på vänster bakdörr grumlade glädjen, men nu ägde familjen en Jaguar, nypris 39 000 kr. Den blev familjens glädje och stolthet. Gjorde 14 000 mil i Sverige, i Europa och England.

Efter alla resor blev Jaguaren stående orörd i ett varmgarage under många år! Detta på grund av intresse även för andra Jaguarer, XK 120, XJ 6, E-type, E-type OTS, serie III, Simca och Citroën. Efter 52 år i Svens ägo övertogs S-typen av bilkonnässören och Svens gode vän Lars Kvist från Lilla Edet. I dagsläget, 2023, gäller en Citroën C5, combi, 29 000 mil och underbar bruksbil.

S-typen var, som vi förstätt ovan, inte den enda bil Sven varit intresserad av. 1972 läste han en annons i Dagens Nyheter om en XK 120 FHC och såg samtidigt Bernt Liljegrens upprop i samma tidning om att starta en Jaguarklubb. Sven bestämde sig för att förvärva bilen, ringde ägaren Ulf Måwe, och köpte den osedd.

Sent på kvällen den 25 augusti hämtade Sven bilen, som stod i ett mörkt garage i Uppsala, men Sven kände på linjerna att det var den bil han ville ha. Dagen därpå deltog Sven i klubbens första möte vid Skokloster, anmälde sig, betalade in årsavgiften snabbt under hösten och fick på så sätt medlemsnummer 18. XK:n var inte i bästa skick när Sven övertog den och den blev stående en tid innan Anders Sundin övertog ägandet och renoverade bilen totalt. Några år senare återgick bilen till Sven som fortfarande har den i sin ägo. Bilen presenteras på annan plats i denna historiska återblick.

XK:n har, 2023, fått ny koppling, nya ventiler med styrningar, nya säten och går fantastiskt fint. Den väntar på ny träninredning i kupén. Sedan är bilen perfekt med Jaguarklubbens röda medlemsmärke i fronten. Sven, 88, hoppas kunna delta i ett par Sommarmöten till i Sverige och Norge. XK:n är fortfarande Svens drömbil från tonåren.



*Bild 92. Från tidning 245 mars 2018 sid 17. Sven Nordensten med sin XK, som idag har ny koppling, nya ventiler och går fantastiskt fint.
Foto: Sten Siegbahn.*

Sven Nordensten har ett medlemsnummer under 35 och är sk Founder, dvs han var med på första mötet vid Skokloster och är bland de första medlemmarna i klubben. För sina insatser för klubben har Sven också fått titeln ”hedersmedlem”.

Ja, Sven har verkligen varit en tillgång för klubben, inte minst som en driven ledamot i styrelsen. Samtidigt har han varit skicklig på att vårda sina bilar. Jag känner också Sven som en rättvis och rakryggad person som stod för sin åsikt när det blåste på toppen.

Skånesektionen deltog även detta år mellan 27 februari-7 mars på Motormässan i Malmö. Detta år hade utrymmet ökat till 45 kvm, sektionens största mässa någonsin.

Under våren avgjordes den fototävling som annonserades 1982. Åtta bidrag hade kommit in till klubben, vilket den vasse tävlingsledaren räknat ut var åtta promille av klubbens medlemmar. Fem bokpriser delades ut samt tre klubbålar. Hans Edelin, som alltså var tävlingsledare, lät sig inte avskräckas av det fåtaliga intresset, utan utlyste ny tävling för 1983. Medlemmarna uppmanades att avporträttera sin Jaguar respektive Daimler och titta i sina gömmor efter gamla foton eller ta nya med sin lådkamera, instamaticen eller vad man nu hade till hands.



Bild 93. Från tidning 66 april 1983 sid 24. Text: En av vinnarbilderna var följande trevliga foto på en kommande Jaguarägare. Foto: Veikko Isomoisio.

Familjeutflykten till Långviks gård som ligger ca fem km söder om Farsta, ägde rum den 28 maj. En av attraktionerna var den årliga fotbollsmatchen mot Austin-Healeyklubben, som flera gånger förlorat mot Jaguarklubben. Efter matchen kunde deltagarna vara med på sallad och korvgrillning.

Årets Sommarmöte ägde rum 4-5 juni, även detta år på Sundbyholms slott utanför Eskilstuna. Huvudarrangörer var jag själv tillsammans med Hans Edelin. Till vår hjälp hade vi förstås ett stort antal funktionärer. Anledningen till att återigen använda oss av Sundbyholm var att det var en ganska lagom resväg för en stor del av medlemmarna.

Detta år kostade middag, övernattnig, frukost och lunch 360 kr. Om man inte ville vara med på annat sätt än under dagen önskade vi en sponsring av mötet med 25 kr/bil. Totalt kunde vi räkna in ca 300 personer och ca 100 Jaguarer. Aldrig tidigare hade det funnits fler XJ 6 på ett Sommarmöte och aldrig så få Mk II!



Bild 94. På Sundbyholms gräsmattor såg vi bl a denna rad av Mk X. I mitten tre eleganta Jaguarägare i vita overaller. Fr v Ebbe Ström, Sven Nordensten och Anders Sundin. Foto: Bert Carlsson.



Bild 95. Bengt Murman tv och Christer Ringlund tar en titt på bilarna i elegantstävlingen. Foto: Bert Carlsson.



*Bild 96. Gunilla Swedeborn har en diskussion med Hans Edelin medan arrangören Leif H Andersson i bakgrunden med en massa papper reder ut saker med Jan Stenback.
Foto: Bert Carlsson.*

Eleganstävlingen bestod som vanligt av sex klasser, a) Salooner utom Mk I och Mk II, b) Mk I och Mk II, c) XJ, d) E-type, e) Sportvagnar utom E-type och f) Veteraner dvs bilar som någon gång tagit första pris i någon klass. En av vinnarna var Degerforsaren Ebbe Ströms 420. Juryn hade aldrig tidigare sett en så välgjord renovering, men så hade den också tagit fem år att genomföra. Bo L Sanderberg segrade i Veteranklassen med sin XK 140 följd av Bertil Anderssons Mk II. Även Stefan Boberg tillhörde vinnarna med sin gula E-type liksom Bo L Sanderberg (igen) med sin Mk II.

I Sportvagnsklassen segrade Risto Forsström med en svart XK 120 med Brooklandsruta. Det var en snygg raritet som enligt mätaren bara hade gått 5 000 mil. På andra plats kom Erling Kleve med sin röda XK 150 S och trea Johan Jeppson med sin vita XK 150.

I klassen E-type segrade Dan Sjölander med sin serie 1 av 1965 års modell följd av Peter Thelin med en E-type V 12, 1973 års modell. På tredje plats kom Stig Björnsson med sin serie 1 av 1964 års modell. Enligt domarna var det enbart detaljer som avgjorde placeringarna i toppen.

Bland fåtalet Mk II, som infunnit sig till Sommarmötet, utmärkte sig Jan-Erik Lundquist från Mölndal med sin 2.4 l Mk II från 1961. På andra plats kom Jan Samuelsson från Karlsborg, som i sin 3.8 l, Mk II hade ett otroligt fint motorrum. Tror faktiskt inte att det delades ut något tredjepris detta år.

Hårdaste klassen blev XJ, där Bengt Svensson från Limmared vann med sin blå från 1977. Tvåa kom Birger Karlsson från Södertälje även han med en bil från 1977. Tredje platsen togs av Nils Nilsson med sin XJ 12 från 1975.

På söndagen ställdes de sex vinnarbilarna upp till allmän beskådan på den stora gräsmattan utanför slottet.

I sekretariatet stod detta år Christina och Jörgen Entoft som sålde en hel del klubbtilbehör såsom klubbtröjor i olika färger, vagnmärken, klubb nålar, dekal, broderade tygmärken, gamla Bulletiner och extra matriklar. Karin Sanderberg delade ut smörjscheman till hugade S-typeägare och själv skötte jag inbokningen tillsammans med Hans Edelin.

I vimlet kring gräsmattor och bilar kunde vi se Thomas Mohlkert berätta om renoveringen av sin 420 och Björn Riise, Anna Wedin, Bengt Murman samt Christer Ringlund i glatt samspråk om sina bilar. De blivande medlemmarna Jan-Erik Jönsson och Carina Kempe stod tillsammans med Risto Forsström och Pär Strömquist runt en uppskrämd Daimler SP 250, medan BG Wennersten och Jan Mårtensson hade sammanstrålat kring en C-type.

Bjarne Svendsen och fästmön Katrine stod i samspråk med domarna i XJ-klassen medan Bert Karlsson och Åke Andersson jobbade med vingmuttertestet i rallyt. Arne Johansson med fru Eva och dottern Cecilia sågs stå och välja 78-varvare från Bert Carlssons samling sent på eftermiddagen.

Den alltid ambitiösa Gunilla Swedeborn slet med att märka upp en brännbolls bana på baksidan av slottet. Ett litet stick i hjärtat blev det nog när bara sju deltagare visade sig intresserade, men Gunilla kände ändå att hon skulle komma igen med samma idé nästa år! Jag tror inte det blev någon brännboll på något kommande möte, men idéer och engagemang fanns även fortsättningsvis både hos Gunilla och hennes man Staffan.

Jag kunde alltid vända mig till paret Swedeborn med förfrågan om uppgifter, alltid glada, intresserade och de tog alltid sitt jobb på allvar. Jag känner fortfarande en stor uppskattning för deras insatser för klubben under 1970- och 1980-talen!

Birger Karlsson från Virserum fanns på plats med ett salustånd med böcker och reservdelar. Även andra reservdelsförsäljare hade sina salustånd uppställda. Till detta kom också klubbens eget reservdelsstånd, där medlemmar som hade delar över hade prismarkerat dessa med tillhörande ägare och lämnat till klubben som åtagit sig att hjälpa till med försäljningen.

Klubben fortsatte också att sälja från vårt fortfarande ganska stora lager av reservdelar till fördelaktiga priser. Från Duckhams hade vi oljeprodukter och från Paraflu frostvätska till försäljning från klubbstandet. Paraflu var på den här tiden (och är kanske fortfarande) marknadens bästa frost- och rostskyddsmedel för kylaren. Vätskan skulle användas året om och skyddade även gummislangar och smörjde vattenpumpen.

Den tekniska hörnan ägde rum i A-salen i kursgården där allehanda bilproblem behandlades.

Den traditionella festen under Sommarmötets kväll lockade ett par hundra gäster till bords. I anslutning till middagen skedde prisutdelningen, varpå följde dans och annan förplägnad. Efteråt konstaterades att alldeles för många medlemmar äger mer kunskap om hur man ställer in förgasarna än hur man svänger sina ben i en dans.



Bild 97. Arne Johansson med dotter Cecilia blickar fram mot middagen tillsammans med Karin Sanderberg. Foto: Bert Carlsson.



Bild 98. Ett par hundra gäster samlades till middag och prisutdelning i eleganstävlingen. Foto: Bert Carlsson.

Under söndagsmorgonen vid niotiden satte familjerallyt i gång. Ett 20-tal ekipage deltog där arrangören, Olle Ljungström, sammanfattade slutresultatet med att de tävlande "ägde goda kunskaper om Jaguar". Rallyt avslutades med lunch och prisutdelning i slottsrestaurangen. Detta års rally vanns av Björn Riise från Stockholm med Birger Carlsson från Virserum på andra plats.



*Bild 99. Åke Andersson försöker hitta rätt i familjerallyts vingmuttertest alltmedan regnet strilade lätt från himlen.
Foto: Bert Carlsson.*

Avslutningsvis tackade klubben Smålands Jaguarservice, Birger Carlsson, och Classic Cars Service, Jan Mårtensson som sympatiskt sponsrat vissa delar av Sommarmötet.

Bilar i Täten fortsatte med Ebbe Ströms 420. Bilen köptes 1977 och transporterades från Ljungby till Ebbes hemtrakter i Karlskrona. Det var dock många problem med bilen. Motorn totalrenoverades, framvagnen likaså och rostlagningar genomfördes. Styrnäckan läckte, vevaxeln

slipades om och bussningar byttes. Allt träarbete renoverades, sex lager två-komponentlack med mellanliggande vattenslipning. Nya mattor och övrig klädsel gjorde Ebbe till både sömmerska och tapetserare. Till slut var hela bilen renoverad och lämnades till Strands Karosseri och Lack i Kristinehamn. Resultatet blev ”Best in Show” i eleganstävlingen på Jaguarklubbens Sommarmöte i Sundbyholm detta år.

Lördagen den 13 augusti mötte klubbmedlemmarna upp till årets bruksträff och samling skedde som vanligt vid Mosebacke Torg i Stockholm. Fyra bilar slöt upp vid starten. Med Björn Riises Mk X i täten gled kolonnen iväg mot utflyktsmålet för dagen, Görvelns slott ca tre mil norr om Stockholm. Slottet ligger på en höjd vid Görvelns fjärd med en härlig utsikt över vattnet. Slottet riktar sig mot viken i Mälaren och är omgiven av terrasser och grönområden, ett fantastiskt område för en utflykt. Vädret var gynnsamt om än något blåsigt, vilket inte hade hindrat ytterligare sju Jaguarer att infinna sig till mötesplatsen. Vi fick en guidad visning av slottet och gården och därefter intogs kaffe med dopp i gårdens cafeteria. Med på mötet fanns bl a Peter Thelin, Per-Olof Bergman, BG Wennersten samt jag själv.



Bild 100. Från tidning 70 dec 1983 sid 20. Ett härligt utflyktsmål. Görvelns herrgård belägen vid en mälarvik några mil norr om Stockholm. Foto: Okänd.

Två veckor senare, 27 augusti, var det dags för Stockholmsrallyt. Starten gick liksom förra året från Riddarholmen och löpte genom valda delar av vår huvudstad. På vägen mot målet fick deltagarna svara på frågor och provas i diverse färdigheter, alltmedan man följde den utmärkta färdbeskrivningen. Färden gick mot Sofiakyrkan, där det fanns en fråga om biskop och stift, och sedan vidare mot Hammarbyhamnen där frågan som skulle besvaras handlade om lyftkranar. Vid Danviken fanns en stor öppen plats där föraren med förbundna ögon skulle köra slalom mellan plasthinkar. Färden gick sedan till Hammarbyslussen där det fanns en fråga om sjömärken och vattenstånd.



Bild 101 A. Från tidning 69 okt 1983 sid 6. Vid starten på Riddarholmen hittar vi i främsta ledet Anders Wykman med dottern Nina och sonen Abbe som kör sin vita Mk II, 2.4 l från 1961. Foto: Okänd.



Bild 101 AA. Björn Riises Mk X från 1962 i tåten vid starten på Riddarholmen. Bilen har totalt haft 13 ägare och Björn sålde förmodligen bilen 1999. I dag (2023) ägs bilen av Alf Lanner. Under 2014 fick bilen körförbud pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Okänd.



Bild 101 B. Peter Thelin vid en av kontrollerna med sin E-type V 12. Peter sålde senare bilen till Felix Folkebo som i sin tur förmodligen sålde bilen vidare under 1995. Bilen haft många ägare genom tiderna, men sedan 1997 ägs bilen av Jörgen Berner. I dagsläget 2023 rullar bilen fortfarande. Foto: Okänd.



Bild 101 C. Två av de deltagande E-typerna uppställda på Riddarholmskajen. Foto: Okänd.



*Bild 101 D. Peter Thelins XJ 12 längs rallyt på väg mot kaffet vid klubblokalen.
Foto: Okänd*

Vid Bergsunds strand skulle föraren stoppa händerna i en kartong och försöka avgöra vad det var för saker i kartongen. Lätt för en del, men svårt för andra. Vid Trekanten fanns en brant trappa som en av passagerarna i bilen skulle springa uppför och sedan tillbaka på tid. Det var en påfrestande kontroll där svetten lackade om den som fick uppgiften.

I vår bil blev det Mikael Grewe. Blek om nosen fick han pusta ut på passagerarsätet efter återkomsten. Denna gång fanns inga bilfrågor med, så deltagarna hade ingen användning av ev bilhistoriska lexikon. Slutmålet blev konditori Lyran där det serverades tårta och wienerbröd.

Vid Lyran fanns det sedan tid att prata om motorer, färger och läder med bl a Peter Thelin, Björn Riise, Anders, Nina och Abbe Wykman, Peter Goldman, Mikael Wetterlund, Mikael Grewe och mig själv. Det var en toppendag arrangerad av Per Ljunggren.

Vinnarna detta år var på första plats Mikael Grewe/Leif H Andersson, andra plats Björn Riise/Bengt Murman och på delad tredje plats Thorbjörn Johnsson och en okänd deltagare med en Ferrari.



Bild 102. Från tidning 69 okt 1983 sid 7. Vid Lyran fanns det tid att prata om såväl motorer som läderfärger. Under skylten skimtar Torbjörn Johnssons XK 150, 3.8 l från 1958. Foto: Okänd.

Sista torsdagen i augusti genomförde Wermland-Nerikesektionen sin första höstträff, som hade förlagts till Gustavsviks Motormuseum utanför Örebro. Museets dyrgripar presenterades av Jan Mollberg, som dessvärre inte kunde ståta med någon Jaguar i samlingen, men väl en fin samling engelska sportbilar. Deltagarna fick bl a se en Talbot, 1935, en Morris Sport, en MG TC samt ett par italienare, en Bizzarini, 1967, och en AC 166, 1938 års modell. Bilarna var dessutom fint exponerade i historisk miljö i en flyghangar byggd 1939.

Jag nämnde tidigare att 1982 års fototävling avgjordes under våren. Även 1983 års fototävling avgjordes under hösten detta år. En luttrad tävlingsledare, Hans Edelin, hade fått in två bidrag! Den ena bilden visade Hans Friskbergs XJ 6 med lilla dottern i bakgrunden och den andra Ulf Ivarssons S-type, 3.8 l. Båda bilderna renderade bokpriser. Med årets engagemang från medlemmarna hade nu Hans Edelin tröttnat på att arrangera fototävlingar, det blev inte fler av den sorten!

Under hösten fick klubben en inbjudan till "Mötenas möte 1984" dvs vi bjöds in till den Internationella Jaguarveckan, 5-12 augusti, i England. Engelsmännen bjöd in alla Jaguarentusiaster vart man än fanns i Europa, Skandinavien, USA, Australien eller var som helst i världen, att komma till England sommaren 1984 för att förena oss med alla Jaguarägare under en vecka. På lördagskvällen skulle anordnas stor middag med dans vid vilken man menade att nuvarande och tidigare Jaguarpersonligheter skulle närvara. Hundratals klubbmedlemmar från hela världen förväntades komma i sina bilar för att förenas i en effektfull avslutande Jaguarträff söndagen den 12 augusti 1984. Mer om detta möte under 1984.

Lördagen den 10 december ägde stockholmarnas julfest rum i klubblokalen på Kristallvägen med start kl 19.00. Alla välkomnades med en aperitif och till denna visade vi några videofilmer med Jaguaranknytning. Sedan blev det lite gott att äta och därefter avec. Under middagen såldes lotter och fina priser utlovades. När de mätta deltagarna kände att det var dags för en svängom med de damer vi hade med oss blev det musikunderhållning från rullband i biblioteket. Arrangörer var detta år Lasse Möllerstedt och jag själv.

Lussefesten i Göteborg anordnades den 17 december kl 19.00 för andra året i rad i Göteborgssektionens egna lokaler. Allt fanns till festen, julbord, glögg, bar, dans och julklappar. Detta var nionde gången som göteborgarna ordnade en lussefest. Arrangör var Bo L Sanderberg.

Under året fick vi också en del glädjande rapporter från Jaguar i England. Äntligen hade ingenjörerna kommit tillrätta med kvalitetsbristerna och under John Egans ledning hade nu försäljningen i Sverige gått upp till ca 100 bilar om året istället för de ca 20 man sålde för ett par år sedan. Även USA-marknaden hade ökat avsevärt. Nu började märket närma sig gångna tiders glansdagar.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nr 65-70, på 24-40 sidor. Tidningen hade med åren blivit alltmer omfattande och kvaliteten på såväl bilder som papper hade ökat. Tidningspapperet var nu ca 100 grams papper i stället för 80 gram och var glansigare istället för det tidigare matta. Bl a följande skribenter medverkade detta år: Leif H Andersson, Per Berntson, Lennart Furufors, Åke Ternblad, Jens Jeppesen, Lars Johansson, Lars Ericson, Jan Olsson, Bo L Sanderberg, Anders Wykman, Sven Liljequist, Arne Liedholm, Mikael Wetterlund, Per Th Svensson, Jerker Salsby, Jan Mårtensson, Olle Ljungström, Hans Edelin, L-O Strömquist, BG Wennersten, Kjell Öström, Per Ljunggren, Thomas Törnblom, Christer Ringlund, Gunilla Swedeborn, Anders Sundin, Thorbjörn och Monica Johnsson, Jan Branzell, Rolf Palm och Sven Nordensten.

I slutet av året räknade vi in ca 1050 medlemmar. Medlemsavgiften var troligtvis 100 kr.

Kapitel 14, 1984

Redaktörer och ansvariga för layout och övrig produktion för Bulletin nr 71-73 var jag själv och Hans Edelin. Jag hade nu fått ett ljusbord av Jan Stenback och kunde sitta på klubbkontoret och göra layouten. Ljusbordet såg ut som en pulpet från 1950-talet dvs vinklad och med en kant nedtill som höll kvar A3-arken. I mitten satt en matt plexiglasskiva med en lampa under så att jag kunde lägga in de färdigskrivna texterna och bilderna exakt rakt efter linjer på arken. Tidigare hade jag suttit på min arbetsplats och utfört detta jobb. Där fanns en reklamavdelning med full utrustning för att göra t ex en tidning, men där jag på kvällarna kunde husera på egen hand. På denna plats kunde jag också rastlera bilder, så att de skulle se skarpa och snygga ut i tryck. Rastreringen måste jag fortfarande göra på jobbet, men allt annat arbete med tidningen kunde nu göras på klubbkontoret. Jag köpte också in skärknivar, saxar, klister och mycket annat för att göra hela layoutjobbet på bästa sätt. För nr 74 var Hans Edelin redaktör och för nr 75 Anders Sundin från Wermland-Nerikesektionen.

Arbetet med administrationen pågick varje måndag och ibland även andra dagar. En av mina uppgifter var att hitta bra artiklar om Jaguar i utländska tidningar och jag skrev återigen till bl a Thoroughbred and Classic Cars, denna gång till Tony Dron, för att få tillstånd att översätta och publicera några artiklar från deras tidningar. Även Steve Cropley vid Car Magazine fick brev med samma förfrågan. Vi hade inga problem med att få dessa tillstånd. Efter den internationella Jaguarveckan, se nedan, hade jag också kontakt med John Maries, som jag träffade under den veckan och Suzy Taylor, båda från Jaguarfabriken, för att få hjälp med att dekorera vår monter i utställningen Bilen genom Tiderna under hösten, se nedan. Vi fick en hel del material bl a mycket fina almanackor och posters samt många ”ge bort” saker till besökarna. Efter att ha tillskrivit även Olle Olsson Bilimport i Uppsala bidrog även de med bra dekorationsmaterial.

Årets första nummer var en specialtidning, nästan som en bok limmad i ryggen, inte häftad, och med kraftigare fram och baksida. Den handlade om Mk VII, Mk VIII och Mk IX, där jag själv stod för manus, bearbetning, redigering och layout. Under ca ett år hade jag haft kontakter med engelska författare, tidningar m fl för att samla in material till denna tidning och hade till slut fått ihop så

mycket material att det fyllde en över 100 sidor tjock tidning. Till min hjälp hade jag då också haft två specialmedarbetare, Ulf Ekestubbe och Christer Ringlund, som båda hjälpt till med översättningar och annat produktionsarbete. Bild- och broschyrmaterial, faktauppgifter och intervjuer hade jag haft med ytterligare elva klubbmedlemmar och tillsammans hade vi fått ihop denna historiska tidning.

Ännu en specialtidning kom ut under juni månad. Även denna tidning var limmad och med kraftiga fram- och baksidor. Den handlade om Mk V, där Mikael Wetterlund stod för huvudmanus. Själv bidrog jag även denna gång med manus, bearbetning och layout. Insamlingen av material hade gått till på samma sätt som vid årets första specialtidning dvs mina kontakter med engelska författare, tidningar m fl. Till slut fick vi ihop så mycket material att det fyllde mer än 70 sidor. Till min hjälp hade jag denna gång, förutom Mikael, även Christer Ringlund som specialmedarbetare. För att få fram allt annat underlag i form av bild- och broschyrmaterial hade vi kontakter med ytterligare sju klubbmedlemmar.

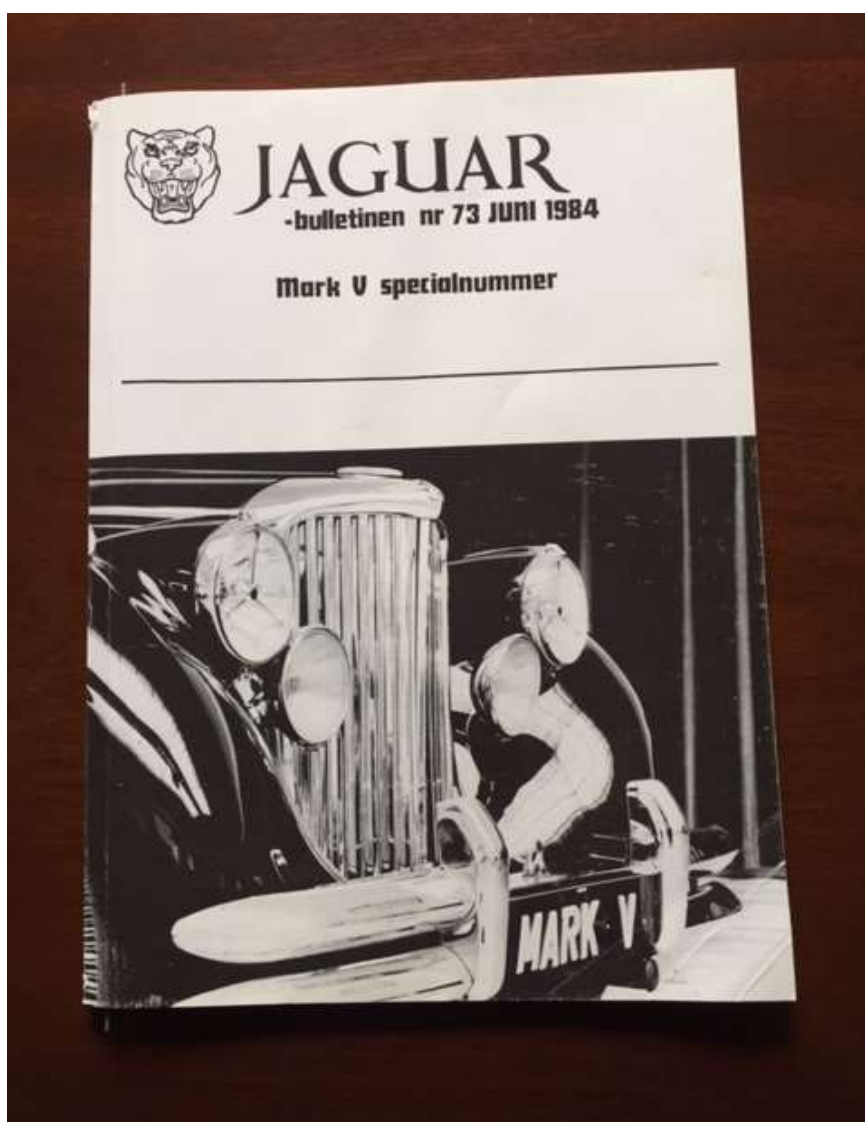


Bild 103. Ytterligare en specialtidning kom ut under juni. Den handlade om Mk V och omfattade ca 70 sidor. Foto: Leif H Andersson.

Vi var lite oroliga för att läsarna skulle tycka att det blev lite väl många temanummer under bara ett halvt år, men vi menade att vi vill "avverka" de stora 1950-talsvagnarna detta år för att senare komma in på sportbilarna.

Årsmötet ägde rum lördagen den 18 februari. Redan kl 16.00 drog vi i gång med en videofilm från Sommarmötet i Sundbyholm 1983. Till detta bjöd vi på eftermiddagskaffe med dopp. Därefter tog årsmötet vid under ca en och en halv timme, då medlemmarna hade möjlighet att ställa frågor om klubbverksamheten och ta del av hur denna hade fungerat under det gångna året. Framför allt fick de möjlighet att påverka den fortsatta utvecklingen av klubben.

Efter årsmötet serverade vi en enkel, men njutbar middag. Till kaffet var det likör. Därefter bjöd vi som vanligt upp deltagande damer till dans samtidigt som vi prövade läckerheterna från baren. Det var vår klubbmästare Lars Möllerstedt som på ett fantastiskt fint sätt hade arrangerat mötet. Flera medlemmar påpekade spontant den imponerande farten och fläkten över arrangemanget, vilket klubbledningen gärna instämde i. Klubben tackade också Classic Cars Service och Smålands Jaguarservice för bidragen med priser i lotteriet.

Detta år annonserade vi en ny service under årsmötet. Denna service gick ut på att medlemmarna fick ringa till några klubbmedlemmar om man hade frågor om en speciell modell. Bland de första att åta sig dessa uppgifter var Per Ljunggren för 420 och S-type, Björn Riise för XJ 6, XJ 12, 420 G, Mk X och E-type och Olle Ljungström för Mk I, Mk II, 240 och 340.

Vidare presenterade Bo L Sanderberg ett förslag på nytt vagnmärke, vilket godkändes av mötesdeltagarna. Leverans utlovades till kommande Sommarmöte. Bosse fick också i uppdrag av styrelsen att pröva de nya domarinstruktionerna för eleganstävlingen vid Sommarmötet. Dessa instruktioner hade Kalle Magnusson översatt från engelska och anpassat till Jaguarklubben.



Bild 104. Från tidning 73 juni 1984 del 2 sid 5. Bo Sanderberg visar förslag till nytt vagnmärke. Foto: Okänd.

Reg. nr.	Motorrum	Exteriör	Origina	Original	Summa
EX.K 123	4	6	4	8	22

Sportvagnar

	Salooner	Mk 2 & Mk 1	Sportvagnar
1:a plats. Reg. nr.	_____	_____	_____
2:a	_____	_____	_____
3:e	_____	_____	_____
4:e	_____	_____	_____

Namn _____

Reg. nr. på egen bil _____ modell _____ år _____ färg _____

Färdsträcka till detta möte _____

Bild 104 A. På den här enkla blanketten skulle de nya domarinstruktionerna prövas, som Bo Sanderberg fått i uppgift att pröva inför de kommande elegantävlingarna.

Foto: Leif H Andersson.



Bild 105. Från tidning 67 maj 1983 sid 14. Karl-Inge Magnusson hade lagt mycket tid på att se över de engelska domarinstruktionerna i eleganstävlingen och också översätta dem till svenska. Karl-Inge var under många år en av de ledande representanterna i Göteborg och gjorde många värdefulla insatser för klubben. Foto: Okänd.



Bild 106. Från tidning 73 juni 1984 del 2 sid 4. Arrangören Lars Möllerstedt säljer lotter till Eva Ericsson. Foto: Okänd



Bild 107. Från tidning 73 juni 1984 del 2 sid 4. Efter årsmötet blev det allmänt samkväm. Här ser vi tv Lars-Olof Strömqvist och Hans Edelin. Foto: Okänd.

Under styrelsemötet valdes Per Ljunggren in som ledamot och Lars Möllerstedt tog på sig uppgiften som representant för Stockholm. Posten som klubbmästare hade han redan tidigare. Bernt Liljegren lämnade styrelsen. Efter val av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Anders Bälter
Representant Södra sektionen, Jan Mårtensson
Representant Stockholm, klubbmästare, Lars Möllerstedt
Representant Göteborg, Bo L Sanderberg
Ledamot, Olle Ljungström
Ledamot, Björn Riise
Ledamot, Per Ljunggren
Ledamot, Mikael Grewe

Revisorer
Lars Kärgen
Ulf Ekestubbe

Övriga
Representant Småland, Birger Carlsson
Representant Östersund, Ingvar Ericsson
Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin
Representant Finland, Risto Forsström

Söndagen den 15 april kl 13.00 visade Berndt Ericsson sin SS 1 från 1934 som var under renovering. Bilen förvarades i ett garage på Sandviksvägen 161-163 i Hässelby Villastad utanför Stockholm. Under åren 1957 till 1961 hade Berndt använt bilen som bruksbil, men i dagsläget var den nedmonterad och hade varit det sedan 1975.

Alla detaljer var nu färdigrestaurerade och bilen var under återuppbyggnad. Berndt gjorde en intressant genomgång under en dryg timme av hur arbetet fortlöpte. Han hade också producerat ett bildband på den löpande restaureringen från starten som vi tog del av. Under ytterligare två år beräknade Berndt att restaureringen skulle fortgå. Min undran just nu, 2023, är hur det gick till slut. Trots efterforskningar går Berndt inte att hitta.

Under april meddelade Classic Cars Service, Jan Mårtensson, att man hade fullbordat sin ombyggnad av firmans lokaler under vintern. En gammal bondgård på Romeleåsens sydsluttning en mil nordväst om Ystad hade förvandlats till verkstad, varm- och kallager. Därtill en utställningslokal. Jan hade nu massor av reservdelar till de flesta typer av Jaguar, men också bilar till försäljning.

Lördagen den 19 maj var det dags för årets vårutflykt till gården Långvik ca 5 km söder om Farsta utanför Stockholm. Detta år tillsammans med MG-klubben (och inte med Austin-Healeyklubben som tidigare år). Alla uppmanades att ta med sig oömma kläder och skor för att försvara klubbens färger mot MG-klubben.

Vädrets makter stod oss bi och majsolen visade sitt allra bästa ansikte under hela dagen. När den församlade skaran var fulltalig, vilket innebar ett 30-tal personer, skedde avfärd från Mosebacke Torg i kolonn till familjen Sporrongs residens i Långvik vid sjön Orången. Bilarna ställdes upp vid strandkanten och det var en fin samling engelsk ingenjörskonst som undersöktes av många par hungriga ögon. Deltagarna gick sedan en tipspromenad som också innehöll olika aktiviteter som skulle utföras. Bl a skulle deltagarna ”pricka cykeldäck med badmintonboll” och ”känna skum grunka i mörka lådan”.

Därefter var det dags för den årliga fotbollsmatchen. I denna giganternas kamp visade det sig att MG-klubben hade en vass anfallskedja, men dessbättre fick denna ideligen se sig överlistad av Jaguarklubbens enastående målvakt i form av Mikael Grewe. Slutresultatet blev 0-0, vilket de flesta ansåg som ett rättvist resultat.

Efter den energikrävande matchen var alla hungriga och samlades vid utegrillen för att bli serverade hamburgare och ett glas öl. Klubben tackade familjen Sporrong för deras gästfrihet och för det fina arrangemanget som gjorde vårens utflykt så lyckad.



*Bild 108 A. Starten gick som vanligt från Mosebacke Torg där vi bl a hittade Lars Kärgers Mk II, 3. 4 l från 1963. 1993 sålde Lars bilen till en ny ägare i Norge.
Foto: Okänd.*



Bild 108 B. Från tidning 74 aug/sept 1984 sid 15. Ett 30-tal deltagare hade infunnit sig vid Långviks gård för allmän samvaro med skogspromenad, tipsrunda, fotbollsmatch mot MG-klubben och en god picknickkorg. På bilden ser vi Olle Jonssons XJ 12 L från 1974. Foto: Bert Carlsson.



Bild 109. Från tidning 74 aug/sept 1984 sid 15. Jaguarklubben hade en fantastisk målvakt i form av Mikael Grewe. Foto: Bert Carlsson.

Fredagen den 8 juni blev en högtidsdag för de Jaguarägare som hade förmånen att bli inbjudna till cocktailparty ombord på Royal Navys lätta hangarfartyg HMS Fearless. Jag själv och ytterligare några i klubbledningen hade fått särskilda inbjudningskort från Scanautos försäljningschef Åke Alsenmo. I Jaguars marknadsföring ingick att öka försäljningen på kontinenten och att göra det samma på den Skandinaviska halvön. Det var i alla fall ett lovvärt initiativ som förhoppningsvis ledde till försäljningsframgångar.

På fartyget kunde vi se en svart Mk V, en gul E-type roadster, en XJS HE, vit med mörkblå inredning och på kajen vid landgången stod ett par XJ 6. Partyt var välbesökt med ca 150 deltagande Jaguarekipage med tillhörande personer. Värddar för bilutställningen och cocktailpartyt var fartygets kapten Roger Trussell och Brittiska ambassaden i samarbete med Bilkonsult AB och Scanauto AB. Kanske var detta cocktailparty ett resultat av de stora försäljningsframgångarna man hade under första kvartalet, då försäljningen över hela världen uppgick till 7 810 bilar. Det var en uppgång med 19 % i förhållande till samma period 1983.

Som lite kuriosa kan jag berätta att HMS Fearless var med i James Bond- filmen från 1977, [The Spy Who Loved Me](#), där fartyget plockade upp Bond från vattnet. Inspelningen ägde rum året innan nära ön Malta. Fearless var också en del av den brittiska marinstyrkan som deltog i [Operation Corporate](#), 1982, [Falklandskriget](#). Fearless togs ur trafik 2002 och låg under flera år förtöjd i Hampshire, men skrotades senare i Belgien 2007.



Bild 110. Från tidning 74 aug/sept 1984 sid 18. Jaguarutställning och cocktailparty ombord på HMS Fairless. Foto: Hans Edelin.

Årets största inhemska händelse var förstås Sommarmötet i Strömsberg, Trollhättan 9-10 juni. Arrangörer var detta år Bo L Sanderberg och Bertil Andersson, som på ett utomordentligt sätt hade organiserat mötet. Vi hade bra erfarenhet av mötesplatsen sedan vi var där sist, 1981. Under lördagen var det incheckning på Hotel Swania från kl 09.00 varifrån vi sedan förflyttade oss upp till Strömsberg på andra sidan forsen där själva mötet ägde rum. Här fanns reservdelsförsäljningen, försäljningen av klubb tillbehör, fritt fika mm. Här skedde också eleganstävlingen. Angående reservdelsförsäljningen fick de medlemmar som önskade sälja egna delar, försedda med pris, typ och namn, lämna dessa till klubbens centrala försäljning så ordnade vi detta.

Som vanligt fick deltagarna möjlighet att tvätta av bilarna på en bensinstation i närheten, där det också fanns möjlighet att utnyttja lyft, använda verktyg, tillbehör mm.

Detta år förekom ingen Veteranklass (fd förstapristagare) utan istället korades de tre bästa bilarna i respektive klass särskilt. Dessutom delades ett "Best in Show" pris ut. Vinnarna i de olika klasserna blev följande:

I XJ-klassen vann Kaj Clausen, XJ 6, 1977 följd av Olof Persson, XJ 12 L, 1975 och Bengt Svensson, XJ 6, 1977.

I XK, Daimler SP och SS 100-klassen vann Bo L Sanderberg, XK 140, 1956, inget andrapris delades ut och Cliff Gentele från Danmark fick tredje pris med sin XK 150, 1960.

I Övriga Salooner-klassen vann Ebbe Ström, 420, 1967 följd av K-Å Ahrenstedt, Mk X, 1966 och Michael och Siv Landberg, S-type, 1966.

I Mk I-Mk II-klassen vann Bertil Andersson, Mk II, 1964 följd av Karl-Erik Johansson, Mk II, 1962 och Leif H Andersson, Mk II, 1962.

I Mk V-Mk IX-klassen vann Ole Moesgaard-Jakobsen, Mk IX, 1959 följt av Henrik Johansson, Mk IX, 1961 och Lars Pålsson, Mk VII, 1954.

Best in Show vanns av Ove Samson, E-type, serie 1,5, cabriolet, 1968 följt av Stefan Boberg, E-type, serie II, Fixed Head Coupé, 1970 och Karl-Johan Kasche, E-type, serie II, 1968.



Bild 111. Leif H Andersson fick tredje pris i sin klass. En bidragande orsak var de mycket fint renoverade träpanelerna, ett arbete som utförts av Hemming Hedenström i Lännaholm några mil öster om Uppsala.

Foto: Leif H Andersson.



Bild 112. Från tidning 74 aug/sept 1984 sid 26. Henrik Johansson fick andrapris i sin klass för sin Mk IX från 1961. Henrik köpte bilen 1979 och sålde den under 2014. Samma år avställdes bilen pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Bert Carlsson.



Bild 113. Från tidning 74 aug/sept 1984 sid 27. Lars Knutssons Mk I, 2.4 l från 1956. Lars har ägt bilen sedan 1970, men den är sedan 1988 avställd pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Bert Carlsson.

Även detta år förärades klubben med ett eget fallpåsläpp kl 18.00 och därefter blev det stor galamiddag med dans. Aftonens kulinariska upplevelser bestod av skinka och melon som förrätt, helstekt biff med rödvinssås som huvudrätt som ”sköljdes ned” med rödvin. Glassbomb a la Swania och kaffe avslutade middagen. Dans till orkester, bar, nattvickning och därefter disco för nattugglor.

Just det här året och den här dagen förlovade jag mig med min förra fru, Eva Ericsson som jag fem år senare gifte mig med. Några klubbmedlemmar ville fira detta och vi samlades på vårt rum. De som var med var Bo och Karin Sanderberg, Staffan och Gunilla Swedeborn, syskonen Hans, Lars och Marie Edelin, Bert Carlsson och Åke Andersson.

Det blev lite presentöverlämning och en drink på rummet. Mot slutet av samvaron utlystes en tävling om vem som vågade ta en simtur i poolen utanför hotellet. En drink i baren utlovades och Marie antog utmaningen. På vägen ned mötte jag Jan Stenback i hissen och påpekade att han hade samma kavaj på sig som förra året. En irriterad Jan svarade något dräpande om mig egen utstyrsel. Ja, Janne tog aldrig någon ”skit” utan kunde verkligen konsten att ge svar på tal.

Alltnog, hela gänget var nu framme vid poolen. Det var nog inte mer än 19-20 grader i vattnet och en svag kvällsbris gjorde inte saken bättre för Marie. Hon hoppade i och simmade två längder i 25 metersbassängen. Vi tyckte det vara starkt och applåderade bedriften. Givetvis stod vi för vårt ord och Marie fick den utlovade drinken i baren.

När vi lämnade baren var dansmusiken i full gång, men precis när vi närmade oss dansgolvet började pausmusiken spela ”Life is Life” med det österrikiska pop-rockbandet Opus. Åke Andersson ropade genom musikbruset att det lät som ”Leif is Leif”. Sedan dess förknippar jag alltid låten med vårt Sommarmöte i Trollhättan. Med den österrikiska accenten sångaren hade tycker jag att Åke kanske hade rätt i sin uppfattning, Ja, kolla själv på You Tube om ni håller med Åke!

Söndag morgon kördes rally på asfaltvägar utmed slussfåran och därefter blev det karavankörning till målet där vi också intog vår lunch. Angående rallyt inträffade, ansåg vissa, en liten lapsus. Vid en av kontrollerna skulle vi lossa ett av tändstiften på tid, vilket var ganska svårt med varm motor. En av rallydeltagarna, Per Ljunggren, visste att detta faktiskt var helt olämpligt eftersom metallen expanderar vid så stark värme som vi har i våra motorer.

Detta skulle kunna medföra att något litet metallfjun från tändstiftet kunde falla ned på kolven och orsaka ofattbara skador. Per, liksom många andra, avstod av säkerhetsskäl sina poäng i detta moment. Efter prisutdelningen var det dags för hemfärd.

Den stora händelsen detta år var den internationella Jaguarveckan 5-12 augusti. Jaguar Drivers Club hade bjudit in Jaguarentusiaster från hela världen att förena sig under en vecka i slutet av sommaren. Tidigare hade klubben anordnat en- eller tvådagarssträffar, men denna träff var historisk och samlade fler deltagare än något annat tidigare möte.

Jag hade åtagit mig att marknadsföra ”Internationel Jaguarweek” och hade skrivit ett antal blänkare i Jaguarbulletinen. Jag hade också lagt in ett par sidor om hur man skulle gå tillväga för att kunna delta i mötet. Dessutom hade jag också tagit på mig att boka båtbiljett och övernattning på hotellet i Stratford-upon-Aven för dem som så önskade.

Tillsammans med Mikael Grewe och min fästmö, Eva Ericsson, hade vi bestämt att förutom att delta i Jaguarveckan, också semestra i Skottland. Dessvärre hade vi ingen lämplig bil, så i god tid före mötet åkte jag hem till Mikael i Sigtuna, hälsade på pappa Bernhard, som på sin häftiga dialekt tog emot mig i den stora villan. Mikael och jag började nu vår rundtur bland olika bilförsäljare. Vi besökte ett flertal säljare och till slut hamnade vi faktiskt hos Bilia Haga Norra, där det fanns en

Saab som verkade vara bra. Den dög förstås inte för Mikael och han hittade senare en mörkröd XJ 6, som han ansåg höll måttet. Så nu var vi redo för såväl Jaguarveckan som Skottlandssemestern.

Veckans händelsecentrum var Welcombe Hotel i Stratford-upon-Aven i hjärtat av England, där de flesta av oss från Jaguarklubben bodde. Några bodde också på ett närliggande bed & breakfast och på andra logier. Tanken med mötet var att deltagarna skulle få träffas på ett mera avspänt sätt, med inslag av såväl ”motoring theme”, som möjlighet att få se lite engelsk historia och kultur vid t ex Blenheim palace, Castle Ashby och Oxford. Det arrangerades också evenemang av mera lättsmält karaktär som ”Game evening”, ”The Barbeque” och ”Horse Racing”. Veckan avslutades med stor final på lördagskvällen den 11 augusti med ”Dinner and Dance”, följt av en verklig Jaguarsöndag med tävlingar, eleganstävlingar, utställningar och attraktioner för hela familjen.

Kostnaden för att bo på hotellet var 150 pund och då ingick sju nätter, stor middag, övernattnings och frukost. Hela resan från Stockholm-Göteborg-Stratford-upon-Aven, tur och retur, kostnaden för hotellet samt deltagande i en del av aktiviteterna, beräknades totalt till ca 4 500 kr.

Men nu tar vi det från början! Vi stockholmare startade redan på fredagen den 3 augusti kl 09.00 från Essos bensinmack vid Kungens Kurva, för att ta oss till Göteborg som var vårt första mål. Dagen efter, lördagen den 4 augusti kl 19.30, var vi ett helt Jaguargäng som lämnade Göteborg med DFDS/Thorline. Totalt var vi 15-20 personer som gick ombord och hade en trevlig kväll, med middag och dans.

Dagen därpå anlände vi till Harwich kl 18.00. En karavan på mellan 8-10 Jaguarer lämnade båten. Jag själv tillsammans med Eva Ericsson, Mikael Grewe, Ingemar Johannesson och Eva Ohlsson, tog vägen via London med övernattnings och lite turistande och kom till Stratford först på måndagen. Birger Carlsson påbörjade sin inköpsresa av reservdelar, medan övriga körde direkt till Welcombe Hotel i Stratford.

Sten Tellander med hustru Eva, fastnade i tullen och kom ganska försenade till hotellet på söndagen. En nitisk tulltjänsteman hade då hittat en ensam flaska i baksätet och trodde att bilen var full med smuggelsprit. Men det var den inte! Väl framkommen till hotellet fick Sten ett meddelande från Sverige att hans pappa hade gått bort. Paret Tellander fick hastigt lämna hotellet och bege sig tillbaka till Sverige.

Övriga deltagare körde direkt till hotellet i Stratford. Dessa var Bo och Karin Sanderberg, Johan Jeppson med sin Carina, Anders Sundin, Ebbe Ström, Thorbjörn Eriksson samt Per-Ola och Jens Arneberg.

Under veckan hade vi massor av olika aktiviteter att välja emellan. Aktiviteterna återkom under olika dagar, så att om man missade en dag, gick det bra att återkomma en annan dag under veckan. Måndagen den 6 augusti valde många Jaguarfabriken vid Browns Lane där deltagarna bl a fick se tapetserarverkstaden, där de visade hur valet av läder gick till och hur de satte ihop karossen.

Färden kombinerades med utflykt till motortillverkningen vid Radford, där de demonstrerade hur sammansättningen av en XK-motor gick till. Motorerna monterades vid ett långsamtgående löpande band med tydliga drag av 1950-talet. Ett annat val den här dagen var Blenheim Palace, Woodstock, i närheten av Oxford.



Bild 114. En av utflykterna gick till motorfabriken i Radford. Foto: Leif H Andersson.

Under tisdagen den 7 augusti kunde vi bl a välja att bese staden Coventry och samtidigt få en guidad tur i katedralen. Ett annat alternativ var att åka på en tur till Shakespeares hus som låg nära Stratford.

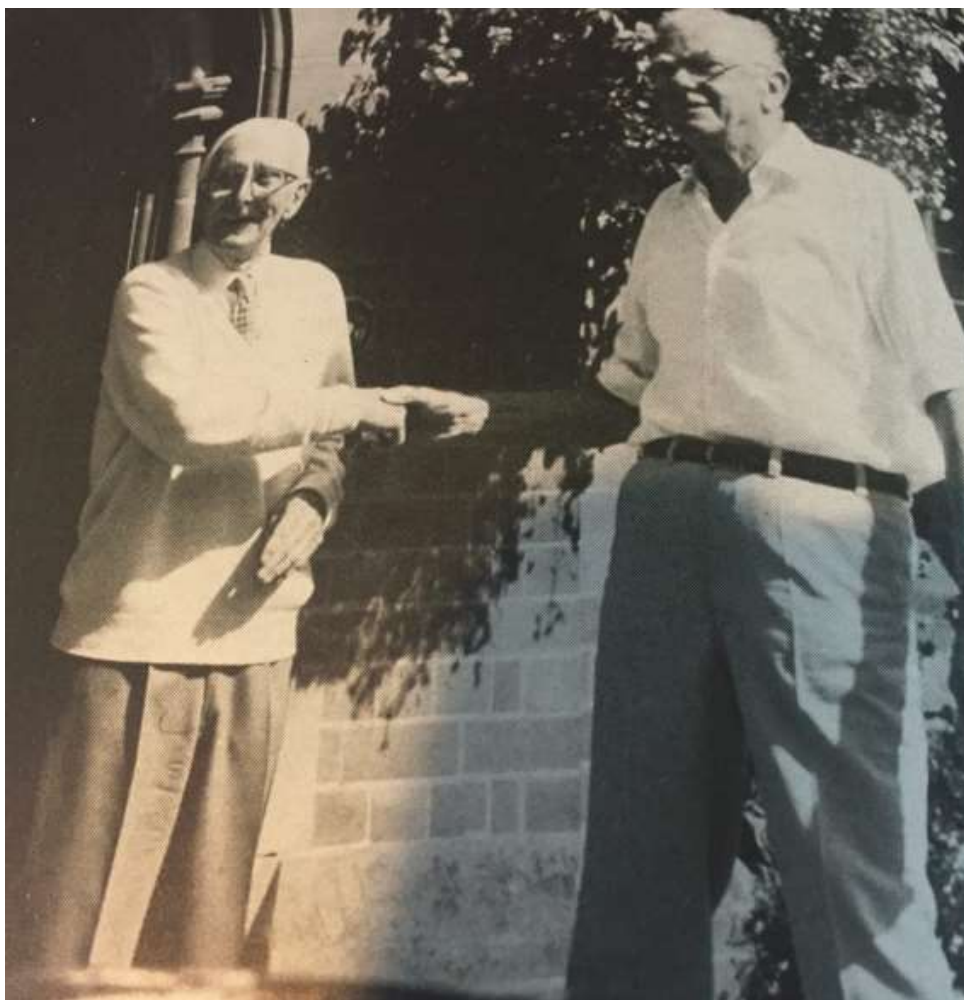
Onsdagen den 8 augusti kunde vi bl a välja en utflykt till Castle Ashby och samtidigt göra en avstickare till Aston Martin, Lagondafabriken i Newport-Pagnell. Deltagare var bl a Bo L Sanderberg med hustru Karin i deras XK 140, Johan Jeppson med Carina i deras XK 150 DHC samt P-O och Jens Arneberg i en Mk II. Totalt deltog ett 30-tal vagnar från hela världen.

Torsdagen den 9 augusti kunde vi delta i en busstur till Oxford och bl a besöka Nuffield Press där många av Jaguars posters och broschyrer trycktes. På kvällen var det barbeque innehållande stek, korv, hamburgare, kyckling mm. Till detta disco för de hågade.

Fredagen den 10 augusti hade vi sju olika utflykter att välja emellan. Jag, Eva och ytterligare flera klubbmedlemmar valde Midland Motormuseum beläget i en byggnad som hette Stanmore Hall dit vi tog oss efter en stunds färd med järnväg. Museet hade ett stort antal intressanta bilar, allt från Bugatti till Donald Healeys Healey Silverstone. Givetvis fanns även Jaguarer, till ex en XK 120, 1951, en C-type, en D-type och en XK 150.

Lördag förmiddag den 11 augusti gick färden hem till Sir William Lyons (1901-1985) dit flera av klubbens medlemmar tagit sig. Sir William bodde några mil utanför Coventry och sex svenskar anmälde sig till denna exklusiva utfärd. Totalt hade 15 ekipage bestående av varierande modeller och årgångar, från de ovanliga 1930-talsbilarna till XJ och XJS, tagit sig hem till Sir William. Sir William och hans fru gick ut på den lilla terrassen och blickade ut över Jaguarparaden. Med på denna träff var bl a Bo L Sanderberg med hustru Karin, Mikael Grewe, Johan Jeppson med sin Carina samt Jens och P-O Arneberg. Det hade varit fantastiskt att få hälsa på Sir William, men jag hade lovat min fästmö Eva att delta i den alternativa utflykten till Shakespeares hus.

Detta var egentligen sista chansen att se Sir William Lyons. Sir William gick bort bara ett halvår senare i början av februari året därpå.



*Bild 115 A. Från tidning 76 feb 1985 sid 12. Flera av klubbens deltagare besökte Sir William Lyons i hans hus några mil utanför Coventry.
Foto: Jens Arneberg.*

Lördag eftermiddag den 11 augusti samlades vi utanför hotellet för avfärd till motorkonstruktören William Haynes (1904-1989). Från Sverige deltog bl a Bo L Sanderberg, Mikael Grewe och jag själv tillsammans med Eva. Totalt blev det en karavan på 14 bilar som leddes av Frank "Lofty" England (1911-1995).

Smeknamnet "Lofty" fick han på grund av längden, 196 cm. När vi kom fram stod Haynes på verandan med sin fru och hälsade oss välkomna. Vi blev bjudna på en rolig kombination av rödvin och engelska torra kakor. Juice till chaufförerna!



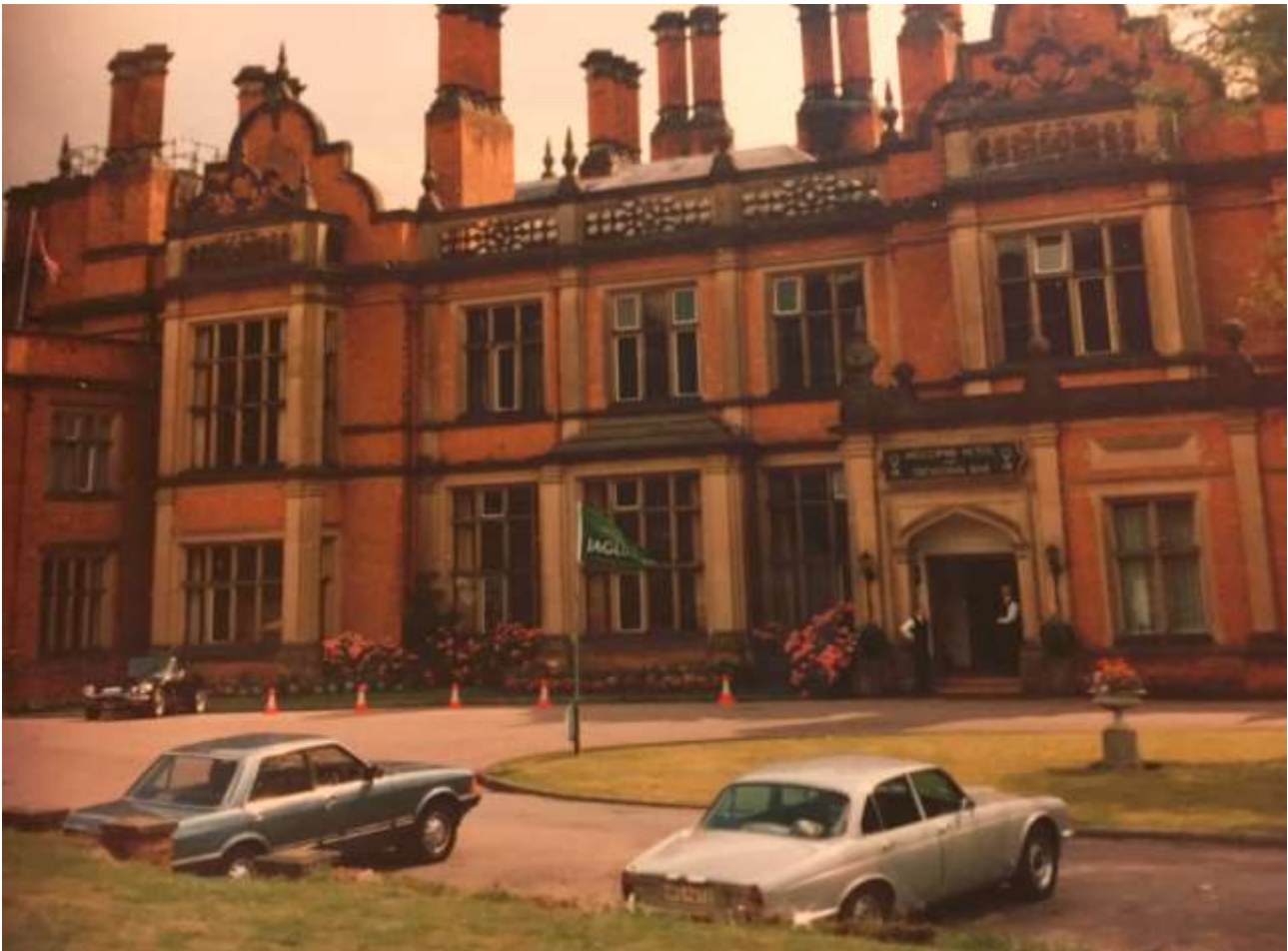
*Bild 115 B. En fantastiskt fin XJS prydde gräsmattan utanför William Heynes hus.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 116. William Heynes tog emot oss på trappan till sitt hus. Vi fick alla handhälsa på Mr Heynes. Foto: Leif H Andersson.

Byggnaden var verkligen magnifik där den låg på en kulle med utsikt över nejden. Mrs Haynes och Lofty England visade varsin grupp runt i huset och jag fick alltså möjlighet att handhälsa på Lofty och säga några ord till honom. Lika fantastiskt var det förstås att handhälsa på William Haynes och att tilltala honom.

För den som inte känner till Lofty England, kan jag berätta att han var tävlings-ledare för Jaguar på 1950-talet, 24 timmars Le Man, som Jaguar vann fem gånger. Mikael Grewe och jag fick också en pratstund med John Maries, som vi trodde var Jaguars marknadschef.



*Bild 117. På lördagskvällen serverades middag på Welcombe Hotel.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 118. Vid supéborden hittade vi bl a fr v Eva Ohlsson, Ingemar Johannesson och Eva Ericsson.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 119. Johan Jeppson med sin Carina.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 120. Leif H Andersson tv samt två av Skånesektionens representanter, t h bröderna Per-Ola och Jens Arneberg. Foto: Leif H Anderssons kamera.



Bild 121. Hela svenskgänget samlat. Foto: Leif H Andersson.

Söndagen den 12 augusti var för många höjdpunkten på resan. Vädret var perfekt denna dag och vi kom tidigt ned till gräsmattorna nedanför Welcombe Hotel. Jaguarfabriken hade fraktat dit en hel del som var intressant och sevärt för oss. Bl a visade man i ett tält hur man komponerade instrumentpaneler och sidopaneler i valnötsfanér. Givetvis hade man också med sig bilar från

Jaguars eget museum, bl a en XJ 13, en SS 100 och en XK 120. Under eftermiddagen fanns mer än 600 Jaguarer till beskådan och inte minst kunde vi se en jaguar i päls som leddes i ett koppel.



*Bild 122A och B. En livs levande jaguar fanns med på mötet.
Foto: Leif H Andersson*



*Bild 123. En mycket fin Mk II i förgrunden.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 124. Det är inte varje dag vi får se två SS 100 bredvid varandra.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 125. Fint motorutrymme på denna E-type. Foto: Leif H Andersson.



Bild 126. Är det någon som behöver en kaross till en XK 120? Foto: Leif H Andersson.

Därmed var den internationella Jaguarveckan till ända och Mikael Grewe, Eva Ericsson och jag själv satte oss i Mikael's mörkröda XJ 6 och körde vidare mot Skottland och nya upplevelser.

Söndagen den 16 september var det åter dags för Stockholmsrallyt. Årets start gick från en parkeringsplats i omedelbar närhet av Stockholmsmässan i Älvsjö. Vi färdades sedan längs

natursköna vägar på Södertörn med omnejd. Utefter den ca fem mil långa sträckan fanns kontroller med kluriga frågor, men även körteknik och luftgevärsskytte fanns med på programmet. Efter målgången, som var förlagd till klubblokalen, serverades det obligatoriska kaffet med dopp som klubben bjöd på. I rallyt blev Mikael Wetterlund förstapristagare följt av Bert Carlsson och Anders Bälter. Jan Stenback hade ännu en gång visat sin kapacitet när det gällde att arrangera ett rally och Lars Möllerstedt visade upp ett välordnat arrangemang på klubbkontoret. I vimlet såg vi också Sten Wennerström med sin XJ 6 och Peter Thelin i sin E-type.



Bild 127. Från tidning 75 dec 1984 sid 12. Bert Carlsson med glasögonen på plats så att han såg bättre. Andraplats i rallyt blev det som belöning. På den här tiden ägde Bert en XJ 12 C från 1975. Idag, 2021, finns bilen inte med i Transportstyrelsens register. Foto: Okänd.

Den 21 oktober var det mekarträff i Jaguargaraget, Henriksdalsringen i Nacka. Besöket började med en rundvandring där Jaguarer i olika stadier stod uppställda. I en del av garaget skruvade bröderna Blegvad på en Daimler SP 250 och på ett annat ställe kunde vi se Bengt Murman jobba på ett av sina projekt. Det blev en oväntat stor anslutning denna kväll och bland deltagarna kunde vi bl a se Per Andersson, Peter Goldman, Jan Sandin och Börje Edin.



*Bild 128. Från tidning 78 juni 1985 sid 6. Bland deltagarna fanns Jan Sandin som hade sin S-type i garaget.
Foto: Okänd.*

Vid kl 19.00 tog dagens föreläsare, Per Ljunggren, till orda och berättade initierat om hela tillvägagångssättet vid renovering av förgasare och visade också hur de olika detaljerna på förgasarna fungerade i samspel. Därefter redogjorde Per för hur man bäst renoverar bromsarna och vad vi borde tänka på för att allt ska fungera korrekt.

Föreläsningen avslutades med att Per överlämnade en dokumentation över det som gått igenom. Därefter blev det en frågestund där bl a Jaguars tändsystem ventilerades. Efter frågestunden bjöd klubben på kaffe och bullar.

Mellan 31 oktober och 4 november avhölls den traditionella bilmässan i Sollentuna, Motorshow 1984, som numera var namnet på Bilen genom Tiderna. Detta år ställdes fem bilar upp i Jaguarklubbens monter. Dessa var min egen Mk II, 1962, Johan Helenius E-type, serie I, cabriolet, 1967, Peter Thelins E-type, serie III, cabriolet, 1973, Thorbjörn Johnssons XK 150, roadster, 1958 samt Björn Riises Mk X, 1962. En bil saknades, en Mk V som på färden från Jönköping till Stockholm råkade ut för växellådshaveri och nådde aldrig mässan.

Särskilt uppmärksammades Peter Thelins E-type av såväl besökarna som domarkommittén, som förärade bilen utställningens andrapris för bilar tillverkade 1962-1976. Till vår monter hade jag lånat ut min chesterfieldsoffa, ett par bord, mina engelskinspirerade draperier, två piedestaler i engelsk stil samt en bordslampa.

Från klubbkontoret hade vi tagit stolar och tavlor och den stora Jaguardekalen, som jag tror hade tillverkats av Bo L Sanderberg. Från Bengt Huss fick vi låna en motor och från Scanauto och Olle Olsson Bilimport fick vi såväl skänkta som utlånade föremål såsom affischer, almanackor och skulpterade Jaguarer i språng. Alla från klubben som engagerat sig hade gjort ett stort jobb för att få montern i finaste skick vilket också lönade sig. Klubben fick första pris för utställningens bästa monter.

De som jobbade med montern var förutom jag själv, Jan-Åke Andersson, Anders Bälter, Ulf Ekestubbe, Eva Ericsson, Mikael Grewe, Rolf Holmskär, Ulf Cronwall och Mikael Rahm. Fotograferade gjorde Bert Carlsson.



Bild 129. Klubben fick första pris för utställningens bästa monter. Foto: Bert Carlsson.



Bild 130. Varför så fundersamma, Peter Thelin tv och Johan Helenius. Allting fungerade ju på bästa sätt!

Foto: Bert Carlsson.

Lördagen den 8 december höll stockholmarna sin traditionella julfest, i år liksom förra året i klubblokalen på Kristallvägen 62 i Solberga, Hägersten. Kvällen började med en aperitif kl 19.00 samtidigt som vi visade några videofilmer med Jaguaranknytning.

Sedan middag med lotteri och jippon som avrundades med kaffe och avec. Till sist blev det dans i biblioteket, dvs köket. 60 kr kostade kalaset. Arrangörer för julfesten var Lars Möllerstedt och jag själv.



*Bild 131: Ljusen är tända och vi börjar med en skål vid Stockholmssektionens julfest. Fr v Lars Möllerstedt i slips, okänd, Bjarne Svensen, Katrine Svendsen, okänd, Mats Kempe med skägg, Hans Edelin, Staffan Swedeborn med glasögon, okänd som inte syns, Anders Bälter med mustasch, Anders Bälters fru, Ulf Ekestubbe samt Mikael Rahm.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 132. Mikael Grewe och Eva Ericsson har slagit sig ned i klubbens chesterfieldsoffor i väntan på julmaten. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 133. Efter middagen blev det dans. Här ser vi Anders Bälter med fru.
Foto: Leif H Andersson.*

Den 15 december genomförde göteborgarna sin lussefest. Man hade detta år en egen barmästare i form av Peter Storm, som elegant visade framtassarna bland ett väl valt sortiment. Deltagarna kom såväl från Stockholm, (Mikael Grewe), som Helsingborg, dessvärre utan att bli nämnd vid namn i tidningen. Under kvällen meddelade Kalle Magnusson att han tog över representantskapet för Göteborgssektionen efter Bo L Sanderberg.

Till sin hjälp fick han nytillsatte klubbmästaren Mats Raxon, som tog över efter Jan Thorén. Mats var inte bara en driven klubbmästare. Han var dessutom skicklig på att renovera sina bilar och också

en rättvis person som avstod från att elda på med bränsle när det brann på toppen.

I vimlet vid baren kunde vi också se Karin Sanderberg och Bengt Erixon. Detta var det sista mötet i den gamla klubblokalen, då sektionen fått en ny och mycket flottare klubblokal på Järnmalmsgatan på Ringön.



Bild 134 A. Från tidning 76 feb 1985 sid 4. Bengt Erixon har vunnit en T-shirt och får en puss av Karin Sanderberg.

Foto: Okänd.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nr 71-75, där specialtidningen om Mk VII-Mk IX, nr 71, var på ca 100 sidor med en Bulletinbilaga på 8 sidor. Nr 73, specialtidningen om Mk V var på 76 sidor med en Bulletinbilaga på 20 sidor. Övriga tidningar var på mellan 12 och 36 sidor.

Bl a följande skribenter medverkade detta år: Leif H Andersson, Maryanne Rönnesten, Mats Kempe, Eva Ericsson, Hans Edelin, Bo L Sanderberg, Jan Stenback, Ingemar Johannesson, Mikael Grewe, Robert Wessling, Sven Nordensten, Olle Aronson, Rolf Palm och Fredy Engebrand. Alla medlemmar som medverkade i specialtidningarna är nämnda på annan plats.

I slutet av året hade vi ca 1200 medlemmar. Medlemsavgiften var troligtvis 100 kr.

Kapitel 15, 1985

Redaktör för nr 75 var Anders Sundin och hans medarbetare. Redaktör för nr 76 var Göteborgssektionen där redaktionen bestod av Karl-Inge Magnusson, Mats Rexon och Bo L Sanderberg. För composertexten svarade Christer Ringlund. Nr 77 svarade Jan Mårtensson för med sitt team i Skåne och för nr 78 var Mikael Grewe redaktör. För första gången ansvarade Östersundssektionen med Ingvar Ericsson (1946-2011) i spetsen för en Bulletin, nr 79.

Ingvar stod för i stort sett alla texter i tidningen samt för renskrivning och layout. Han var journalist vid Länstidningen i Östersund och var förstås särskilt lämpad för ett jobb som detta. Nr 80 ansvarade Södra sektionen för under ledning av Per-Ola Arneberg. Till sin hjälp hade han sin bror Jens och pappa Erik som svarat för bilder och texter. Marianne Hjalmarsson jobbade som maskinskriverska. Följande nr, 81, svarade Anders Sundin för med hjälp av sina medarbetare i Wermland-Nerikessektionen.



Bild 134 B. Ingvar Ericsson tv med fru samt Sture Persson (1943-2020) vid ett av klubbens Sommarmöten vid Skokloster. För första gången ansvarade Östersundssektionen för en Jagarbuletin.

Foto: Clas Göran Carlsson

Några axplock från administrationen var detta år följande. Hans, som ansvarade för medlems- och fordonsregistren, hade svårt att få tiden att räcka till och han undersökte nu möjligheterna att införskaffa en dataterminal. Detta för att kunna uppdatera registren i realtid och för att slippa alltmer växande pappershögar.

Jag har ju tidigare nämnt att jag jobbade med den sk XK-boken dvs historien om XK 120, XK 140 och XK 150. Bl a hade jag skrivit till flera engelska författare för att få tillstånd att kopiera och översätta delar av deras böcker. Under detta år efterlyste jag också färgscheman och annat material för att göra boken så fullständig som möjligt.

Kostnaden för tryckningen skulle bli mycket hög och jag bad därför om sponsring via flera blänkare i Buletinen. Alla klubbmedlemmar uppmanades att sätta in valfritt belopp på vårt postgirokonto 9 44 20-7 för att hjälpa till med finansieringen. Jag bad också företagare att sätta in hel- respektive halv-sidesannonser för 2 500 kr respektive 1 500 kr. Mer om detta under 1986.

Under året tillskrev jag också Haynes Publishing Group i England och Crescent Books i USA för att få tillstånd att kopiera texter och bilder ur deras publikationer. Jag talade om att klubben arbetade med att sammanställa en bok om Jaguars sportbilar och att materialet inte skulle användas i kommersiellt syfte, samt att vi givetvis skulle göra reklam för deras böcker i vår klubbtidning. Alla svarade positivt och deras medverkan blev bra bidrag till vår XK-bok.

Detta år hade vi en del problem med vår bank, SE-banken på Lidingö. Vid ett tillfälle skulle jag betala klubbens räkningar, med kort sista betalningsdag, hemma och hade inte tillgång till numret på vårt konto, så jag kontaktade banken för att få upplysning om detta. Det var inte lätt att få! Bankmannen hade inte kontroll på vårt kontonummer. Dessvärre fick jag ta mig hela vägen från Järfälla till klubbkontoret i Solberga i Hägersten där vi såklart hade tillgång till numret. Först där kunde jag betala räkningarna. Ett ganska litet problem som medförde mycket tidsspillan, men som ändå måste göras.

Under februari meddelades att Sir William Lyons hade avlidit den 8 februari (f 1904) i sitt hem i Wappenbury Hall nära Leamington Spa. Sir William hade då varit Jaguars ledare under 50 år. Han jordfästes den 27 februari i Coventry Cathedral, där inbjudna personer från alla delar av bilindustrin och Jaguarklubbar var närvarande. Jaguar representerades av ordförande John Eagan, chefsingenjör Jim Randle och direktör John Morgan. Även den legendariske motorkonstruktören William Haynes med fru var närvarande.

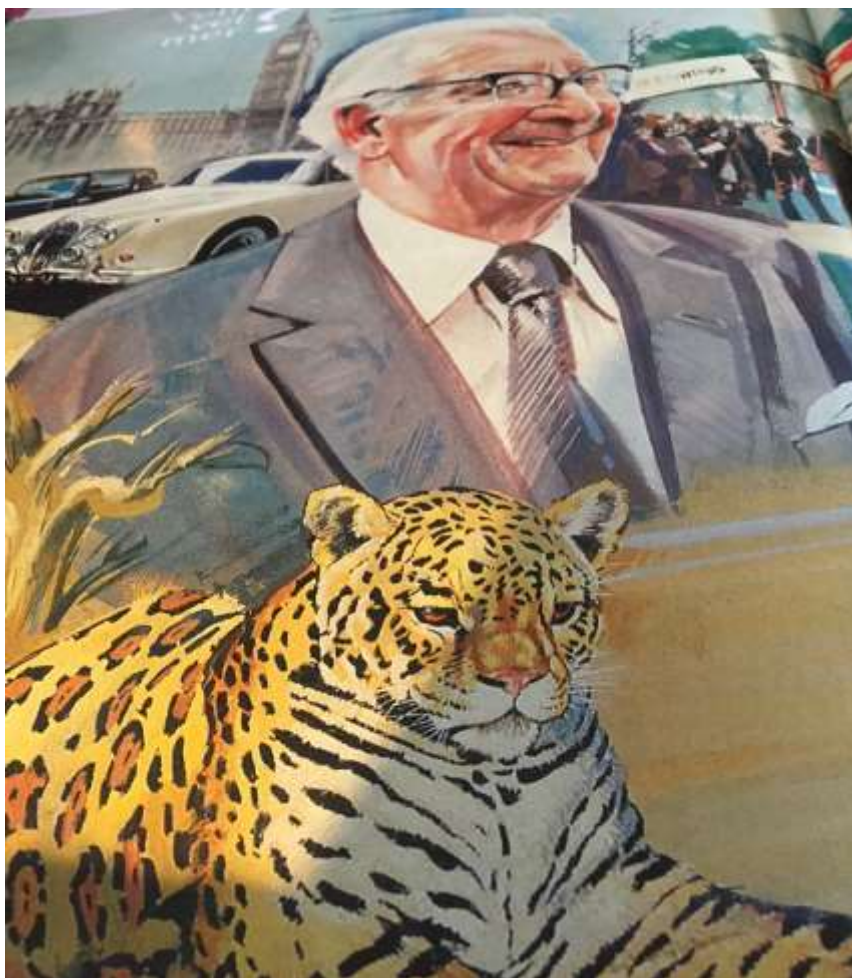


Bild 134 C. Från tidning 217 juli 2012 sid 18. Sir Lyons gick bort 8 februari 1985, bara några månader efter att de klubbmedlemmar som deltog i Internationella Jaguarveckan 1984 besökte honom i hans hem. Målning: Med tillstånd av Lionel Burrell på Thoroughbred and Classic Cars.

Här är det lätt att dra sig till minnes att Jaguarklubben bara några månader tidigare, under International Jaguarweek, var på besök hemma hos Sir William och att några av oss också fick möjlighet att säga några ord till honom.

Även William Haynes besöktes vid samma tillfälle och vi som deltog i den utflykten fick en rundvandring i Haynes hus tillsammans med fru Haynes och Lofty England.



Bild 134 D. Sir Lyons gick bort 8 februari 1985, bara några månader efter att klubben besökt honom i hans hem.

Foto: Klubbens arkiv.

Årsmötet i Stockholm hölls lördagen den 16 februari i klubblokalen på Kristallvägen i Solberga, Hägersten. Arrangörer var Lars Möllerstedt och jag själv. Kostnaden för förplagnaden hade vi satt till 60 kr. Programmet började kl 16.00 med en videofilm från Sommarmötet i Trollhättan, skickligt sammanställd av Christer Ringlund. Till detta serverades det vanliga kaffet med dopp.

Ca en och en halv timme avsatte vi till årsmötet som startade kl 17.00 med genomgång av verksamheten och möjlighet för deltagarna att ställa frågor. Sedan följde den vanliga rutinen med middag, likör till kaffet och därefter dans med barsservering.



*Bild 135. Lasse Möllerstedt och Mikael Rahm förbereder middagen.
Foto: Leif H Andersson.*

Under styrelsemötet valdes Kalle Magnusson in som representant för Göteborgssektionen efter Bo L Sanderberg och efter omval av berörda ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Anders Bälter
Representant Södra sektionen, Jan Mårtensson
Representant Stockholm, klubbmästare, Lars Möllerstedt
Representant Göteborg, Kalle Magnusson
Ledamot, Olle Ljungström
Ledamot, Björn Riise
Ledamot, Per Ljunggren
Ledamot, Mikael Grewe

Revisorer
Lars Kärger
Ulf Ekestubbe

Övriga

Representant Småland, Birger Carlsson
Representant Östersund, Ingvar Ericsson
Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin
Representant Finland, Risto Forsström

Under februari fick vi en presentation av en av de verkstäder vi Jaguarägare kunde vända oss till, belägen i Stora Levene, en ort mellan Vara och Lidköping. Det var Roger Burton (f 1947), engelsmannen som specialiserat sig på att reparera engelska bilar. Roger var uppväxt i Reading sydväst om London och jobbade i unga år bl a på en verkstad för Rolls Royce och Jaguar.

Runt 1975 träffade han sin blivande fru, Astrid, som jobbade på orten som au pair. På grund av dåliga tider för alla typer av jobb beslutade sig paret för att flytta till Sverige och bygga upp en verksamhet här.

Roger och Astrid hamnade i Stora Levene, där Roger drog uppmärksamheten till sig genom att köra omkring i en Mk II. Det började sedan med att Roger ombads att importera en Mk X, som blev det första renoveringsobjektet. Året var 1978. Så småningom fick Roger möjlighet att bygga sig ett eget hus och 1982 startade han tillsammans med en vän egen verkstad i en nedlagd bensinmack. Där specialiserade de sig på engelska bilar, framför allt på Jaguar.

Anledningen till att det blev Jaguar var att Roger dels hade jobbat med märket medan han bodde i England, men särskilt för att han fått en del av sin mekanikerutbildning på Jaguarfabriken på Browns Lane i Coventry. Dessutom hade Roger en del kontakter kvar i England och kunde med hjälp av dessa importera en del bilar för försäljning i Sverige.

Den dagliga verksamheten gick dock ut på att reparera och restaurera bilar för svenskar med samma Jaguarintresse som Roger. Roger trivdes i Stora Levene som nästan hade likadan jordbruksbygd som Reading. När intervjun var slut satte sig Roger i sin ljusblå Mk X och gled iväg över Varaslätten. Tilläggas bör att Roger också vid några tillfällen fungerade som domare i E-typeklassen på klubbens Sommarmöten. Idag, 2023, bor Roger i sitt hus strax utanför Vara.

Sammanfattningsvis kan jag berätta att Roger startade sin verksamhet, Burtons Bilservice, 1982 och arbetade under många år tillsammans med sin vän Hilton Walker, som ursprungligen kom från Sydafrika. Roger lade ned sin verkstad runt 1992. Idag, 2023, är han pensionär och jobbar mera på hobbybasis med Jaguar.

Just nu, (2022) renoverar Roger en E-type i en ladugårdslänga i närområdet, där karossen är färdig för lackning och fram- och bakaxel är klara för montering. Undersidan är målad och klar för underredesbehandling. Ännu idag äger Roger en Jaguar, en TWR (Tom Wilkinson Racing) Conversion & Jaguar XJS. Den har dock stått stilla de senaste elva åren och väntar på sin renovering.



*Bild 136 A. Från tidning 76 feb 1985 sid 17. Från Londontrakten till Stora Levene. Roger Burton har precis renoverat en Mk X.
Foto: Lars-Olof Strömqvist.*



*Bild 136 B. Från tidning 84 sept 1986 sid 12. Mk II:an t v har i dagsläget, 2023, haft 16 ägare och rullar numera i Östersund. Ägare från 2023 är Rolf Christer Sundström.
Foto: Lars-Olof Strömqvist.*



*Bild 136 C. Från tidning 78 juni 1985. Fotografen Lars-Olof Strömqvist ägde förstås en hel del Jaguarer själv, bl a denna grå 3. 4 liters Mk II från 1962.
Foto: Lasse Strömqvists kamera.*

I början av året hade Göteborgssektionen fått en ny klubblokal belägen vid Tingstadsvassen, närmare bestämt på Järnmalmsgatan 7 på Ringön, Hisingen. Invigningen skedde den 24 februari med bl a filmvisning om European Touring Car Championship. Filmen handlade mycket om XJS.

Som grannar hade man två andra klubbar, Göteborgs Motorförening och Sportvagnsklubben i Göteborg. Lokalen var först inte ändamålsenlig då den bestod av ett stort antal rum. Medlemmarna beslöt att bygga om och renovera! Arbetet hade börjat redan under januari och under tiden fram till april hade många och omfattande förändringar skett. Ett gäng entusiaster ställde upp två, tre kvällar i veckan och renoverade lokalen i stället för att jobba med sina bilar. Väggar revs, väggar byggdes, tak och snickerier målades, väggar tapetsrades, ny golvmatta lades in, belysningen kompletterades och som kronan på verket syddes nya gardiner. Möbler köptes in till bra pris av klubbmedlemmen och möbelhandlaren Roger Bratell. Den 20 april var det mesta klart. Då hade idoga medlemmar renoverat och piffat upp lokalen så att den var både trivsam och inbjudande.

Under april presenterade sig Classic Cars Service, CCS, med Jan Mårtensson (f 1952) och Thomas Söderberg i ledningen. Jan berättade att flera av deras kunder sagt att CCS hade södra Sveriges största reservdelslager till Jaguar och MGB. Vare sig detta ägde sin riktighet eller inte hade ingen betydelse, menade Jan och Thomas. De tog det dock som en komplimang att de var mer välsorterade än många av konkurrenterna.

Just vid detta tillfälle hade CCS sex Jaguarer till salu och tre Jaguarer med renoveringsbehov, också till försäljning. CCS var en flitig annonsör i Bulletinen och i aprilnumret hade man köpt in sig på två A4 sidor där reservdelar och bilar annonserades ut. I annonsen fanns också ett flertal bilder från utställningshall och reservdelslager. Klubben fick under många år stöd och sponsring från Jan Mårtensson och hans företag och jag hade ett gott förhållande till honom. Alla reservdelar jag köpte från Jan var alltid felfria och i gott skick. Med tiden drog dock CCS på sig en del klagomål och vid styrelsemötet i Sunne, några år senare, närmare bestämt 1989, tvingades vi protokollföra att Jan Mårtensson inte var en del av Jaguarklubben. Anledningen var att flera klubbmedlemmar tyckte att Jan blandade ihop sin firma med klubben.



*Bild 137. Jan Mårtensson tv och Thomas Söderberg presenterade sig och Classic Cars Service.
Foto: Jan Mårtenssons kamera.*



Bild 138. På lager hade CCS bl a denna flerfärgade S-type från 1964 för 52 500 kr. Idag, 2021, finns bilen inte längre med i Transportstyrelsens register.

Foto: Jan Mårtenssons kamera.

Serien med Bilar i Täten fortsatte. Denna gång presenterade vi Kalle Magnussons Mk I. Bilen var vid inköpet oerhört rostangripen, särskilt nedtill, så Karl-Inge var tvungen att byta yttertrösklar, delar av innertrösklar, skärmkanter, blinkershus, domkraftsfästen, golvstycken, hjulhus, spats och dörrar. Sedan återstod att sy innertak vilket gjordes av frun Ann-Christine Gustavsson.

Därefter monterades innertak samt bak- och vindruta, glidlistor till dörrutor fixades, dörrarnas insidor målades och tjärpapp lades över målningen. Hela klädseln måste sys om i nytt skinn och nya mattor måste sys och sedan läggas på plats. Även detta jobb utfördes av Ann-Christine. Slutligen lackades bilen och stötfångarna monterades.

Därutöver fixades minst hundra saker till! Efter två års renovering var bilen klar och blev en stark vinnare i eleganstävlingarna.

Kalle var inte bara skicklig på att renovera sina bilar. Han var också en driven representant för Göteborgssektionen och dessutom en rättvis person som ställde upp när det blåste på toppen.



*Bild 139. Från tidning 76 feb 1985 sid 6. Kalle Magnussons Mk I, 3.4 l från 1959.
Foto: Bo Sanderberg.*



*Bild 139. Från tidning 76 feb 1985 sid 6. Här renoverade
Kalle sin Mk I, 3.4 l från 1959. Foto: Bo Sanderberg.*

I början av maj i ett härligt försommarväder samlade Skånesektionen 15 Jaguarer vid det som man kallar Möllan i Viken, en liten fiskeby belägen mellan Helsingborg och Höganäs. På mötet snackades det bilar runt de församlade skönheterna och därefter intog deltagarna en landgång i Vikens gamla biograf. Detta var för övrigt platsen där målaren och Jaguarentusiasten Gustav Arne vid denna tid hade sin ateljé. Mätta och belåtna visade Per-Ola och Jens Arneberg oss diabilder från den fantastiska internationella Jaguarveckan i England under augusti 1984.



Bild 140 A. Från tidning 80 okt 1985 sid 4. Skånesektionen hade besök av 15 Jaguarer vid mötet i Viken. Foto: Erik Arneberg.

Liksom förra året gjorde Stockholmssektionen en vårutflykt, detta år den 11 maj, till familjen Sporrang i Långvik ca 5 km söder om Farsta. Huset ligger på en udde vid sjön Orlången. Familjen hade nyligen kunnat ses med text och bild i Svenska Dagbladet, där vi kunde läsa att man renoverat sitt nedslitna hus från 1700-talet till en modern och funktionell bostad.

Även detta år genomfördes utflykten med MG-klubben, som gjorde hårt motstånd i fotbollsmatchen, vilket ändå inte gav dem mer än 0-0 i slutresultat. Efter matchen blev det grillning och samvaro. Vi fick också berättelsen om husrenoveringen, där bl a Svenska Dagbladet hade varit en väsentlig informationskälla för inköp av diverse udda saker, t ex stilriktiga fönster. Arrangörer för mötet var denna gång Lars Möllerstedt tillsammans med Rolf Sporrang.

Söndagen den 19 maj samlades ett 20-tal personer vid klubblokalen i Göteborg för att köra i karavan mot Tjolöholms slott, en resa på ca 40 minuter. Martin Carlsson var mötets arrangör. Vädret var soligt och varmt, så det passade bra med en picknick i det gröna.

Kalle Magnusson hade med sig en gammal resegrammofon, som han spelade stenkakor på under tiden den medhavda maten avnjöts. Sedan gick gruppen en guidad tur genom det fantastiska slottet som går i engelsk 1800-talsstil.

Med start den 2 juni arrangerade Jaguar Drivers Club deras internationella rally i samarbete med Jaguar Club of Denmark. 45 bilar från England deltog med i stort sett alla modeller från 1937 och framåt. Bland deltagarna från England fanns bl a Frank "Lofty" England, den fantastiske tävlingsledaren för Jaguars Le Man vinster under 1950-talet.

Det blev storartade upplevelser med besök bl a vid Ole Sommers bilmuseum och Kronborgs slott (Hamlets) innan karavanen nådde Ebeltoft på Jylland. Dit kom också den svenska delegationen bestående av Jüri Järvenkylä i en Mk VII, Kalle Magnusson och Lars Ericsson, Mk I, Arne Johansson, Mk II, Sten Tellander, E-type och Bo Sanderberg med hustru Karin i deras XK 140.

Ytterligare svenska deltagare anslöt senare under mötet. Dessa var Bengt Svensson och hustru Marja med en XJ 6, Mikael Grewe och Per-Axel Frid, troligtvis utan Jaguar denna gång. Totalt deltog sju svenska ekipage i detta evenemang.



Bild 140 B. Från tidning 82 feb 1986 sid 10. Lofty England har en pratstund tillsammans med Kalle Magnusson och Ann-Christine Gustafsson.

Foto: Bo Sanderberg.

Sista veckan i juli träffades sex förare med Jaguarer och familjer utanför klubblokalen i Göteborg för att bege sig iväg på en utflykt till Lars Berg ca tre mil ut på landet. Regnet hade öst ned hela veckan innan, men för dagen var det bra väder och bilarna kunde parkeras på en nyslagen gräsmatta hos Lars.

Deltagarna pratade Jaguar och fick också se en Porsche 356 från 1958, som också blev ett stort samtalsämne. Efter att ha samlat ihop grannarnas alla trädgårdsmöbler samlades alla kring kaffebordet, alltmedan man såg ut över såväl bilar som vacker natur med både hästar och kor som lugnt och stilla betade i den intilliggande hagen.



Bild 141. Från tidning 82 feb 1986 sid 21. Utflykt till Lars Berg några mil ut på landet utanför Göteborg. Foto: Lars Berg.

Sommarmötet ägde rum 9-11 augusti på Hotell Selma Lagerlöf i Sunne. Hotellet var nyligen uppfört och låg mellan de två berömda Frykensjöarna. Det hade en utmärkt restaurang, 126 rum, stora och små salar för t ex tekniska hörnan, bar, simbassäng och massor av parkeringsplatser och gräsmattor. På programmet stod eleganstävling, teknisk hörna som sagt, tipspromenad, festmiddag, prisutdelning och nattklubb med dans. Arrangörer var Wermland-Nerikesektionen med Sven Nordensten i spetsen. Inte bara deltagare från Sverige kom, utan flera ekipage anlände både från Norge och faktiskt ett ekipage från Tyskland. Totalt deltog ca 110 bilar, som stod parkerade på såväl parkeringsplatsen som gräsmattorna utanför hotellet.

Eleganstävlingen började runt 14.00 där domarkåren granskade sina respektive klasser. Vid XJ 6 vagnarna kunde vi se Mikael Grewe studera sitt domarprotokoll och vid en Mk I:a såg vi Anders Sundin diskutera motorutrymmet med Christer Ringlund. Vi kunde också se Karl Einar Bothén visa upp sin mörkgröna Mk V från 1950. Vid Urban Fagerstedts XK 120 sågs Urban samtala med Sven Nordensten. Senare delen av eftermiddagen tillbringades inne på hotellet där vi diskuterade bilproblem i tekniska hörnan. Vid åttatiden på kvällen var det prisutdelning med bl a champagne till vinnarna. Priset för Best in Show delades detta år ut till Kalle Magnusson för hans fantastiskt fina Mk I. Efter prisutdelningen förflyttade sig alla till hotellets matsal där festmiddagen väntade. Därefter kom nattklubben igång med dans och annan underhållning. I vimlet kunde vi bl a se Bjarne och Katrine Svendsen, Mikael Grewe, Christer Ringlund, Lars Ericson, Eva Ericsson och Jens Arneberg.

Vinnarna i elganstävlingen blev i XK-klassen Bo L Sanderberg, XK 140, 1956 följd av Anders Bälter, XK 150, 1958 och Terje Gaarud, XK 120, 1954.

I Äldre Salooner-klassen vann Henrik Johansson, Mk IX, 1961 följd av Dan Nitting, Mk VII, 1955 och Lars Pålsson, Mk VII, 1954.

I Övriga Salooner-klassen vann Ebbe Ström, 420, 1967 följt av Per-Ola Arneberg, S-type, 1965 och Jörgen Westin, 420 G, 1968.

I Mk I-Mk II-klassen vann Kalle Magnusson, Mk I, 1959 följt av Bertil Andersson, Mk II, 1964 och Håkan Berndtsson, Mk II, 1965.

I E-type-klassen vann Stefan Boberg, 1971 följt av Thomas Wildig, 1967 och Lars O Knutsen, 1970.

I XJ-klassen vann Roar Toresen, XJ 6, 1974 följt av Bengt Svensson, XJ 6, 1977 och Kaj Clausen XJ 6, 1977.

Best in Show-priset gick till Kalle Magnusson, Mk I, 1959 och pris för längsta resväg gick till Thomas Muhs, Tyskland, Mk II, 1966.



*Bild 142. Från tidning 80 okt 1985 sid 8. En rad S-type och Mk II deltog i mötet.
Foto: Okänd.*



*Bild 143. Karin Sanderberg sålde klubbtilbehör till bl a Bo Sanderberg i vinröd Jaguarväst.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 144. Eva Ericsson tar en liten paus före middagen.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 145. Birger Carlsson t h har precis avslutat sin middag.
Foto: Okänd.*



*Bild 146. Kalle Magnusson tar emot förstapriset i Mk I-Mk II-klassen.
Foto: Okänd.*



*Bild 147 A och B. Henrik Johanssons bil ovan, samt Henrik när han tar emot förstapriset i klassen Äldre Salooner.
Foto: Okänd.*



*Bild 148. Kaj Clausen slog skeden i bordet och talar om vad han anser om sin tredjeplats i eleganstävlingen. Tv syns ena halvan av Lars Ericson.
Foto: Okänd.*

Rallyt gick i Selma Lagerlöfs tecken runt Mårbacka och Rottneros herrgårdar i då och då hållande regn. Ca 40 bilar startade med karta, svarskort och noggranna instruktioner för att försöka ta sig igenom den 4,3 mil långa sträckan. Bland deltagarna kunde vi bl a se Mats Rexon med passagerare i Mats S-type.

Under färden råkade medlemmarna ut för mer eller mindre roliga, alternativt konstiga kontroller. Vid Selma Lagerlöfs hus fanns den normalaste kontrollen, boll- och pilkastning, medan en annan kontroll gick ut på att försöka stanna så nära ett ägg som möjligt.

Det var ingen lätt uppgift och de flesta stannade ganska långt från ägget. Rottneros norra grind fungerade som mål, där svarskorten lämnades in. Sedan fick deltagarna långsamt köra genom Rottneros fina parklandskap mot en väntande lunch.



Bild 149 A: Från tidning 80 okt 1985 sid 14. Stefan Boberg med sin E-type 4.2 l från 1971 tar sig fram i regnet inför nästa kontroll. I bakgrunden Walter Buchebner med sin XJ 6, 2.8 l från 1970. Foto: Okänd.

I eleganstävlingen i Sunne fick Anders Bälter från Sollentuna andrapris för sin XK 150 S. Såväl Anders som bilen förtjänar här en presentation av en välrenoverad bil och en elegant Jaguarägare.

Det började för 30 år sedan, berättade Anders (f 1945). Jag och min bror Jan fick varsin Dinky Toys-bil av märket Jaguar. Min var röd och min brors var gul.

Anders var inte lika imponerad av sin leksaksbil som brodern. Till saken hör dock att Jan sedan 1960-talet haft Jaguarer i sitt garage och när Anders gode vän Gunnar Prambo köpte en XK 150 S från 1959 i början av 1970-talet stegrades intresset. Anders sneglade då och då på bilen. Den var röd och grann och hade ett underbart sound från Abarths 4-rörs avgassystem. Dessvärre fanns en del att göra på bilen och Gunnar Prambo renoverade framvagn, bakvagn, fjädrar, bromsar och bussade om dörrgångjärnen.

Bilen köptes in till Sverige under 1966 och kördes här under flera år av Jaguarklubbsmedlemmen Per Andersson. Han påbörjade en renovering och visade bl a upp bilen på Jaguarklubbens allra första möte i augusti 1972. Under 1973 sålde han bilen till Gunnar Prambo som efter ett par år avlägsnade all plast, tennade upp bilen och lackade den i mörkblått. Priset för bilen detta år var 20 000 kr. För att förstå priset kan nämnas att en Mk II från 1962 vid den här tidpunkten kunde köpas för ca 6 000 kr. Under 1976 blev det ägarbyte och Anders stod där med sin nyinköpta vackra och högerstyrda XK 150 S.

Anders lärde sig en del om bilen bl a att den fanns i fyra olika motorutföranden dvs 3.4 l, 3.8 l, 3.4 l S och 3.8 l S, där S står för specialutrustning. Just denna bil var en 3.4 liters S-modell, vilket innebar att motorn var utrustad med tre förgasare och hade 40 hästkrafter mer än en standardvagn dvs 250 hk. Totalt gjordes bara 199 bilar i detta utförande. Anders tog tag i en del förbättringar och lät bl a renovera sätena. Taket ersattes också av ett nytt, vilket monterades av Anders själv. Det fordrades mycket tålmod och krävde precision, inga skrynklor i kanterna fick ju förekomma. Även vindrutan byttes ut.

Motorn var i gott skick och Anders konstaterade att det efter vinteruppehållet bara var att sätta tillbaka de båda batterierna, sätta på tändningen och låta bränslepumpen ticka färdigt. Sen var det bara att trycka på startknappen!

Att köra bilen är en fröjd, fortsatte Anders, så länge det handlar om öppna landskap. Man lunkar fram i 130-140 km/tim hur länge som helst och det finns få moderna bilar som går lika fint. I storstadstrafken är det inte lika roligt, beroende på blandningen av en stor och tungarbetad bil och rädslan för att någon ”dåre” ska köra på klenoden.

Till detta kan läggas att Anders Bälter den första december 1989 exporterade bilen till en köpare i England.



*Bild 149 B. Anders Bälters bil ägdes i början av 1970-talet av Per Andersson och förevisades på Jaguarklubbens första träff vid Skokloster 1972.
Foto: Hans Edelin.*



*Bild 149 C. Bilen övergick 1973 i Gunnar Prambos ägo och hade då lackerats i mörkblått.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 149 D. Även bakifrån är Andes Bälters bil en vacker syn.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 149 E. Renoverad inredning i denna högerstyrda bil.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 149 F. Fint renoverad inredning även i bagageutrymmet.
Foto: Leif H Andersson.*

Den 21 juli arrangerade MGCC-klubben i Malmö ett sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp ett par mil från Helsingborgs natursköna omgivning. Ett 20-tal Jaguarer fanns representerade, allt från XK till XJ. De flesta deltog utom tävlan, men två Jaguarer skulle ställa upp i tävlingarna.

Den ena var en Falcon Jaguar, en D-typeskopia av något slag, men mycket ombyggd, samt en E-type, även den ombyggd och breddad och försedd med aluminiumfälgar. E-typens förare, Glenn Andersson, lyckades köra förbi ett par tre bilar, men i en kurva bromsade han för sent och snurrade flera varv ut i gröngräset. Det gick inte bättre för Falcon Jaguaren, där frontpartiet flög av efter halva loppet.



*Bild 150. Från tidning 80 okt 1985 sid 20. Ett par Jaguarer fanns på plats för att tävla.
Foto: Jens Arneberg.*

Söndagen den 8 september genomförde stockholmarna sitt årliga rally genom staden. Upptakten var inte speciellt lovande med tunga regnmoln över staden, vilket ändå inte dämpade entusiasmen hos klubbens deltagare.

Starten gick denna gång i Rönninge, där en genomvåt arrangör och tävlingsledare, Lasse Möllerstedt, mötte upp. Strax före start droppade det in en Mk II, en 420, en XK 120, en XK 150, en E-type, en S-type, en XJ 6 och en XJ 12. Hans Edelin och jag själv nöjde oss denna dag att delta med ett lite enklare fordon, medan Björn Riise kom i sin fars nyinköpta S-type. Anders Bälter och Sofus Holst tvekade inte att ta ut sina XK i regnet för att inte tala om Carl-Erik Asp med sonen Erik, som kom åkande i en MGB – nedcabbad.

Lasse höll en kort genomgång och delade ut kartor och färdbeskrivningar innan det var dags att bege sig iväg. Färden gick genom trakterna kring Botkyrka och Huddinge söder om Stockholm. Det var en del svåra och en del lätta kontroller. En bestod i att deltagarna skulle identifiera sex olika löv, medan andra frågor tog upp filmstjärnor, politikers hemvist, musikinstrument, författare samt att känna igen diverse bilmodeller och kända personer. Och vem skrev egentligen ”Du sköna värld”? Rätt svar var Aldous Huxley.



Bild 151. Från tidning 82 feb 1986 sid 26. Arrangören Lasse Möllerstedt höll god min hela tiden trots regnet.

Foto: Hans Edelin.

Sista kontrollen var förlagd till Jan Stenbacks garage där vi under 20 sekunder fick titta på och sedan försöka komma ihåg tolv föremål. Därefter skulle vi räkna upp så många som möjligt. Målet var sedan klubbkontoret på Kristallvägen där Lasse hade dukat upp med kaffe och kakor, varm korv och en videofilm om dagens händelser.

Förstapriset i rallyt gick till Mikael Wetterlund som fick en V-ringad Jaguartröja. Lasse med funktionärer hade gjort en utomordentlig insats, trevligt och välordnat, för att ge oss en rolig och lärorik dag, vilket vi verkligen uppskattade.

Klubben har också en film från detta möte som kommer att ligga på klubbens hemsida. Filmen är donerad av Mikael Wetterlund och förmedlad av Lasse Möllerstedt.

Den 1-3 november deltog Jaguarklubben i Scandinavian Classic Car Show i Malmö mässcentrum. Klubben hade 700 kvm yta och ställde upp med 25 bilar, allt från SS 100 till XJS. Detta blev den största inomhusutställningen för Jaguarklubben någonsin i Skandinavien. Arrangörer för utställningen var Motorhistoriska klubben i Skåne och för klubbens monter var Jan Mårtensson ansvarig.

Besökarna kunde inte bara bese klubbens monter förstås, utan det fanns möjlighet att titta på det mesta från veteranbilar till lyx- och sportvagnar. Där fanns också försäljningsstånd, prylmarknad och andra märkesklubbar. Bland deltagande bilar kunde vi se Alf Näslunds SS 100 och Per-Ola Arnebergs S-type, 1965. Därutöver fanns ett flertal Mk II, XK, E-type och till och med Ole Sommers D-type. I sekretariatet såg vi Kalle Magnusson som värvade medlemmar.



Bild 152. Från tidning 82 feb 1986 sid 30. Såväl gamla fönster som gamla bilar fanns med på utställningen.

Foto: Göteborgsredaktionen.

Den 20 december var det julfest i Stockholm. Som vanligt hölls festen i klubbens lokal på Kristallvägen 62 i Solberga, Hägersten. Arrangörer var jag själv och Lars Möllerstedt. Vi började med lite glögg och åt sedan ett läckert dignande julbord. Därefter kaffe med dopp och likör. Sedan började dansen. Även detta år var priset 60 kr för hela kalaset.

Under året gav klubben ut sex tidningar, nr 76-81, där tidningarna låg på mellan 28-32 sidor. Bland andra medverkade följande skribenter detta år: Leif H Andersson, Kalle Magnusson, Mats Rexion, Jens Arneberg, Lasse Strömquist, Dan E Hogsten, Anders Sundin, Hans Edelin, Bo L Sanderberg, Jan Mårtensson, Peter Goldman, Bob Matson, Esbjörn Johnsson, Peter Samnerud, Ingvar Ericsson, Anders Lundgren, Birger Gradin, Michael Landberg, Per-Ola Arneberg, Erik Arneberg, Thorbjörn Persson, Sven Nordensten och Mikael Grewe.

Avgiften för 1985 var 130 kr och inträdesavgiften var 65 kr dvs halva årsavgiften. I slutet av året beräknade vi att antalet medlemmar var ca 1 300.

Kapitel 16, 1986

Redaktör för årets första tidning, nr 82, var Kalle Magnusson från Göteborgssektionen. Till sin hjälp hade han Karin Sanderberg och Mats Raxon. Även nr 83 producerades av samma team med tillägget att även Bo Sanderberg medverkade. Tidningen skapades huvudsakligen i Bosses ateljé i Västra Frölunda. Nr 84 gjordes av Södra sektionen med ganska nyblivne medlemmen Anders Johansson i spetsen.

Jaguarbulletin nr 85 var boken om XK 120, XK 140 och XK 150, som får en egen presentation nedan. Redaktör för nr 86 var Wermland-Nerikesektionen där Anders Sundin med medarbetare gjorde en stor del av jobbet med tidningen.

Klubben hade nu också fått kontakt med Olle Aronson vid Olle Aronson Reklam, som lovat att hjälpa till med renskrivning, layout och rastering av bilder. Han hade också åtagit sig att sammanställa även kommande Jaguarbulletiner. Olle var förstås medlem i klubben.

Lite från administrationen. Klubbens försäkringskommitté för Motorhistoriska Riksförbundets, MHRF, veteranbilsförsäkring hade det inte lätt alla gånger. En medlem, Denis Blomström, berättade i sitt inledande brev till tidningen i humoristiska och lättsamma former hur vänner och grannar trodde att han drabbats av tillfällig sinnesförvirring när han kom hem med en fullständigt nedmonterad E-type, som han skulle ställa i ordning.

Han talade också om att han, vid renoveringen, bl a satt på en plasthuv och också gjort ett antal modifieringar på sin bil. Modifieringarna resulterade i små horn på Denis och slitna bakdäck efter bara 250 mil. Med detta sagt ville han nu ha klubbens försäkring!

Kommitténs Sten Tellander svarade lite spetsigt att han antog att det var när Denis monterade plasthuvorna som vännerna trodde att han drabbats av sinnesförvirring. Sten svarade också att om en chaufför får horn i pannan och sliter ut bakdäck efter bara 250 mil, är man inte en önskvärd försäkringstagare.

Denis borde dessutom ha talat med klubben före modifieringarna. Sten erbjöd sig ändå att ta en titt på bilen och gå igenom med honom vilka ändringar som borde göras för att få den åtråvärda försäkringen.

Denis ilsknade till och såg det här med sinnesförvirringen och hornen som ett personangrepp på honom och talade om att Jaguar själva använde såväl plast som lättmetall i tävlingssammanhang. Anledningen till att däcken blev slitna var bl a en uppvisning av bilen på Ring Knutstorps kurviga bana. Det blev ingen bra avslutning på detta.

Denis bad Sten att undvika ointelligenta påhopp om han fortfarande ville ha material till tidningen. Han lämnade klubben med några rader i en blandning av humor och vredesmod.

Den 6 februari formulerade jag ett brev till Postens generaldirektör Ulf Dahlsten. Anledningen var att Posten höjt portot för föreningsbrev, dvs den typ av postal försändelse som vi använde för att sända ut tidningen. Klubben protesterade mot den rekordhöga och orättvisa höjningen som drabbat oss och krävde dispens för höjningarna för försändelser över 100 gram. Eftersom jag själv jobbade på Postens marknadsavdelning, inte alltför långt från Dahlsten, fick Mikael Grewe godkänna brevet och skriva under. Jag kommer inte ihåg svaret från Dahlsten, men någon form av rabatt tror jag ändå att vi fick senare under året.

Klubben annonserade vid flera tillfällen under året om våra fina klubbtilbehör. Det som fanns att köpa var Samlingsbulletiner för 15 kr/samling, specialutgåvorna av Mk II-numret, nr 24, från 1976 på 24 sidor för 15 kr/st, Jubileumsbulletinen, nr 63, när klubben fyllde 10 år, 50 kr/st, pampiga Mk VII-Mk IX-numret, dvs nr 71 samt Mk V-numret, nr 73, båda för 50 kr/st. Dessutom kunde man beställa en röd finoverall för 240 kr och praktiska overaller i blå nylon för 150 kr. Svensktillverkade V-ringade plyschtröjor med diskret klubbmärke fanns i hög kvalitet för 190 kr och T-shirts för 40 kr. Slutligen kunde klubben erbjuda vagnmärket för 73 kr, rockslagsmärken för 12 kr, vindrutedekaler för 7 kr och jackmärken för 52 kr. Uppmaningen var att visa att man tillhörde klubben!

Ännu ett upprop för XK-boken gjorde vi i slutet av året. Vi hade tidigare uppmanat medlemmarna att sponsra boken, men de belopp vi hittills fått in täckte inte de kostnader vi skulle få för att finansiera tryckningen. Varje exemplar av boken skulle kosta 50 kr att trycka och vi uppmanade nu medlemmarna att avvara 25 kr och sätta in beloppet på klubbens konto 9 44 20-7. Många gjorde precis detta och vi kunde så småningom trycka boken. Mer om detta senare.

Göteborgarna höll trettondagsbal den 5 januari i klubblokalen på Järnmalmsgatan 7 vid Ringön ute på Hisingen. Kostnaden var 75 kr och anmälan skulle göras till arrangörerna Mats Rexon eller Kalle Magnusson.

Lördagen den 22 februari höll klubben som vanligt årsmöte i stockholmarnas klubblokal på Kristallvägen i Solberga, Hägersten. Arrangörer var Lars Möllerstedt och jag själv. Kostnaden för hela arrangemanget var 60 kr. Aktiviteterna började kl 16.00 med att vi visade en videofilm från Sommarmötet i Trollhättan 1985. Till detta bjöd klubben på eftermiddagskaffe med dopp. Därefter tog årsmötet vid under sedvanliga en och en halvtimme, då deltagarna hade möjlighet att få ta del av hur verksamheten hade fungerat under året och också få ställa frågor om hur saker och ting utvecklats. Efter mötet serverade vi middag med *avec* till kaffet och sedan musik till bandspelare. De som ville dansa fick ta tag i damerna och svänga runt i biblioteket.

Detta år gick Patrick Broström in som kassör efter Anders Bälter. Per-Ola Arneberg gick in som representant för Södra sektionen för att komplettera Jan Mårtensson. Efter val av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt.

Ordförande, Leif H Andersson

Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin

Kassör, Patrick Broström

Representant Södra sektionen, Jan Mårtensson, Per-Ola Arneberg

Representant Stockholm, klubbmästare, Lars Möllerstedt

Representant Göteborg, Kalle Magnusson

Ledamot, Bo Sanderberg

Ledamot, Olle Ljungström

Ledamot, Björn Riise

Ledamot, Per Ljunggren

Ledamot, Mikael Grewe

Revisorer

Lars Kärger

Ulf Ekestubbe

Övriga

Representant Småland, Birger Carlsson

Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin

Representant Finland, Risto Forsström



*Bild 1. Efter avslutat årsmöte hade vi alltid dans till bandspelare. Här ser vi Bjarne Svendsen med sin Katrine.
Foto: Leif H Andersson*



*Bild 2. Även Ulf Ekestubbe med dam tog en dans i konferensrummet.
Foto: Leif H Andersson.*

Söndagen den 23 februari samlades ett 20-tal av Göteborgssektionens medlemmar vid klubblokalen ute på Ringön. Därifrån körde en karavan av bilar, bl a två stycken Mk II, mot Skanstorget in till ett garage i centrala Göteborg. Garaget var ett bergrum med solida väggar av urberg där ett 10-tal bilar fanns representerade, allt från Jaguarer till Morris, Fiat mm.

Två klubbmedlemmar, Stefan Sewall och Anders Kristiansson, visade där sina pågående renoveringsobjekt. Stefans bil var en E-type roadster, serie 1 från 1964 och Anders hade en Mk II, 2.4 l från 1964. Stefan berättade att han köpt sin vagn i delar då förre ägaren inte slutfört renoveringen. Nu var bilen emellertid nästan klar, bara motorn återstod innan bilen kunde tas i bruk.

Anders vagn befanns sig fortfarande på rostlagningsstadiet och hade lång tid framför sig innan den kunde provköras. Efter att deltagarna fått en noggrann titt på båda bilarna serverade Stefan och Anders kaffe med tilltugg till glädje för de besökande klubbmedlemmarna. I vimlet kunde vi bl a se Mats Rexion och Leif Börgesson.



Bild 3. Tidning 83 april 1986 sid 12. Anders Kristiansson i mitten berättar om renoveringen av sin Mk II, 2.4 l från 1964. Jan-Erik Lundqvist t h lyssnar intresserat. Foto: Mats Rexion.

Den 19 mars hade göteborgarna möjlighet att studera tillverkning av Tudors batterier i Nol och få tips om vilka batterier som passade till våra Jaguarer. Deltagarna fick en rundvandring i fabriken och en ingående beskrivning av hur ett batteri sätts ihop. Hela proceduren från gjutning av blygallren, hur dessa fylls med blydioxid och svampbly, hur spänningen regleras genom mängden av dessa ingredienser tills den slutliga produkten var färdig. Efter föreläsningen bjöd Tudor på öl, smörgås och kaffe. Arrangör var Björn Lundin och bland åhörarna fanns bl a Mats Rexion.



Bild 4. Från tidning 83 april 1986 sid 14. Ett tiotal intresserade klubbmedlemmar bevistade mötet. Foto: Mats Rexon.

Göteborgarna bjöd in till vårfest lördagen den 12 april kl 19.00 i klubblokalen på Järnmalmsgatan 7. Arrangörer var Kalle Magnusson och Mats Rexon. Mötet var väl förberett med infarten markerad med marschaller. Utanför fönstren stod champagnen prydligt uppställd på kylning. Kalle, för kvällen iförd självlysande fluga i karamellgrönt, hälsade deltagarna välkomna. Man samlades i grupper vid tre bord och delade med sig av sina kunskaper. Många av deltagarna visade sig vara briljanta tekniker med en fantastisk förmåga att se till att de älskade kattdjuren förflyttade sig på bästa sätt. En deltagare berättade också att han alltid hade en hel kabelvinda, en hel uppsättning ”sockerbitar” och en morakniv med sig för att försäkra sig om att åtminstone eltekniken skulle hålla ända fram till målet. Inte bara teknik diskuterades. En annan deltagare berättade att han hoppat från mitten av gamla Tjörnbron iförd endast någon form av badstege och Jaguaroverall!? Med på mötet fanns bl a Per-Håkan Freding, Rainer Johansson, Ann-Christin Gustafsson med lilla Amelia, Jens och Lisbeth Larsson samt Bo och Karin Sanderberg.



Bild 5. Från tidning 84 sept 1986 sid 28. Rainer Johansson, alltid närvarande barmästare på Göteborgssektionens fester. Foto: Okänd.

Vårträffen med MG-klubben ägde rum i Stockholm den 18 maj. Det blev prat kring bilarna, korvgrillning och sedan den sedvanliga fotbollsmatchen. Det var ingen bra dag för klubbens fotbollslag som för första gången på länge fick stryk i matchen.

Vårens picknickutflykt i Göteborg ägde rum den 25 maj utan någon rapport från deltagarna.

Årets Sommarmöte hölls den 7-8 juni på Örenäs slott mellan Helsingborg och Landskrona, nära Glumslöv. Arrangörer var Per-Ola Arneberg med ett flertal medlemmar från Södra sektionen som funktionärer och domare. Mötet hade lockat 180 deltagare till middagen och närmare 100 Jaguarer.

Vädrets makter var den här gången inte välvilligt inställda till klubbens entusiaster, men inget kan ju stoppa Jaguarklubben medlemmar. Incheckningen började redan kl 09.00 under lördagen för de som inte infunnit sig till den mera inofficiella sammankomsten redan på fredagen. Därefter parkering på gräsmattan nedanför slottet.

Under eftermiddagen radades den ena Jaguaren efter den andra upp på gräset. I prydliga led stod där sju XK, tre S-type, två 420 G, fem Mk VII-Mk IX, 21 E-type, 33 XJ och tre XJS. Till detta kom också 18 Mk II vilket betydde att detta Sommarmöte helt klart blev XJ-modellernas år.



Bild 6. Från tidning 84 sept 1986 sid 7. Domarna Christer Ringlund och Jens Arneberg bedömer Gustav Arnes Mki II, 3.8 l från 1962. Foto: Okänd.



Bild 7. Från tidning 84 sept 1986 sid 8. Örenäs slott med gräsmattan full av Jaguarer. Foto: Okänd.

Många deltagare besökte också den tekniska hörnan. De som inte tyckte sig ha behov av mera kunskap om Jaguars teknik kunde följa med barnen för att titta på videofilm!

Bland reservdelarna kunde vi hitta Leif Karlsson från Smålands Jaguarservice, bror till Birger Carlsson som för tillfället fanns i Schweiz på E-typeträff. Bland övriga reservdelshandlare fanns de skånska handlarna Robert Ohlsson från Jag-Parts och Jan Mårtensson från Classic Cars Service. Jan visade också upp olika modeller av kitcars för den intresserade publiken. Under eftermiddagen gick det ett sus genom den församlade publiken när Glenn Andersson kom i sin ombyggda E-type. Glenn hade låtit trimma upp XK-motorn till över 300 hästkrafter och bilen kunde göra ca 300 km/tim vid 6 000 varv.

I vimlet på gräsmattan sågs också Stefan Dubois från Stockholm, Sten Tellander från Sparsör, Kalle Magnusson och Bo Sanderberg med hustru Karin från Göteborg samt Lars Pålsson från Vejbystrand med sin kycklinggula E-type. Holländaren Peter Zwakman visade upp sin XK 120 DHC inför mig och min fästmö Eva Ericsson samt Lars-Olof Strömquist. Eleganstävlingen tilldrog sig förstås deltagarnas intresse och domarna försökte göra ett så kvalificerat jobb som möjligt. Domarna i Mk I-Mk II-klassen, Christer Ringlund och Jens Arneberg, hade svårt att skilja Gustav Arnes och Håkan Berndtssons bilar åt. Som domare kunde vi också se engelsmannen Roger Burton som till vardags jobbade i sin verkstad i Stora Leverne och som specialiserat sig på att restaurera Jaguarer.

Vinnarna i eleganstävlingen blev i XK-klassen Peter Zwakman, XK 120 följt av Bo Sanderberg, XK 140 och Bo Nygren, XK 150.

I Äldre Saloon-klassen vann Rolf Ringström, Mk VIII före Ole Moesgaard-Jakobsen, Mk IX och Henrik Johansson, Mk IX.

Övriga Saloon-klassen vanns av Ebbe Ström, 420 följt av P-E Holmström, S-type och Mikael Jönsson, Mk X.

I Mk I-Mk II-klassen vann Kalle Magnusson, Mk I före Håkan Berndtsson, Mk II och Gustav Arne, Mk II.

E-type-klassen vanns av Mikael Jönsson, som alltså tävlade med två bilar, före Anders Hultman och Sören Kristiansen.

I XJ och XJS-klassen vann Bengt Svensson, XJ 6 före Roar Toresen med okänd bil och Kjell Pettersson, XJ 6.

Best in Show blev Kalle Magnussons Mk I från 1959 och pris för längsta färd gick till Peter Zwakman från Holland med sin XK 120.

Från kl 18.00 var det fria aktiviteter i form av dopp i poolen, minigolf och förberedelser för middagen. Runt 19.30 delades priserna i eleganstävlingen ut och därefter serverades middagen följt av dans och barservering.

Under söndagen den 8 juni var det några som tog en motionsrunda i omgivningen och kanske ett dopp i poolen följt av frukost. Kl 10.00 startade rallyt med tillhörande tipsrunda. Rallyt gick genom traktens natursköna omgivningar och sträckte sig fram till kl 13.00 då det blev lunch och prisutdelning. Några av de kluriga frågorna under tipsrundan var vilket instrument Glenn Miller spelade, trumpet, trombon eller klarinett? Rätt svar, trombon. En annan fråga var vem som var först på månen, Gagarin, Armstrong eller Glenn? Rätt svar, Armstrong. Ytterligare en fråga gällde numret till fröken ur, 90 120, 90 150 eller 90 510? Rätt svar, 90 510. Parentetiskt undrar jag om någon kommer ihåg 23 90 00 dvs numret som under 1968 ersattes av 90 510? Vinnarna i rallyt var Stefan Boberg, följt av Tore Gjesti från Norge och på delad tredjeplats Stefan Dubois och Niklas Gyllenskepp.

Den 3 oktober var det fransk vin- och ostkväll i Göteborg. Arrangör var Roland Karlsson som hade visat en strålande förmåga att, för denna mycket enkelinriktade anglofila klubb, ordna en fest helt i fransk stil, dvs allt från vinsorter, servetter och musik. Ostbrickan var magnifik! Den var arrangerad på en drygt två meter lång planka med exotiska frukter och massor av fina ostar. Vinflaskorna var klädda i folie för att maskera märkena, så att gästerna kunde jämföra olika sorter, gissa distrikt och namn. Roland berättade initierat om de olika vinerna. Kvällen avslutades med allsång till gitarrackompanjemang av Bo Sanderberg. Några av de övriga deltagarna var Per-Håkan och Anna-Lisa Freding, Bengt Svensson med dotter och Ewa Smedbro.



Bild 8. Från tidning 156 1999 sid 24. Arrangören Roland Karlsson, en av klubbens mest engagerade medlemmarna i Göteborgssektionen, visade en strålande förmåga att ordna en fest i fransk stil. Roland köpte sin XJ 6 1981 och renoverade bilen 1997. Den rullar fortfarande, 2023, i Rolands ägo. Foto: Åke Lundin.



*Bild 9. Från tidning 88 1987 sid 20. Några av deltagarna i ostkvällen var Bengt Svensson med dotter och Anna-Lisa Freding.
Foto: Okänd.*

Söndagen den 5 oktober var det dags för det årliga Stockholmsrallyt. Till skillnad mot förra året som gick i hållande regn, kunde vi detta år njuta av ett underbart höstväder. Starten gick vid klubblokalen, där arrangören Lars Möllerstedt, lämnade över karta med färdbeskrivning.

Beskrivningen visade inte bara färden utan berättade också på ett intressant sätt lite om de platser som passerades. Färden gick mot Stora Essingen och vidare mot S:t Eriksplan, där kontrollen dessvärre var bortrövad. Efter den malören gick färden mot Djurgården, där Lasses fru hade dukat upp med kaffe, saft och kakor.

På väg mot nästa kontroll hamnade Jaguarerna i bilkö utefter Strandvägen och många chaufförer tittade med bevakande ögon mot termometermätaren på sina gamla bilar. Till slut hamnade deltagarna först på Riddarholmen och därefter på Långholmen.

De flesta ekipagen tog ca tre timmar på sig att nå målet som var klubblokalen på Kristallvägen i Solberga. Här var det åter dags för lite förfriskningar i form av korv, bröd, öl och läsk. Första pris i rallyt gick till Mikael Wetterlund följd av klanen Anders Bälter. Tredje pris gick till mig själv, Leif H Andersson, tillsammans med Hans Edelin.



Bild 10. Från tidning 86 dec 1986 sid 45. Vid en av kontrollerna hittade vi Thomas Mohlkerts XJ 12 C, 1975. Thomas köpte bilen 1984 och den är fortfarande i Thomas ägo. Bilen ställdes av 2015 pga utebliven kontrollbesiktning. I bakgrunden ser vi Stefan Dubois' Mk II, 3.4 l från 1964. Foto: Hans Edelin.



Bild 11A. Text: Stefan Dubois köpte bilen 1986 och den finns fortfarande i hans ägo. Stefan står tv på bilden. Bilen ställdes av 2010 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Hans Edelin.



Bild 11 B. Kanske var det under detta rally som Tommy Kask med dam dukade upp sin lunchkorg på huven på sin Mk II, 2.4 l från 1966. Tommy köpte bilen 1986 och sålde den 1989. Den bytte sedan ägare 1990 igen och hamnade hos Claes Göran Bengtsson i Åhus. Bilen fick körförbud 2016 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Okänd.

Klubbens stora satsning för medlemmarna var Jaguarbulletin nr 85, som kom ut under november. Bulletinen var egentligen en bok som handlade om modellerna XK 120-XK 150 och som vi kom att kalla XK-boken. I detta projekt stod jag för idé, manus, bearbetning och layout. Till min hjälp hade jag specialmedarbetare i form av Mikael Grewe, Mats Kempe, Olle Jonsson, Lars Kärger, Arne Liedholm, Lars Möllerstedt och Christer Ringlund.

Redan två år tidigare, på hösten 1984, hade jag satt in en blänkare i Bulletinen om att jag ville få in material om XK-bilarna för att göra något informativt om dessa bilar. Jag fick ett stort gensvar och fick in mängder av artiklar, tidningar och böcker.

Jag fick också tillstånd av Paul Skilleter och Andrew Whyte, två engelska författare av billitteratur, att använda deras material i vår publikation. Jag hade nu hur många dokument som helst till mitt förfogande. Med hjälp av ovanstående specialmedarbetare och ytterligare 16 klubbmedlemmar satte jag igång att bearbeta allt material.

Så var det det här med kostnaden. Jag hade ju bett om sponsring flera gånger i Jaguarbulletinen. Resultatet blev att 35 företag, vissa med anknytning till klubbmedlemmar, och fem klubbmedlemmar såg till att XK-boken kunde produceras.

Jag renskrev sedan allt på klubbens elektriska skrivmaskin och rasttrade (reproducera en bild från t ex en tidning så att bilden blir tydlig) bilder på kvällarna hos reklambyrån på jobbet. Sedan gjorde jag layouten på ett ljusbord som Janne Stenback gjort för att underlätta arbetet. Som jag tidigare nämnt såg ljusbordet ut som en gammaldags pulpet från 1950-talet med en lampa under ett plexiglas så att jag kunde lägga in text och bilder exakt rakt. Jobbet tog nästan två år, men till slut fanns en färdig bok på 454 sidor som vi sände ut till medlemmarna.

Dessutom tog vi fram 100 st inbundna böcker som numrerades och såldes till medlemmar som ville ge bort något fint till någon annan. Jag skrev in alla köpare i en liten bok och 1994 fanns bara nio exemplar kvar till försäljning. Den inbundna boken kostade 425 kr plus 23,50 i frakt. Ville man istället ha ett extra exemplar av den enklare varianten fick medlemmen betala 225 kr plus frakten. Efter Sommarmötet 2012 hörde en medlem av sig som hade en inbunden bok utan dekal med nummer. Det var Manfred Klopotek som fick nummer 92. Nu, 2023, återstår alltså dekalerna 93-100. Har någon medlem denna inbundna bok med röda pärmsidor, så hör av er till mig så att boken blir komplett!



Bild 12 A. Klubbens stora satsning XK-boken. Boken togs också fram i 100 st inbundna exemplar, där vi fortfarande efterlyser de 7 sista köparna. Foto: Leif H Andersson.

I slutet av november hade Stockholmssektionen besök av en representant för Castrol, som på ett mycket trevligt sätt berättade om oljors och bromsvätskors egenskaper. Vi fick också se ett par informativa filmer. Det som bl a var intressant att få veta var att Castrol bestämt avrådde från att använda silikonväska i broms- och kopplingsbehållarna. Detta på grund av att silikon tydligen är kompressibel, dvs vätskan är inte bra för gummit.

Detta kom som en chock för mig och flera andra i församlingen, som fyllt silikon i våra system. Man varnade alltså för att byta från vanlig bromsvätska till silikonvätska. Hur noga man än rengör delarna finns alltid rester kvar i gummit och blandningen silikon mot gummi har en negativ effekt på gummidetaljerna. Mötet var mycket välbesökt och många frågor om olja kunde besvaras av Castrols representant.

Tilläggs bör att året därpå, 1987, hade vi lagt in en artikel från tidningen Automobil, där författaren och klubbmedlemmen Staffan Swedeborn berättade om fördelarna med silikonvätska. Staffan berättade, det många av oss förstås vet, att vanlig bromsvätska drar åt sig vatten, vilket får som följd att pedalen så småningom blir degig, sjunker och man måste pumpa för att få bromsverkan. Vattnet angriper så småningom hjulcylindrarna som rostar och till slut får man byta dessa till en stor kostnad. Ja, ni märker att uppfattningen om vanlig bromsvätska vs silikonvätska är olika mycket beroende på vem man talar med!



*Bild 12 B. Från tidning 88 1987 sid 12. Bromsvätska från Castrol eller silikon från Cartel, det är frågan!
Foto: Tidningen Automobil.*

Julfesten i Göteborg gick av stapeln den 20 december kl 19.00 i deras klubblokal på Järnmalmsgatan. Ett komplett julbord serverades till en kostnad av 150 kr. Givetvis förekom det också en bar med olika läckerheter! Arrangörer var Roland Karlsson och Kalle Magnusson. I vimlet kunde vi bl a se Martin Carlsson, Lars Owe Ohlsson, Gerhard Karlsson, Per-Håkan Freding, Jan Thorén, Christer Ringlund och Ewa Smedbro.



Bild 13. Från tidning 88 1987 sid 21. Göteborgarnas långbord på julfesten 1986. Foto: Okänd.

Ett par lite annorlunda upprop fanns i decembernumret av Jaguarbulletinen. Det ena uppropet gällde om några medlemmar ville åta sig att svara för en nordisk Jaguartidskrift med innehåll från i första hand Sverige, Danmark, Norge och Finland.

Det andra uppropet handlade om att tillsammans med några medlemmar arrangera en engelsk reservdelsdag. Där skulle de etablerade reservdelshandlarna tillsammans med enskilda medlemmar från de engelska klubbarna ha salustånd med reservdelar till försäljning. Intresserade uppmanades att kontakta klubbkontoret. Såvitt jag kommer ihåg blev det ingenting av dessa upprop!

Under året gav klubben ut fem tidningar, nr 82-86. Tidningarna låg på mellan 32-54 sidor om vi bortser från XK-boken som var på 454 sidor. Utöver de som nämnts tidigare i XK-boken medverkade också Curt Hässler från Scanauto, Lars-Olov Wilén, Thorbjörn Persson, Anders Bälter, Claes Herdenstam, Kalle Magnusson, Jan Thorén, Denis Blomström, Sten Tellander, Tommy Thörnvall, Michael Landberg, Peter Storm, Lars Berg, Mats Rixon, Mikael Wetterlund, Anders och Mia i Bromma, Peter Goldman, Rainer Johansson, Lars Ericson, Jens Arneberg, Per-Ola Arneberg, Lasse Strömquist, Anders Johansson och Bo Sanderberg.

Avgiften för 1986 var 130 kr och inträdesavgiften var 65 kr dvs halva årsavgiften. I slutet av året beräknade vi att antalet medlemmar var ca 1 400.

Kapitel 17, 1987

Redaktörer för årets första tidning, nr 87, var troligtvis Stockholmssektionen, medan nr 88 gjordes av Göteborgssektionen med Kalle Magnusson i spetsen. Bulletinerna 89 och 90 svarade Stockholmssektionen för. Redaktör var jag själv, Leif H Andersson, och till min hjälp hade jag Hans Edelin, Jan Unander, Gunnar Wikman, Arne Liedholm, Jan-Åke Andersson, Mikael Wetterlund och Torsten Berglund. Oktoberbulletinen, nr 91, svarade Wermland-Nerikesektionen för med Anders Sundin som redaktör och Decemberbulletinen, nr 92, hade Södra sektionen tagit hand om med Per-Ola Arneberg som redaktör.

Årets första tidning hade flera intressanta artiklar om ytbehandling. Vi fick också information om sprutförzinkning, meloxering och förkromning. Totalt fick vi tio sidor om hur det går till att förbättra utseendet i bl a motorutrymmet. Den av de firmor som fick komma till tals var Södra Förnicklingen som mycket riktigt låg söder om Stockholm.

Efter att ha läst de intressanta artiklarna om ytbehandling lämnade jag in mina aluminiumdetaljer till denna firma. Redan vid inlämningen fick jag dåliga vibbar då ägaren gjorde ett oförklarligt arrogant intryck. När jag sedan skulle hämta ut delarna var jag tvungen att påpeka att jobbet inte var bra utfört. Det handlade verkligen om fusk! När jag talade om för ägaren att jag ville ha jobbet bättre utfört blev han både upprörd och oförsämd.

Det blev svårt att rekommendera Södra Förnicklingen till klubbmedlemmarna och jag tror att det inte dröjde alltför många år innan firman försvann från marknaden. Efter de tio sidorna om ytbehandling fick vi nio intressanta sidor om oljor.

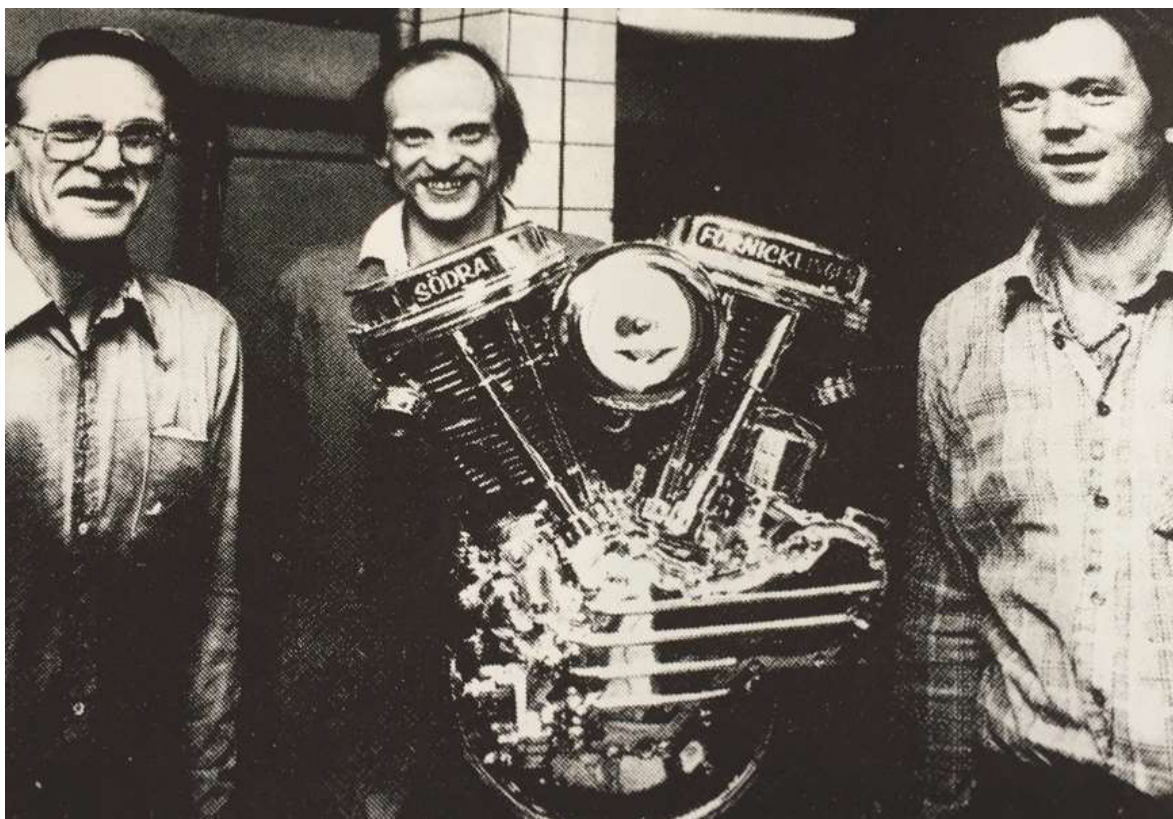


Bild 14. Från tidning 87 1987 sid 20. Arne Hellström, Hans Björkman och Willy Mattsen jobbade på Södra Förnicklingen. Foto: Leif H Andersson.

Lördagen den 24 januari hade Scanauto i Stockholm sänt ut en elegant inbjudan, dels till potentiella köpare, dels till Jaguarklubben för att premiärvisa den nya XJ 6:an med det tidiga kodnamnet XJ 40. Mitt bland silverkannor för olika sorters te stod två nya bilar för beskådande och provsittning, omgivna av stolta säljare och vänliga värdinnor. I vimlet kunde vi se Jan Stenback, Hans Edelin, Per Andersson, Peter Goldman, Eva Ericsson, Ulf Cronwall samt jag själv, Leif H Andersson. Från Scanauto deltog klubbens kontaktperson, försäljningschefen Åke Alsenmo och den för många av oss kände verkstadschefen Kjell Schützer.



Bild 15 A. Från tidning 88 1987 sid 18. Ulf Cronwall provsitter nya XJ 6:an. Lite trångt i baksätet tyckte Ulf som är en bit över 180 cm. Foto: Leif H Andersson.

Två dagar senare, den 26 januari var det göteborgarnas tur. Scanauto i Göteborg hade bjudit in till förhandsvisningen av nya XJ 6 vid utställningshallarna i Sisjön. Det var en stark upplevelse för göteborgarna med tanke på att det var 19 år sedan Jaguar senast presenterade en XJ 6. Medlemmarna uppfattade bilen som mycket modern.

Det fanns elektroniska övervakningssystem i form av datorer mm så att vi nästan trodde att vi hamnat i cockpit på ett flygplan. Nu var det svårare att manuellt hitta ev fel på sin Jaguar, men för detta ändamål hade tillverkaren tagit fram det databaserade diagnossystemet, JDS, där man satte in en avkännare i en kontakt och sedan läste av var felet fanns på en display. I vimlet på denna träff såg vi bl a Roland Karlsson och Scanautos chef Bengt Ostergren.

Lördagen den 7 mars kl 16.00 samlades intresserade medlemmar för årsmöte i klubblokalen på Kristallvägen i Solberga utanför Stockholm. Kostnaden denna gång hamnade på 70 kr. Som vanligt startade mötet med video, denna gång om bl a olja. Till detta serverades kaffe med dopp och därefter tog årsmötet vid under ca en och en halv timme. Till sist middag, dans och barsservering.

Detta år gick Arne Rydberg in som kassör efter Patrick Broström och Per Ljunggren utgick som ledamot utan ersättare. Birger Carlsson utgick som representant för Småland och posten blev tills vidare vakant. Efter val av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt.

Ordförande, Leif H Andersson

Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin

Kassör, Arne Rydberg

Representant Södra sektionen, Jan Mårtensson, Per-Ola Arneberg

Representant Stockholm, klubbmästare, Lars Möllerstedt

Representant Göteborg, Kalle Magnusson

Ledamot, Bo Sanderberg

Ledamot, Olle Ljungström

Ledamot, Björn Riise

Ledamot, Mikael Grewe

Revisorer

Lars Kärger

Ulf Ekestubbe

Övriga

Representant Småland, vakant

Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin

Representant Finland, Risto Forsström

Under april fick vi lite västsvenskt skvaller från göteborgarna. Vi fick bl a veta att Bo Sanderberg, som lagt ned hela sin själ i att bygga ett garage på tomten i Västra Frölunda, lyckats delvis riva detsamma med sin Volkswagenbuss. Detta skulle också vara förklaringen till att Bosse inte heller fick klar sin Mk VIII till våren detta år. En annan orsak till att Mk VIII:an fick vänta var att Bosse under hösten 1986 fått tillökning i familjen och var tvungen att läsa godnattsagor istället för att renovera bilen.

Tilläggas bör, 2023, att Bosse aldrig fick bilen klar. Efter Bosses bortgång 1992, började Mats Rixon hjälpa till med att renovera bilen. I dagsläget är bilen flyttad från garaget i Västra Frölunda till Karin Sanderbergs och Mats Rixons gemensamma hus i Löderup. Bilen är fortfarande inte riktigt klar, men Mats jobbar på!

Åter till västsvenska skvallret detta år. Mats Rixon jobbade vidare med bl a sin S-type och skvallerröfaktaren, Tommy Thörnwall, undrade försynt hur denne civilingenjör inom motorteknik kunde hinna med alla Jaguarprojekt. Mats hade också köpt ekerhjul i början av 1980-talet och omgivningen hoppades att kunna få se dessa på bilen inom den närmaste femårsperioden.

En medlem som ofta deltog i våra möten var Arne Johansson från Västra Frölunda. På ett Sommarmöte fick han upp känslan för XK-vagnarna och hittade så småningom en XK 120 S i Malmötrakten. Det var inte bara att tuta och köra utan Arne måste ge sig på jobbet med en helrenovering.

Renoveringen påbörjades under 1988 och fortsatte under lång tid. Arne ägde bilen fram till ca 2003 då ägandet övergick till Georg Helenius i Sollentuna. Georg och sonen Johan köpte då bilen, där en del av grundjobbet var klart, men många delar fanns också i lådor och kartonger. Johan fortsatte arbetet vid sin verkstad och återställde bilen till mint condition. Under 2016 exporterades bilen till England och senare till Frankrike där den aktionerades ut i Paris till ett icke nämnbart pris.



Bild 15 B. Från tidning 93 feb/mars 1988 sid 35. Arne Johanssons arbete har kommit i gång, men ännu återstår en hel del att göra. Foto: Bengt Svensson.



Bild 15 C. Bilen såldes under 2003 till Georg Helenius i Sollentuna, som här för första gången provkör den 2014. Bilen renoverades av sonen Johan Helenius. Foto: Johan Helenius.



Bild 15 D. Den färdiga bilen exporterades först till England 2016 och efter en tid till Frankrike, Rétro Mobile i Paris där den såldes på auktion. Foto: Johan Helenius.

Sommarmötet ägde rum 6-7 juni på Lökebergs pensionat utanför Kungälv. Pensionatet var en komplett konferensanläggning med fyra festsalar och ett hundratal gästrum. Sällskapsrum och biljardrum fattades inte heller. I någon av gillestugorna väntade bastubad för de hågade eller om man hellre ville ta ett pass i motionslokalen gick det också bra. Lökeberg låg i en enastående miljö, nära till salta vikar, klippor och öppna landskap. Båtturer till Marstrand samt rally bland graniten utlovades av funktionärerna, vars antal uppgick till 30 stycken. Huvudarrangör var Kalle Magnusson.

På förmiddagen lördagen den 6 juni startade incheckning och parkering. Över 300 deltagare och ca 100 Jaguarer hade anlänt till mötet. Kl 13.00 började eleganstävlingen. Samtidigt startade också reservdelsförsäljningen med bl a Birger Carlsson, Smålands Jaguarservice, vid sitt salustånd. Fynd kunde göras, för vad sägs om en komplett instrumentering till en XK 150 för en hundralapp. Men då var det naturligtvis ett vänskapspris.

I eleganstävlingen visade engelsmannen Roger Burton upp tre av sina restaurerade bilar varav en E-type blev en av vinnarna i tävlingen. De dominerande modellerna var olika XJ följt av Mk I och Mk II. Bara två XK fanns med på detta möte, dels Bo Sanderbergs XK 140 från 1956, dels Peter Zwakmans XK 120 DHC från 1953. I omgivningen bland de utställda bilarna kunde vi se Kalle Magnusson, Hans Edelin, Ola Kjerrud från Scanauto, Karl-Erik Sahlberg med sin Mk V och Jan Bryskhe med en XJ 12 L. Jan Stenback hade med sig en nyinköpt XJS och Sten Tellander körde för dagen en XJ V12. Även Tom Gruen körde en XJS, mycket speciell och häftig blickpunkt med sin intensivt röda lackering. Bjarne och Katrine Svendsen kom med en tvååring och en nyfödd i en XJ 6 till mötet. Trots många Jaguarer i garaget var det den enda bil som just nu var körbar och gick att lita på.

Huvuddomare Christer Ringlund körde en lånad Mk V och Bo Martinsson sin Mk X. (Bo meddelade, efter avslutat Sommarmöte, att hans nyrenoverade motor tyvärr hade rasat på hemvägen). Mikael Grewe kom utan Jaguar, men istället med sin mycket välvårdade och välhållna MG Magnette. Jan Mårtensson från Classic Cars Service visade upp en C-type under uppbyggnad. Bertil Anderson såg vi till bland klubbens reservdelar, där han gjorde flera fynd till sin bil. Per-Olof Bergman med fästmö putsade fortfarande på sin XJ 6 för att nå en av de åtråvärda platserna i eleganstävlingen. Ard D Axegård strosade runt bland E-typevagnarna med sin stora, snälla hund.



16 A. Tom Gruen körde sin XJS med dess intensivt röda lackering. Ett blickfång! Foto: Okänd.



Bild 16 B. Christer Ringlund hade till det här mötet lånat Karl-Erik Sahlbergs Mk V från 1950 för att visa upp för deltagarna. Här skickas Christer iväg av Roland Karlsson vid starten i rallyt. Foto: Hans Edelin.



Bild 17. Från tidning 90 aug 1987 sid 8. Ann-Christine Gustafsson säljer klubbprylar till Lars Evenborn (som inte syns på bilden). Foto: Okänd.



Bild 18. Från tidning 90 1987 sid 11. Lars Austrin tv med bror letar efter reservdelar. Foto: Okänd.



Bild 19. Från tidning 90 1987 sid 13. Bertil Andersson fyndar bland klubbens reservdelar. Foto: Okänd.



*Bild 20. Från tidning 90 1987 sid 26. Domare Tom Gruen bedömer en XJ 12.
Foto: Okänd.*



Bild 21. Från tidning 90 1987 sid 27. Lars Ericson och Bengt Mörner försöker ena sig om rätt poäng för motorutrymmet. Foto: Okänd.



Bild 22. Från tidning 90 1987 sid 12. På kvällen serverades en vällagad middag. Bland gästerna fanns Per-Olof Bergman med fästmö tv, Bengt Svensson och Per-Håkan Freding. Foto: Okänd.



Bild 23. Från tidning 90 1987 sid 16. Text: Bland pristagarna ser vi Per och Anders Storm som fick pokal och diplom för sin tredjeplacering i eleganstävlingen. Foto: Okänd.



Bild 24. Från tidning 90 aug 1987 sid 30. Per-Håkan Freding lyssnar på Per Andersson och Johan Fagerstedt i Tekniska Hörnan. Foto: Okänd.

Efter att ha handlat sina reservdelar kunde den hugade medlemmen ta den utlovade båtturen till Marstrand eller bege sig till en av konferenssalarna för att titta på videofilm, alternativt utöva fria aktiviteter. Under eftermiddagen vidtog teknisk rådgivning av klubbens experter. I panelen kunde vi bl a hitta Per Andersson och Johan Fagerstedt, som bl a svarade på frågan om hur man kunde sätta in en radio i en plusjordad Mk II. Svaret blev att man måste isolera radion med t ex en träram. Ett annat ämne behandlade silikonvätskans för- och nackdelar. Panelen menade att fördelarna uppvägs av nackdelarna. Parentetiskt vill jag meddela att mekanikern Anders Persson vid Union Jack omedelbart bytte tillbaka till vanlig bromsvätska i såväl broms- som kopplingsbehållare, när han för tretton år sedan (dvs 2010) såg över mina bromsar.

På kvällen välkomnades deltagarna till restaurangen med en välkomstdrink och sedan festsupé, som avslutades med prisutdelning i eleganstävlingen. Denna kväll hade klubben hyrt in ett dansband för att göra kvällen extra festlig, Thomas Ivarsson Golden Quartet. Klubbmedlemmen Arne Johansson underhöll sedan publiken, vilket inte hindrade Jyri Järvenkylä att tillfälligt somna på sin stol. Jyri höll strax därefter ett mycket intressant tal till de församlade middagsgästerna! (Entreprenören Jyri (1947-2015) var känd i hela Norden, inom teknik- och forskarvärlden, för sina uppfinningar. Han fick bl a patent på hur man återvinner plastmaterial till nya plaströr). Per och Ina Sernstad berättade för mig och min fästmö Eva Ericsson mycket om sin nyinköpte XJ. Per berättade också att efter mötet skulle färden för Per och Ina gå till bilarnas hemland. I vimlet kunde vi också se Bert Carlsson och Åke Andersson diskutera något viktigt med Gunilla Swedeborn.

I eleganstävlingen delades bl a följande priser ut:

I XK-klassen delades bara två priser ut, första till Bo Sanderbergs XK 140, 1956 och andra till Pieter Zwakmans XK 120 från 1953.

I Mk V-Mk IX-klassen vann Kjell Törre, Mk IX, 1960 före Karl-Erik Sahlgren, Mk V och Per Gunnar Audum, Mk VII, 1956.

I Mk I-Mk II-klassen gick samtliga priser till Mk II. Första pris förärdades Tage Bålefalk med en 1966 års modell, andra pris togs av Håkan Berndtsson med sin bil från 1965 och tredje pris fick Thore Andersson med en 1966 års modell.

I E-type-klassen vann Göran Hultmark med okänd bil följd av Stefan Boberg med en 1971 års modell och Börje Kjellberg också med en bil från 1971.

XJ-klassen vanns av Bengt Svensson, XJ 6, 1977 följd av Björn Lundin, XJ 12 C, 1975 och Peter och Anders Storm, XJ 6, 1975.

I Mk X, S-type och 420-klassen vann Bo Martinsson, Mk X, 1962 följd av Per-Erik Holmström, S-type, 1965 och Mats Rexion, S-type, 1966.

Bland domarna hade vi då sett Jyri Järvenkylä och Thorbjörn Eriksson bedöma XK-klassen, Per-Ola Arneberg och Martin Karlsson bedöma S-type m fl, Thomas Salomonsson och Stefan Boberg bedöma E-type och Bengt Mörner bedöma Mk I- Mk II samt Mikael Grewe och Tom Gruen bedöma XJ-klassen.

Söndagen den 7 juni började för många med ett dopp i havet följt av ”english breakfast”. Vid tiotiden startade rallyt som arrangörerna kallade ”The Living Country Run”. Huvudarrangör var Roland Karlsson och till sin hjälp hade han ett stort antal funktionärer. Totalt räknades 29 bilar in till starten. Första kontrollen, vid Hålda skola, gick ut på att stanna ”så nära mitt i prick som möjligt”, som arrangören uttryckte det. Någon sorts piltavla där vi skulle parkera med nosen mot tiopoängaren. Nästa kontroll låg vid Ingetorpssjön och bestod av en låda med hemligt innehåll, en del lätta att känna igen, andra inte. Den tredje kontrollen bestod av ett manöverprov där bilen skulle ställas med hjulen på fyra utplacerade plattor. Flera kontroller genomfördes på olika platser, bl a stövelkastning. Mellan kontrollerna färdades deltagarna genom det bohusländska landskapet med klippor, hav och spirande försommargrönka. Bland deltagarna i rallyt kunde vi bl a se Bengt

Svensson med familj i sin XJ tillsammans med Per-Olof Bergman också med familj. Christer Ringlund med fru i Karl-Erik Sahlbergs Mk V och Lars Evenborn i sin Mk II tillsammans med Ann-Marie och Magnus.

Lunch i form av bohusländskt smörgåsbord serverades vid 13.00-tiden samtidigt som prisutdelningen skedde i rallytävlingen. Förstapriset gick till Bert-Ove Andersson från Skövde, andra priset fick Björn Clausen från Veinge, båda fick helårsprenumerationer på tidningen Automobil och tredje pris gick till Bengt Svensson från Limmared, en halvårsprenumeration på samma tidning.

Efter Sommarmötet återgick vardagen för klubbadministratörerna. Mitt i sommaren kom klubbens femte matrikel ut. Den var oerhört omfattande och hade sammanställts av en grupp personer. Dessa var Hans Edelin, Mikael Grewe, Peder Månsson, Åke Andersson, Lars Kärger, Ulf Cronwall och jag själv. Matrikeln innehöll bl a en presentation av klubben och klubblokaler i Stockholm och Göteborg, klubbens stadgar, en fantastisk presentation av Jaguars alla modeller från 1931 till 1987, förteckning över rabattgivande företag, förteckning på Jaguarlitteratur och givetvis alla medlemmar i alfabetisk ordning och i postnummerordning. Denna matrikel innehöll 1344 medlemmar, medan antalet medlemmar per den 1 juli var drygt 1400.

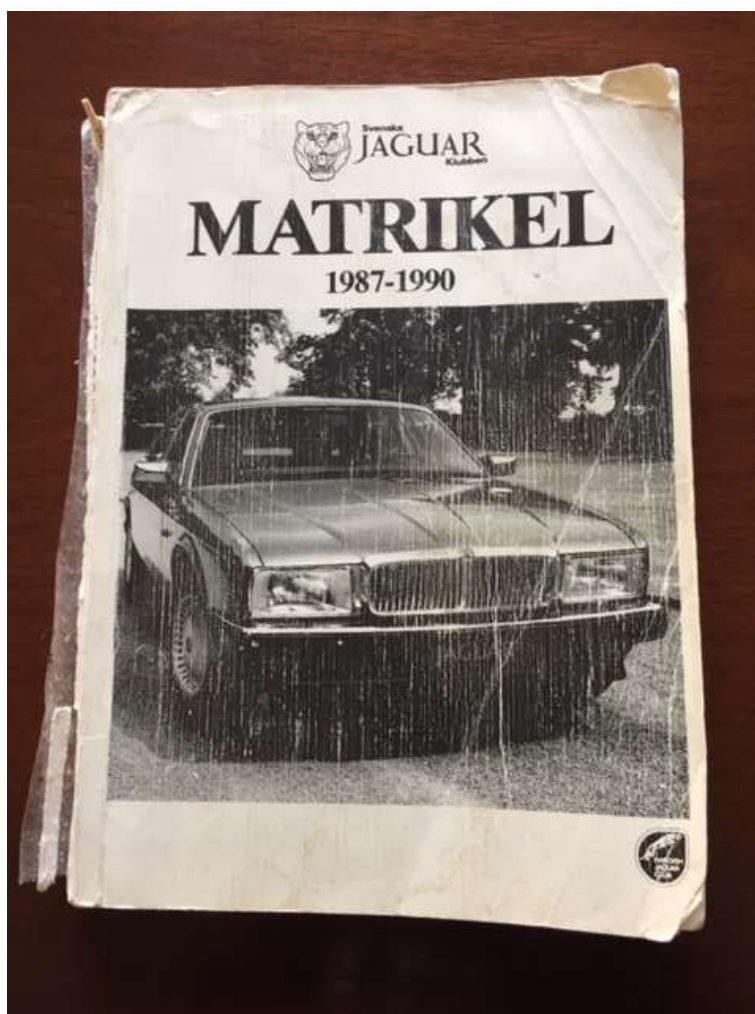


Bild 25. Mitt i sommaren kom klubbens nya matrikel ut. Bl a hade Ulf Cronwall gjort en fantastisk presentation av Jaguars alla modeller från 1931-1987. Foto: Leif H Andersson.

Under augusti hade klubben besök av Dagens Nyheter på klubbkontoret i Solberga. Vi fick berätta om klubben och vad man kunde göra på klubbkontoret. Journalisten skrev bl a att vi kunde sitta i chesterfieldsoffor och läsa tidskrifter och böcker eller bara prata Jaguar. Eller kanske titta på någon film om Jaguar. Hans Edelin intervjuades och han sa bl a att ”Poängen med Jaggan är känslan. Doften av trä och läder och mycket speciell väghållning”. Vidare berättade han att vi för närvarande var 360 medlemmar runt Stockholm och totalt runt 1 400 i hela landet. Med på detta möte var, förutom jag själv, bl a Viktor Walcu, (som på den här tiden hade huvudrollen i Svansjön på Operan), Mikael Wetterlund, Börje Edin, Stefan Dubois, Arne Rydberg, Jan Stenback, Peter Nordgren och Clas Göran Carlsson.



Bild 26. Från tidning 89 1987 sid 6-7. Från Arne Rydberg, Stefan Dubois, Jan Stenback, Peter Nordgren, Leif H, Viktor Valcu, Clas Göran Carlsson och Mikael Wetterlund. Foto: DN.



Bild 27: Varje måndag hade vi öppet hus. Bland gästerna kunde vi bl a se Ulf Sjödén i kavaj vid framdörren. Bilen, en E-type serie 1, 4.2 l från 1967, tillhörde Gunnar Eriksson som köpte bilen 1979 och sålde till Lars Herthelius 1987. Lars ägde bilen 1987-2006. Från 2016 ägs bilen av Jonas Lidén i Stocksund. Bilen godkändes i besiktning 2017 och rullar vidare. Foto: Hans Edelin.



Bild 28: Ännu en bild med klubbens kassör, Ulf Sjödin i vitt. Här tittar man på en S-type, en bil som inte längre finns i Transportstyrelsens register. Foto: Hans Edelin.

Söndagen den 23 augusti gick årets stora fotbollsmatch av stapeln mellan MG- och Jaguarklubben. De välputsade ekipagen anlände i god tid till samlingsplatsen i Jakobsberg för vidare transport till Ängsjö Friluftsgård i Stäket. Hur gick det då i matchen? Jo, Jaguarklubbens fotbollslag hade nog tillbringat för mycket tid i garaget för omvårdnad av sina bilar för MG-klubben vann med 2-0 efter en hård men rättvis kamp. Det var för övrigt andra året i rad som Jaguarklubben fick stryk i matchen. Tipsrundan vanns av Jan Borgfelt före Roger Lindqvist och Göran Arredal. Familjen Möllerstedt stod för värdskapet med den äran och serverade bl a välgrillad korv och hamburgare. I vimlet kring fotbollsplanen och grillen kunde vi se Göran Arredal, Staffan och Gunilla Swedeborn med dotter, Bert Carlsson, Åke Andersson, Rolf Nordwall, Katarina Attehall, Eva Ericsson med barnvagn, Ulf Randers, Olov Eriksson, Peter Nordgren och jag själv.



Bild 29. Jaguarklubben var tyvärr sist fram till bollen under en stor del av matchen. MG-klubben vann med 2-0 efter en hård men rättvis kamp. Foto: Bert Carlsson.

Söndagen den 13 september gjorde klubben en utflykt till Ard D Axegård, (1929-2001). Anledningen var att vår forne styrelseledamot och klubbmästare kommit på kant med samhället och levde lite i utkanten av omgivningen. Jag lärde känna Ard redan 1973 då han kom i sin E-type, 1968, till Sommarmötet vid Skokloster. Lite excentrisk var han, alltid välklädd i glencheckkostym och mycket social och värtalig.

Ard jobbade på nuvarande Nordea i det som nu är Moodhuset i Stockholm. Själv jobbade jag vid Klarabergsviadukten, så vi kunde då och då träffas till lunch. Men allt gick inte Ards vägar och i mitten av 1980-talet blev Ard en annan personlighet. Klubben gjorde en insamling för att ordna diverse räkningar och sammankallade också till en utflykt till Ard för att fixa till huset i Smara, nära Edsbro.

Vi sopade, skurade, diskade, tvättade fönster, slog gräs, fixade till i garaget och städade upp allt trasigt glas. Några av dem som ställde upp denna dag var Allan Lundborg, Börje Edin, Lars Möllerstedt, Yngwe Wihlsjö, Per-Olof Bergman med fästmö och jag själv. Några år senare gick såväl Ards E-type som fina hus till utmätning och Ard fick ett boende i Norrtälje.



Bild 30 A. Från tidning 91 okt 1987 sid 17. Deltagarna i utflykten till Ard är fr v Leif H, Allan Lundborg och Börje Edin. Foto: Leif H Anderssons kamera.



Bild 30. Från tidning 91 okt 1987 sid 17. Lasse Möllerstedt klipper gräset på Ard D Axegårds tomt. Foto: Leif H Andersson.



Bild 31. Ard D Axegård kom ofta i sin glencheck kostym. Här en bild från ca 1982. Foto: Bert Carlsson.



*Bild 32. En bild på Ard D Axegårds E-type från 1968. Från ca 1977.
Foto: Leif H Andersson.*

Söndagen den 20 september genomfördes det årliga Stockholmsrallyt i strålande höstväder. Samling skedde vid klubblokalen kl 11.30 och den här dagen hade det infunnit sig 23 ekipage som fick sina körinstruktioner av arrangören Lasse Möllerstedt.

Årets rally omfattade tio kontroller med frågor om allt från pop, matlagning, samhällskunskap och engelska bilar med en lagom svårighetsgrad för att vara såväl utslagsgivande som underhållande. Mitt i rallyt, vid Mosebacke Torg, serverade Lasse med familj det obligatoriska kaffet till musikunderhållning. Detta var den sk social- och beundrarkontrollen där bilarna beskådades och beundrades av såväl klubbmedlemmar som nyfikna stockholmare.

I vimlet kunde vi se Gert Larsson och Tommy Crona, Ulf Sjödin med codriver, Erwin Bennedich med fru i deras 340, Tom Gruen med sin ”hottade” XJS, Björn Riise och Mikael Wetterlund i en XK 120 och Thomas Mohlkert med tillhörande gäng. Givetvis fanns även jag själv där. Efter rallyt blev det prisutdelning i klubblokalen där Gert Larsson kvitterade ut förstapriset i form av en snygg Jaguarklubbströja.



*Bild 33. En av deltagarna i rallyt var Erwin Bennedich. Här med sin 340 Saloon från 1968.
Foto: Hans Edelin.*



Bild 34. Från tidning 91 okt 1997 sid 23. Vid Mosebacke Torg serverade Lasse Möllerstedt det obligatoriska kaffet. Tommy Crona och Gert Larsson t h på bilden lyssnar på musik och klurar ut svaren på frågorna. Foto: Okänd.



Bild 35. Från tidning 91 okt 1997 sid 23. Thomas Mohlkert th ser riktigt tuff ut i sina solglasögon. Hela gänget funderar kring frågorna. Foto: Okänd.

Under hösten gjorde Wermland-Nerikesektionen en resa till England för att förse sig med värdefulla reservdelar. Anders Sundin var i slutfasen av renoveringen av sin XK 120 och behövde de sista delarna för att få bilen i mint condition. Dick Eriksson hade i stort sett sin E-type klar, men ville köpa på sig förslitningsdetaljer. Lars-Göran Hagman hade flera bilar att arbeta med, så han hade inga problem med att bli av med sin reskassa. Thorbjörn Eriksson hade haft en pågående renovering av sin Mk VII under de senaste tio åren och behövde de sista delarna för att få den på rull. Han ville gärna ha en bil med sig tillbaka till Sverige också, gärna en XJS eller XJ 12. På resan genom England kom gruppen så småningom till Norman Motors där man gjorde flera inköp, men blev också förevisade en Daimler, 1975, för 550 pund. Hu, hela gänget flydde från denna bil som man trodde inte var annat än en rishög.

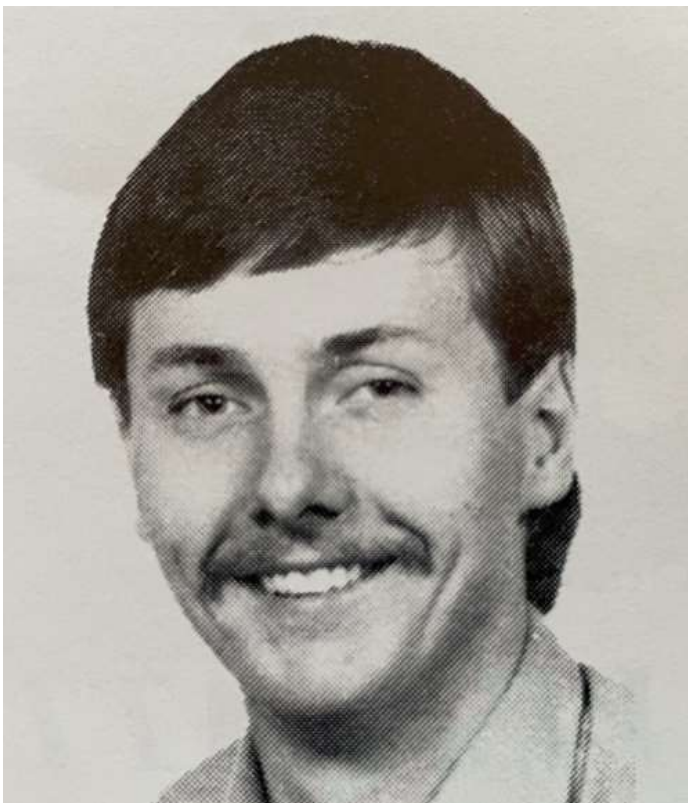


Bild 36. Från tidning 91 okt 1987 sid 3. Torbjörn Eriksson med klubbkamrater kompletterade sina bilar vid bl a Beaulieumarknaden. Foto: Okänd.

Hanna Motors besöktes senare samma dag. De hade ett antal XJ till försäljning, men deras huvudsakliga verksamhet var skrotning och försäljning av begagnade bildelar. Till slut nådde kvartetten Beaulieumarknaden med allt vad det innebar av reservdelar och bilförsäljning. Klubbens medlemmar var inte ensamma där när marknaden öppnade kl 10.00. När kravallstaketet lyftes bort stormade ca 25 000 bilfantaster in på området villiga att öppna sina plånböcker. Thorbjörn som ju var ute efter en XJ av något slag hittade slutligen en Daimler Sovereign, 2.8 l, serie 1 från 1972. Anders fick med sig avgassystem, hastighetsmätare och kromlister. Hela gänget var efter två dagar på marknaden nöjda med sina inköp och såg fram mot framtida resor till samma mål.

En dag i slutet av oktober besökte klubbens representant i Skåne, Per-Ola Arneberg, den nya firman Jaguarcenter i Lund, som var en sammanslagning av Bilteknik i Malmö och Classic Cars Service. Företaget låg på Lommavägen, men adressen var Flackarp 13 i Lund. Jaguarcenter var inrymt i en avstyckad lantgård och på den stora gårdsplanen fanns en rad imponerande Jaguarer, allt från salubilar till körbara renoveringsobjekt och concourbilar. De drivande personerna bakom Jaguarcenter var Jan Mårtensson från Classic Cars Service och Lars Ingvarsson från Bilteknik i Malmö. Reservdelschefen Kalle Borg, basade nu över fd Biltekniks omfattande lager av begagnade reservdelar. På baksidan av anläggningen fanns dessutom ett 15-tal skrotade Jaguarer, där ytterligare delar kunde plockas. Allt kunde man hjälpa till med på Jaguarcenter. Verkstaden var försedd med två lyftar för olika reparationer. Oljebyte eller helrenovering, inget var främmande för det nya företaget. Besöket avslutades med en kopp kaffe och en önskan från klubbens representant att lycka till i fortsättningen.



Bild 37 AAA. Från tidning 92 dec 1987 sid 12. Lars Ingvarsson från Bilteknik i Malmö var en av grundarna av Jaguarcenter. Foto: Per-Ola Arneberg.



Bild 37 AA. Från tidning 92 dec 1987 sid 12. På Jaguarcenters baksida fanns det gott om bilar till försäljning. Foto: Per-Ola Arneberg.



*Bild 37 A. Från tidning 92 dec 1987 sid 12. På Jaguarcenters baksida fanns det gott om bilar till försäljning.
Foto: Per-Ola Arneberg.*



*Bild 37. Från tidning 92 dec 1987 sid 12. På Jaguarcenters baksida fanns det också gott om begagnade reservdelar.
Foto: Per-Ola Arneberg.*



*Bild 38. Från tidning 92 dec 1987 sid 13. Kalle Borg var Jaguarcenters reservdelschef.
Foto: Per-Ola Arneberg.*

Verksamheten pågick inte under särskilt många år och den sista annonsen från Jaguarcenter i Lund fanns i Jaguarbulletinen under december 1990. Lars Ingvarsson försvann till bl a Tyskland och Jan Mårtensson återkom, redan under december 1989, under namnet Classic Cars i Ystad med information om försäljning och köp av Jaguar. En del av Jaguarcenters konkurslager köptes upp av Joe's Garage som startade upp sin verksamhet under 1990.

Den 17 november genomförde klubben en teknisk afton i klubblokalen i Stockholm. Den inbjudna gästen var Jan-Erik Höglund vid utbildningsenheten vid Michelin. Det blev en informativ kväll där vi alla hade möjlighet att bättra på våra kunskaper om bildäck.

Julfesten i Göteborg ägde rum den 5 december i klubblokalen. Priset var 175 kr och då ingick såväl komplett julbord som öl. Bar med vettig prissättning och bra musik bjöds det också på. Arrangörer var Mats Raxon och Roland Karlsson. I vimlet kunde vi se Jens Arneberg och Martin "Pacino" Carlsson i samspråk, medan Kalle Magnusson berättade något intressant för Britt-Marie Ringlund.

Barchefen Tommy Thörnvall letade efter angostura till en kräsen beställare och Christer Ringlund viskade något viktigt om sin Mk I nära örat på Ingegerd Bergenheim. Bo Sanderberg tillsammans med Per-Ola Arneberg och Rainer Johansson hade hög stämning runt sitt bord och Micke Molin fotograferade. Karin Sanderberg dolde sig någonstans i omgivningen.



Bild 39. Från tidning 93 feb/mars 1988 sid 22. Bland de som roade sig på göteborgarnas julfest var Jens Arneberg tv och Martin "Pacino" Carlsson. Foto: M Molin.



Bild 40. Från tidning 93 feb/mars 1988 sid 22. Kalle Magnusson i tjusig hatt har en pratstund med Britt-Marie Ringlund. Foto: M Molin.



Bild 41. Från tidning 93 feb/mars 1988 sid 23. Christer Ringlund i förtroligt samtal med Ingegerd Bergenheim. Foto: Micke Molin.

Årets sista tidning, nr 92, innehöll en hel bilaga med klubb tillbehör, där flera av Södra sektionens medlemmar på trevliga foton presenterade overaller, tygmärke på kavaj, V-ringad plyschtröja i olika färger och T-shirts. Till försäljning fanns också vagnmärken, klubb nålar, vindrutedekaler, våra specialnummer om Mk II, Mk V-Mk IX, XK-boken, samlingsbulletiner, samlingspärmar och minnesplaketter. Tanken var att klubbmedlemmarna skulle passa på att köpa fina julklappar till familjen.

Avgiften för 1987 var troligtvis 130 kr och inträdesavgiften var 65 kr, dvs halva årsavgiften. I slutet av året beräknade vi att antalet medlemmar var ca 1 450.

Kapitel 18, 1988

Redaktör för årets första nummer, 93, var Kalle Magnusson från Göteborgssektionen. I redaktionen kunde vi också hitta Bo Sanderberg, Christer Ringlund och Mats Rexon. För nummer 94 hade Norrlandssektionen ansvaret och mest av alla jobbade redaktören själv, Håkan Björklund, trots att han "bara" bodde i Sandviken. Engagerad i detta nummer var också Per-Olof Bergman. Redaktör för juni- juli- och augustinumren, 95, 96 och 97, var jag själv, Leif H Andersson, från Stockholmssektionen. Medarbetare i nr 95 var bl a Ove Säverman från Dagens Nyheter, Niels Due Abrahamsen, Henrik Johansson och Lars Hertelius.

Medarbetare i nr 96 var Ann-Marie Andberg, Monica Hagman, Ingegerd Bergenheim, Stefan Dubois, Lars Tjörnebrandt, Lennart Ohlsson, Lennart Hansson, Bengt Svensson, Uno Johansson, Ulf Grankvist, Jan Stenback, Odd Björn Bergman från Bilkonsult, Kjell Schützer från Bilkonsult och Siv Helander från Laholms tidning.

I nr 97 medverkade Harald och Inga-Lill Pantzar, Gregor Weiss, Birger Carlsson, Per-Erik Wahlberg, Gunnar Wikman, Torsten Berglund, Björn Hammar, Bengt Söderberg. Börje Edin, Arne Liedholm och Christer Ringlund. Nr 98 producerades av Wermland-Nerikesektionen där Anders Sundin med medarbetare gjorde en stor insats. Dessa var Lasse Hagman, Sven Nordensten, Lars-Erik Svantesson och Monica Danielsson.

Lite från administrationen. Detta år hade jag och någon i klubbledningen lagt en del möda på att ta fram kompetenta domare i Sommarmötets eleganstävling. Redan under maj var detta jobb avklarat och jag skrev ett instruktionsbrev till de blivande domarna om hur vi tänkt oss bedömningen. Reglerna jag beskrev gick ut på att domarna skulle bedöma momenten exteriör, interiör, chassi, bagageutrymme och motorutrymme.

Originalitet skulle bedömas inom varje moment. Mekanik skulle däremot inte bedömas dvs motorn behövde inte startas. Av de 15-20 bilarna som deltog skulle de åtta bästa bilarna bedömas mer noggrant. Samling skulle ske före eleganstävlingen för genomgång av domarprotokoll och praktiska frågor.

Under året hade en klubbmedlem en dispyt med Birger Carlsson, BC Motors. Medlemmen, Gregor Weiss, hade återsänt ej passande delar till ett ganska stort värde, men fick inga pengar tillbaka av BC Motors, utan i stället ett tillgodokvitto vilket inte passade Gregor. Han vände sig till tingsrätten som gav honom rätt och i en replik i Jaguarbulletinen kallade Gregor BC Motors för Jaguarskrothandlare vilket gjorde att Birger ilsknade till.

Birger hörde av sig till klubben angående detta och jag skrev ett brev till Birger där jag höll med om att avslutningen var plump och att vi börjat verka för att neutralisera eventuella klagomål på Jaguarhandlare.

Jag talade också om att vi skulle ta in en artikel som belyste vilken nytta vi hade av handlarna och att det egentligen var få som hörde av sig om klagomål. Denna artikel skrevs av Stefan Dubois, som på ett bra sätt talade om att vi uppskattade att ha dessa reservdelsleverantörer på nära håll. De höll lager för vår räkning och de levererade snabbt.

I ett senare styrelseprotokoll slog vi fast att medlemmarna i fortsättningen själva fick klara ut sina mellanhavanden med olika firmor utan att klubben och Jaguarbulletinen blev inblandade.

Lördagen den 19 mars avhölls klubbens årsmöte i klubblokalen på Kristallvägen i Solberga, Hägersten med start kl 16.00. Arrangörer var som vanligt klubbmästaren Lars Möllerstedt och jag själv. Det hade nu blivit rutin på dessa årsmöten att inleda med videofilmer om bl a Jaguar och till detta eftermiddagskaffe med dopp. Därefter årsmöte under ca en och en halv timme där medlemmarna fick en redovisning av året som gått och också möjlighet att ställa frågor och påverka klubbverksamheten. Middag efter detta och sedan bjöd vi upp till dans med damerna.

Ledamoten Björn Riise lämnade styrelsen och ersattes av Anders Sundin. Efter en del omval av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson

Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin

Kassör, Arne Rydberg

Representant Södra sektionen, Jan Mårtensson, Per-Ola Arneberg

Representant Stockholm, klubbmästare, Lars Möllerstedt

Representant Göteborg, Kalle Magnusson

Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin

Ledamot, Bo Sanderberg

Ledamot, Olle Ljungström

Ledamot, Mikael Grewe

Revisorer

Lars Kärger

Ulf Ekestubbe

Övriga

Representant Småland, vakant

Representant Finland, Risto Forsström

Under mars berättade Christer Ringlund om sina mödor med att renovera en Mk I. Bilen var en speciell modell av 3.4 l, saloon från 1959, kanske den enda av sitt slag som funnits i Sverige, menade Christer. Bilen såldes första gången till en svensk som bodde i Pittsburgh, USA, och han tog den med sig till Sverige.

Bilen var så fin, berättade Christer för hustrun, att bara man fixade bromsarna så var det bara att glida fram i sin fina 1950-talare och njuta. Dessvärre stämde det tyvärr inte med verkligheten visade det sig. Det var bara att hissa upp bilen, ta ned bromsservon och renovera, byta allt som hade med bromsarna att göra och sen lite till.

Det gick ju inte att sätta tillbaka bromsservon i det smutsiga motorutrymmet, så det var bara att plocka ur motorn och försätta motorutrymmet i bästa skick. Inte heller fanns det mycket kvar av plåten, bilen var egentligen en riktig rosthög. Rosten lagades och sedan började jakten på alla reservdelar som måste ersätta de gamla som inte längre var användbara.

Bakaxel och framaxel renoverades, motorn gicks igenom och sattes så småningom på plats. Den stora dagen kom när motorn skulle provas, men den gick inte igång. Tändningen justerades, förgasarna justerades, men det enda som hände var att blå rök kom från avgasröret. Efter tre veckors justerande hit och dit hittade Christer till slut felet. För stora munstycken!

Med bankande hjärta tryckte Christer åter på startknappen och efter all tidigare möda gick motorn nu igång och spann som en katt. Sedan återstod diverse plåtarbete och lackning i bilens originalfärg, Cotswold Blue. Efter tre års arbete stod bilen klar och det var dags att njuta av den kommande sommarens alla utflykter.



*Bild 42 A. Från tidning 164 sept 2001 sid 22. Bilen var så fin att bara man fixade bromsarna så var det bara att glida fram. Dessvärre stämde det tyvärr inte.
Foto: Okänd.*



*Bild 42 B. Bilen börjar bli klar. Att putsa träfaneren är ett riktigt roligt jobb.
Foto: Okänd.*



*Bild 43. Från tidning 164 sept 2001 sid 1. Christers Mk I i färdigt skick.
Foto: Okänd.*



*Bild 44. Från tidning 164 sept 2001 sid 23. När Mk I:an var klar var det bara att fortsätta med S-
typen. Foto: Okänd.*

Christer Ringlund, (1943-2018) var en av klubbens duktiga tillskyndare och skrev ett stort antal artiklar och översättningar i klubbtidningen. Han var också engagerad i Göteborgssektionens utflykter och lade också ned ett stort arbete på klubbens matrikel under 1990-talet. Som Göteborgssektionens högra hand gjorde Christer under många år mycket fina insatser för klubbens räkning.

Kvällen den 28 april anordnade Wermland-Nerikesektionen en träff på ESAB i Laxå. Temat var svets- och skärteknik och arrangörer var medlemmarna Klas Samuelsson och Torbjörn Eriksson. På plats fanns också ett mindre antal klubbmedlemmar med Lasse Hagman i spetsen. Sakkunniga tekniker informerade och visade sin utrustning på företagets visningsavdelning. Mycket intressant fanns att beskåda särskilt på robotsidan.

Under kvällen fick deltagarna själva, dels programmera en robot, dels se den arbeta. Det blev fantastiskt fina, raka och jämna fogar, som medlemmarna gärna ville se på sina egna bilar under renovering. Det var lite annat att se modern utrustning än att använda egna plåtsaxar från Taiwan och svetsmaskiner på 90 ampere. Kvällen avslutades med kaffe och smörgåsar och ett stort tack till arrangörer och representanter för ESAB.



Bild 45. Från tidning 98 dec 1988 sid 7. Om man inte passar sig kan vad som helst hända om man har en svets från ESAB i närheten av en XJS. Foto: ESAB.

Lördagen den 28 maj samlades deltagare från Jaguar- och MG-klubbarna för årets vårutflykt. Vädrets makter var med oss denna dag och 14 ekipage begav sig till Ängsjö Friluftsgård för en trevlig samvaro. Arrangör var Lasse Möllerstedt som anordnat en trevlig tipsrunda blandad med både aktiviteter och kunskapsfrågor. Därefter följde medhavd fika och psykologisk uppladdning inför den stundande fotbollsmatchen som efter stor dramatik slutade 3-3. På åskådarplats kunde vi bl a se Bert Carlsson, Åke Andersson och Stefan Dubois.



Bild 46 A. Från tidning 96 aug 1988 sid 3. Här har vi hela Jaguarlaget. Foto: Bert Carlsson.



Bild 46. Från tidning 96 aug 1988 sid 3. Det var oerhört varmt den här dagen vid Ängsjö Friluftsgård och alla T-shirts åkte av. Slutresultatet blev ett rättvist 3-3. Foto: Bert Carlsson.



*Bild 47. Från tidning 96 aug 1988 sid 3. Mats Johanssons XJ från 1973 tillsammans med barnen. Alla hejade förstås på Jaguarklubben.
Foto: Bert Carlsson.*

Lördagen och söndagen den 14-15 maj träffades Göteborgssektionens medlemmar på Björnareds Gård i Åspered vid sjön Tolken, mellan Borås och Ulricehamn. Bilarna rullade så smått in utanför mangårdsbyggnaden där vi bl a kunde se Clara och Kenneth Svensson som var de medlemmar som arrangerade mötet. De hade med sig två bilar, en XJ 6 och en E-type.

Där fanns också Bo och Karin Sanderberg med deras XK 140, Bengt Svensson med sin XJ 6 och PG Öhrwall med en 420 G. Till sist stod ett stort antal Jaguarer placerade utanför Björnareds Gård där vi bl a såg flera Mk II:or, en XJ 12, en Mk X och flera E-typer.

Efter att ha bekantat sig med bilar och deltagare påbörjades ett minirally på några mil i en mycket naturskön trakt runt sjön Tolken. Utefter sträckan fanns också en del prov som deltagarna förväntades genomföra. Bland rallydeltagarna kunde vi känna igen Bjarne och Katrine Svendsen och deras lilla Nina, Göran Andersson, Claes Ahrén och Maud Svensson.



Bild 48. Från tidning 99 feb/mars 1989 sid 10. Björnareds Gård med Clara och Kenneth Svenssons XJ 6 från 1974. Bilen har totalt haft många ägare och minst tre st efter 1995. Den fick körförbud 2019 pga för många brister vid kontrollbesiktning. Foto: Okänd.



Bild 49. Från tidning 99 feb/mars 1989 sid 12. Eva Funch och Sven Ljungtegen avnjuter supén, fläskfilé med potatisgratäng. Foto: Okänd.

Inför kvällen klädde man om och en drink avnjöts före supén. På menyn stod fläskfilé med fransk potatisgratäng och därtill ett gott rosévin. Sedan blev det allmän samvaro och dans och senare på kvällen prisutdelning i rallyt och kanske ett glas i baren. Bland middagsgästerna kunde vi notera Eva Funch och Sven Ljungtegen som smakade av vinet. Till kaffet höll Jan-Erik Lundkvist ett fint tacktal till värdparet.

Söndagens aktiviteter skulle bestå av ett besök i gamla spetsfabriken i Fristad, där flera pågående Jaguarrenoveringar pågick. På grund av ett missförstånd med tiderna mellan arrangörerna och garagets representant fick träffen tyvärr ställas in. Istället fick de hågäde ta sig en shoppingrunda i Knalleland i Borås.

Övernattningmöjligheter fanns på Björnareds Gård, men man kunde också ta in på Scandic Hotel i Ulricehamn ca en mil från Björnared. Priset för en bädd på Björnared var 130 kr och på Scandic 285 kr för ett enkelrum och 350 kr för dubbelrum. Bodde man inte kvar alls var priset 150 kr för arrangörernas hyra av lokaler, div mat och olika tillbehör.

Under juni månad fick vi en liten rapport från Jaguarfabriken av Lars Herthelius. Jaguar hade under det första kvartalet ökat sin försäljning med i genomsnitt 21 % jämfört med 1987. I England hade man sålt 4 183 bilar och i övriga Europa 1 867 bilar. I Belgien ökade försäljningen mest med 42 % och i Frankrike och Italien sålde man 294 bilar respektive 220 bilar. Även i Tyskland sålde man bra med bilar, 560 st och i Kanada 605 bilar. Mike Beasley, vice VD för Jaguar, kommenterade försäljningen med att den internationella framgången visade att kunderna återfått förtroendet för Jaguar.

Sommarmötet ägde rum 4-5 juni. Denna gång var mötet förlagt till trakterna runt Båstad, närmare bestämt Hemmeslövs Herrgårdspensionat. Arrangör var Roger Bengtsson. Till sin hjälp hade han ett flertal klubbmedlemmar från trakten. Dessa var Björn Clausén, Bo Rydén, Bengt Stenström, Ronny Arvidsson och Lars Wilhelmsson.

Incheckningen började kl 10.00 i hotellets huvudbyggnad och därefter följde fria aktiviteter i form av rundvandring bland bilarna, bad i poolen och picknick. Den som ville kunde ta sig en tur till Torekov för att därefter köra vidare till naturreservatet Hallands Väderö. Den som önskade kunde också köra in till Båstad för en stunds rundvandring.

Efter att ha parkerat våra bilar var det dags att ta sig en titt på alla Jaguarer och prata med deltagarna. I vimlet kunde vi se Kenneth Karlsson som kört 193 mil till mötet med sin XJS och Per-Olof Bergman som skinnade av sin XJ 6 från morgonens regn. Svansjön-dansaren Viktor Walcu sågs i sin Daimler Sovereign, 1972 års modell och Sten Näslund gled omkring i sin 420 G från 1968.

Werner Andersson och Lennart Ohlsson rattade in sina respektive E-typer på parkeringsplatsen. Olle Olsson Bilimport fanns på plats och visade några av sina nya modeller och olika reservdelshandlare bullade också upp med allt vi kunde behöva till våra Jaguarer. BC Motors, fd Smålands Jaguarservice, hade ett stort tält med allt från böcker, shampo och vax till värdefulla reservdelar. Även Robert Ohlson från Jag-Parts hade ett stort salustånd med allt från ekerfålgar till grillar. En av mötets sponsorer, AB Ferrita, visade sina rostfria avgassystem.

Kl 19.00 serverades först en drink i Herrgården och därefter en festsupé i vinterträdgården. Supén bestod av västkustsallad med rosenbröd och fläskfilé med champinjonsvunna. Under middagen kunde vi bl a skåla med Arne Johansson, Ingegerd Bergenheim, Christer Ringlund, Gert Larsson och Bo Martinsson. Vid borden fanns också Bengt Svensson, Kalle Magnusson, Lennart Hansson och Bo Sanderberg med sin Karin. Till kaffet blev det prisutdelning i eleganstävlingen. Kvällen avslutades med dans till Leif Larssons orkester, nattvickning och därefter disco.

Vinnarna i samtliga klasser såg ut på följande sätt:

I klassen XK och Övriga sportbilar vann Lars Wramell, XK 120 före Bo Sanderberg XK 140 och Per Anderson XK 120 (nyligen inköpt).

I E-type-klassen vann T Christiansen, Danmark före Per Ljunggren och Björn Hammar.

I Mk I-Mk II-klassen togs förstapriset av Kalle Magnusson, Mk I följd av Lennart Ohlsson med en Daimler V 8, 2.5 l och Christer Ringlund med sin Mk I.

Övriga Saloon-klassen vanns av Lennart Hansson med en Jaguar 1.5 l från 1946 följd av Henrik Johansson, Mk IX och Bo Martinsson, Mk X.

I XJ 6-klassen vann Bengt Svensson följd av Finn Testman från Danmark och Börje Lundin.

Best in Show-priset gick till Lennart Hansson för hans mycket fina Jaguar 1,5 l saloon, 1946 års modell.



Bild 50. Från tidning 96 aug 1988 sid 15. Hela arrangörsteamet fr v Roger Bengtsson, Bengt Stenström, Björn Clausén och Matilda, Christine Larsson, Per Reimertz, Ronny Arvidsson, Katarina Karlsson, Lars Tjörnebrandt och Bo Rydén. Foto: Okänd.



Bild 51. Från tidning 96 aug 1988 sid 12. Huvudarrangören Roger Bengtsson. Foto: Okänd.



Bild 52. Från tidning 96 aug 1988 sid 14. Lennart Hansson fick första pris i Övriga Saloon-klassen och Best in Show-priset för sin Jaguar 1,5 l från 1946. Foto: Okänd.



Bild 53. Lunch i Norrvikens trädgårdar. Fr v Bert Carlsson, Arne Johansson, unge John Sanderberg med pappa Bo, Per Andersson, Jan Stenback och Åke Andersson. Foto: Okänd.



Bild 54. Från tidning 96 aug 1988 sid 22. Johan Hoffman fick en 5:e placering för sin 420 från 1967. Johan köpte bilen 1984 och äger den fortfarande. Den fick dock körförbud 1994 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Okänd.



Bild 55. Från tidning 96 aug 1988 sid 37. Bengt Svensson fick första pris i eleganstävlingen i sin klass med sin XJ 6 4.2 l automatic från 1977. Bengt köpte bilen 1978 och därefter har bilen bytt ägare vid ett par tillfällen, senast 1992. Bilen fick körförbud 1998 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Okänd.



Bild 56. Från tidning 96 aug 1988 sid 13. Matilda skålar med fotografen medan vännen Björn Clausén skålar med en annan bordsgranne. Foto: Okänd.

Söndagen började med dopp i poolen för intresserade och därefter frukost på Herrgården. Det traditionella rallyt gick genom Hallandsåsens sluttningar med en storslagen utsikt över Laholmsbukten och Skälderviken. Rallyt avslutades vid Norrvikens Trädgårdar.

Det var ett antal kluriga kontroller utefter vägen där den första kontrollen gick ut på att slå ned en spik på så få slag som möjligt. Andra kontrollen gällde kungens födelsedag (rätt svar, 30 april) och vilken maxhastighet som gällde på de engelska vägarna (rätt svar, 110 km/tim). Vid den tredje kontrollen gällde det att kasta bollar med precision vilket inte var alldeles lätt.

Vid en fjärde kontroll skulle man gissa vikten på ett hjul. Vinnarna i rallyt blev Lars-Göran Hagman med familj som fick en sladdlampa, diplom och en dunk olja. Andrapriset gick till Uno Johansson och tredjepriset gick till Carl-Erik och Agneta Sköld. Efter rallyt ställdes bilarna upp i parklandskapet och vi blev serverade en välförtjänt lunch.

Därefter kunde vi ta oss en titt på de vackra trädgårdsanläggningarna och de uppställda bilarna.

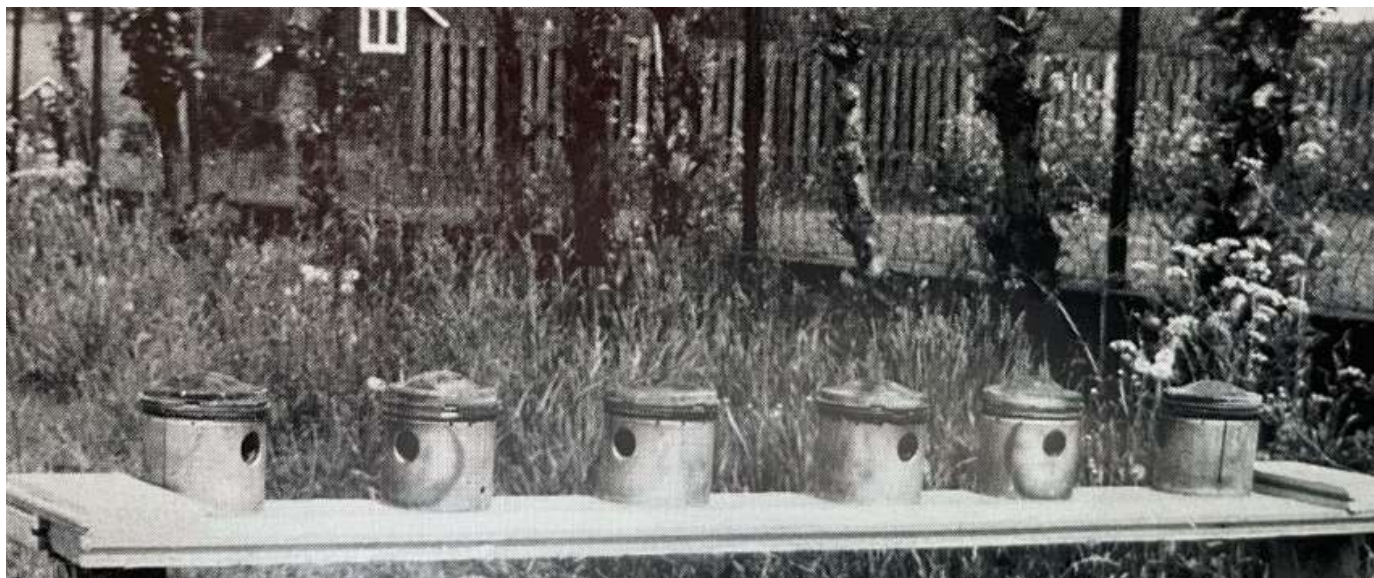


Bild 57. Från tidning 96 aug 1988 sid 26. Vid station kolvkastning skulle dessa kastas ned med hjälp av bollar.

Foto: Okänd.



Bild 58. Från tidning 96 aug 1988 sid 28. Bo Rydén ropar ut vinnarna i rallyt i Norrvikens Trädgårdar. Totalvinnare är Lars och sonen Andreas Hagman. Foto: Okänd.



Bild 59. Från tidning 96 aug 1988 sid 29. Per-Erik Holmström hamnade på åttonde plats i rallyt. Prisutdelare är Björn Clausén. Foto: Okänd.



Bild 60. Från tidning 96 aug 1988 sid 33. Uno Johansson tar emot sitt andrapris i rallyt av Bo Rydén.

Foto: Okänd.

Från ca 13.30 fanns alltså bilarna uppställda i Norrvikens Trädgårdar och vinnarbilarna i eleganstävlingen visades framför dammen i Barockträdgården. En attraktion var en flyguppvisning med en Tiger Moth, som utförde hisnande konster över Norrvikens Trädgårdar, speciellt för Jaguarklubben.

Piloten var den kände Pär Cederqvist, flyglärare vid Flygvapnet i Ljungbyhed. Särskilt spännande och läskigt var det när Pär flög upp och ner tills motorn stannade på grund av bränslebrist och han därefter vände planet, soppan rann till och Pär tryckte på startknappen och motorn startade! Ja, det var en fantastisk uppvisning av piloten. Efter denna utomordentliga show var det dags för avslutning och hemfärd.



*Bild 61. Från tidning 96 aug 1988 sid 36. Under söndagen fick deltagarna också vara med om en flyguppvisning av Pär Cederqvist i en Tiger Moth.
Foto: Okänd.*

Hur gick det då för den trevliga Hemmeslövs Herrgård? Ja, poolen där Bert Carlsson och kanske några till badade i med kläderna på sattes så småningom igen, och Herrgården där vi unga Jaguarägare och föräldrar till småbarn drog våra barnvagnar framför, gick senare i konkurs. Jag minns fortfarande herrgårdsbyggnaden där några av oss på kvällen tog ett glas öl i baren med lika-sinnade. Runt 2004 klarade inte ägarna den allmänna nedgången i branschen och Herrgården/Pensionatet såldes till en möbelhandlare, Anna-Karin Åkesson, och ytterligare en delägare. Man ville då återskapa den gamla miljön och rensa upp i poolen, men 2007 gav även de nya ägarna upp och pensionatet var åter till försäljning. År 2022, var herrgården ett flyktingboende.

Under hösten fick vi en presentation av en mycket fin Daimler, 2.5 l, 1966 år modell. Detta var en av de mera sällsynta exportsålda vagnarna ur programmet och det hade bara tillverkats 621 exemplar av denna vänsterstyrda modell. Ägaren, Lasse Ohlsson från Hörby, berättade att Lofty England talat om för honom att en av anledningarna till att man tog upp tillverkningen av Daimler på Mk II-basis var att i England kunde inte VD på ett företag åka Mk II om också vice VD var ägare till en sådan vagn.

Lasse köpte bilen i februari 1980 och fick en fin placering i danskarnas eleganstävling 1982. Inför Sommarmötet i Båstad ville Lasse återställa bilen till dess originalfärg, svart. Arbetet började med att lister och kromdetaljer plockades av, säten och mattor togs ur för att återbördas till sin forna glans. Sätena rengjordes och behandlades sedan med läderfärg. Träet polerades och en ny mattsats lades in.

Bilen försågs sedan med stålekerfälgar med diagonaldäck med vita däcksidor. Mycket arbete gick åt för att rengöra chassi och underrede, men när bilen lackats av Per Friberg i Höör i svart akryl samt ett antal lager klarlack var det en fröjd att se det slutgiltiga resultatet.



*Bild 62. Från tidning 96 aug 1988 sid 37. Lasse Ohlsson med en Daimler V 8, 2.5 l från 1966 fick tredje pris i eleganstävlingen i sin klass. Lasse köpte bilen 1980 och sålde den 2005 till Carlsfelt Gård 2005. Bilen hade då fått körförbud redan 1990 pga utebliven kontrollbesiktning.
Foto: Okänd.*

Vi fick också en presentation av Best in Show-vinnaren vid Sommarmötet i Båstad, en Jaguar 1.5 l saloon, 1946 års modell, ägd av Lennart Hansson. Lennart köpte bilen 1984 och insåg ganska snart att det bara var helrenovering som gällde. Vevlagren slamrade, frostpluggar ramlade ur och växellådan var inte heller i bra skick.

Renoveringen påbörjades med avplockning av karossen med åtföljande rostlagning. Med karossen borttagen gick det bra att få chassit i rätt skick och så småningom sätta på karossen på chassit. Sen började det roliga dvs att arbeta med inredningen. Träpanelerna var illa åtgångna och faneret var genomslipat sedan tidigare renovering.

Dörrklädselar och innertak fick göras helt nya medan sätena rengjordes, målades och infettades med bästa läderfett. Efter två och ett halv års slit var bilen till slut klar och det var dags att njuta av det som åstadkommit under denna tid.

Bilen köptes 2003 av familjen Mats Larsson och övertogs 2010 av Linn Larsson. Auto Classica i Ystad tog över bilen 2020 och samma år köptes bilen av Lars Melin i Djursholm. Bilen ställdes av redan 2011.

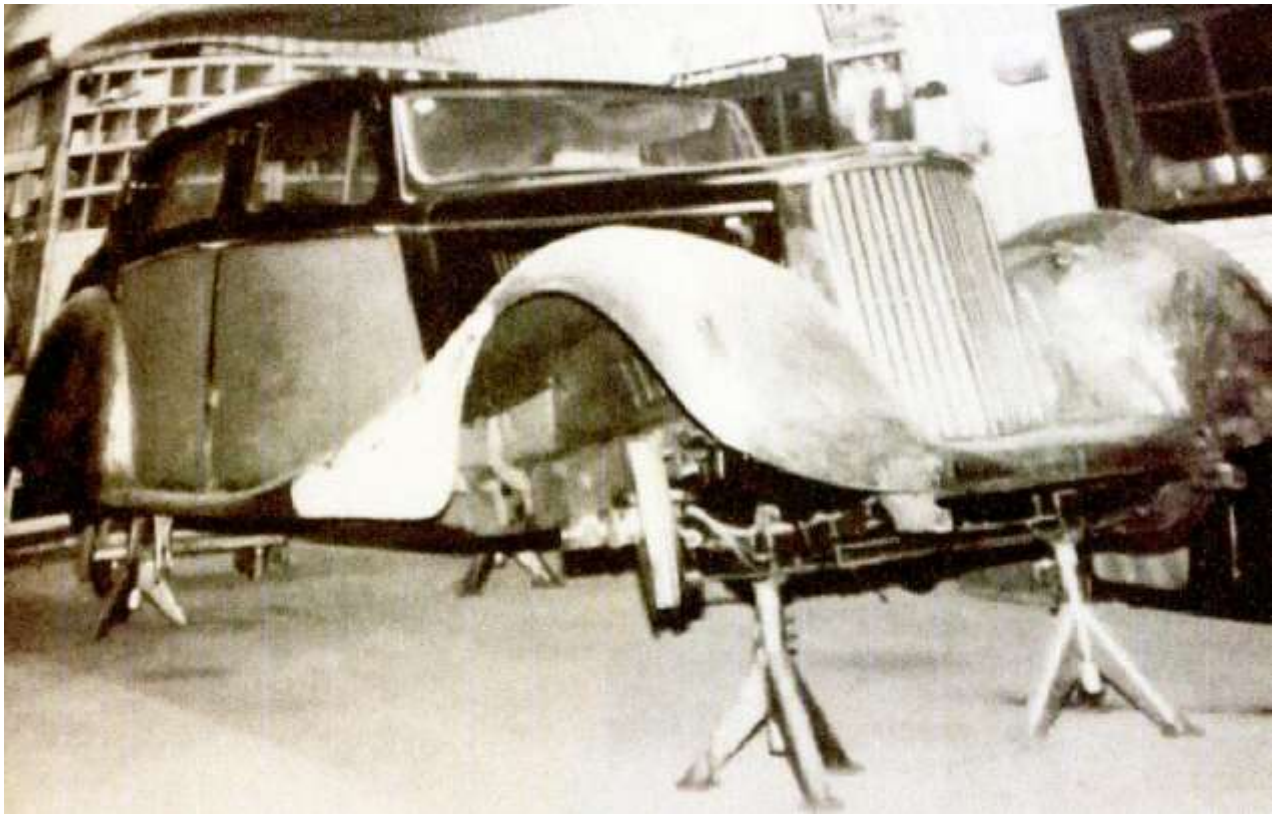


Bild 63 A. Från tidning 196 aug 1988 sid 41. Lennart Hanssons Jaguar 1,5 från 1946 under de inledande faserna vid renoveringen. Foto: Lennart Hansson.

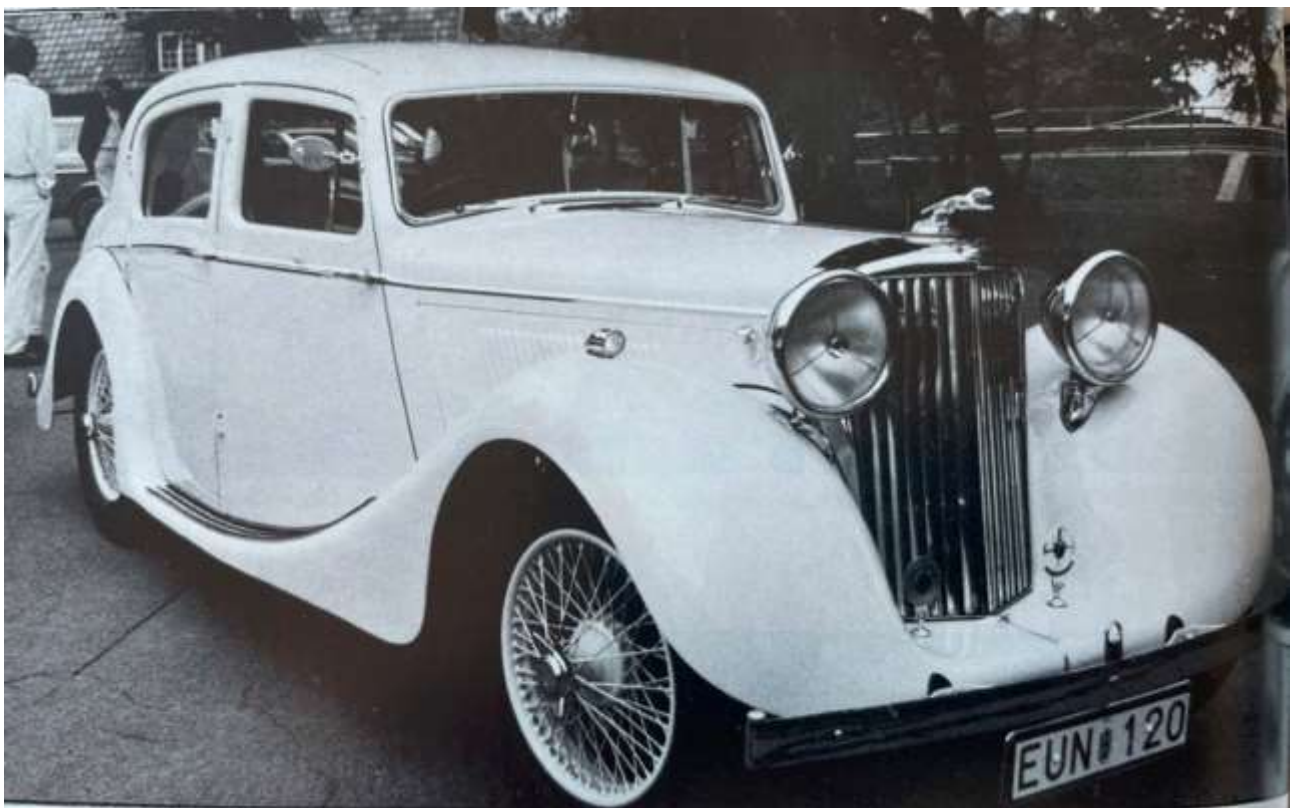


Bild 63 B. Från tidning 96 aug 1988 sid 37. Lennart Hanssons Jaguar 1.5 l från 1946. Bilen blev Best i Show vid Sommarmötet i Båstad 1988. Foto: Lennart Hansson.

Lördagen den 6 augusti hade klubben träff i Roslagen. Arrangör för detta möte var Hans-Åke Sperne. De församlade ekipagen startade från Naturhistoriska museet vid Frescati strax utanför Stockholm redan kl 09.00 på förmiddagen.

Målet var först Bergby Gård vilket råkade sammanfalla med svenska Fiatregistrets internationella träff. Där kunde vi alltså beskåda ett antal italienska pärlor. Dit hade denna dag även 17 Jaguarer mött upp. Hans-Åke körde en Gun Metallic Mk II och Per Andersson en XK 120 OTS. Vidare kunde vi se Lars Lindquist med fru som färdades i sin Mk II från 1966. Bilen hade de ägt sedan den var ny.

Gert Larsson som vanligen körde en XJS, V12, 1987 fick känna på Karl-Erik Bergkvists XK 150. Från Gävle kom Per-Olof Bergman med fästmö i deras XJ 6 och från Bromma Erwin Bennedich i sin 340. Med på träffen fanns också Per-Erik Wahlberg.



Bild 63 B. Från tidning 97 okt 1988 sid 9. Per-Erik Wahlberg med stora kunskaper om Albert Engström vann tipsrundan med frågor om just Albert. Mk II:an i bakgrunden har en brokig historia och har haft totalt 11 ägare. Den godkändes i besiktning 2018 och verkar fortfarande rulla. Foto: Okänd.



Bild 64. Från tidning 97 okt 1988 sid 10. Gert Larsson i mitten åkte för dagen sin XJS. Här flankerad av Olof Björkén med fästmö. Foto: Okänd.

Därefter fortsatte färden mot Grisslehamn där temat var ”En Engströmsdag” i Kolingens tecken. Väl framme i Grisslehamn parkerade vi strategiskt på gräsmattan utanför Albert Engströmmuseet. Därefter fick vi en guidad visning av museet och på detta en Engströmslunch på hotell Havsbaden.

Under lunchen uppträdde ”riksspelemannen” Lasse Widén med sin fiol och till kaffet berättade ordföranden, dvs jag själv, allmänt om klubben och överlämnade en liten present till Hans-Åke för hans arbete med träffen. Avslutningen skedde på Engströms ateljé, som ligger på en häll strax intill museet vid Ålands hav.



Bild 65. Från tidning 97 okt 1988 sid 11. Arrangören Hans-Åke Sperne var nöjd med dagen trots lite halvdant väder. Foto: Okänd.

Den 16 augusti körde Wermland-Nerikesektionen ett veteranbilsrally runt sjön Möckeln. Med på färden fanns bl a Monica Danielsson som körde en XK 150 S FHC. Maken Kjell bidrog med sin Daimler Consort. Vid startplatsen väntade Roland Thedenrud, omgiven av halva Karlskoga, på att få släppa iväg deltagarna.

Starten blev svår för Monica med start i backe med en trilskande handbroms och för korta ben. Färden gick sedan till Degerfors centrum med ytterligare en folksamling som ville beskåda bilen och höra mullret från den raka sexan med dubbla pipor. Ett kraftfullt Jaguarbröl frambringades och iväg igen, men den osynkade ettan i kombination med 3 500 mäktiga varv gav ett skrap värre än en vägskrapbil som kör över en trafikdelare.

Vid Knutsbol, Degerfors hembygdsgård, åkte picknickkorgen fram innehållande skinka, sallad, drycker, kaffe och sockerkaka. Efter lunchen vidtog tipspromenad och bedömningen av bilar och därefter fortsatt färd mot Karlskoga kommuns fritidsgård, Lunedet. Vid framkomsten dirigerade Ingegerd Dahl de elegantaste bilarna upp till gården, medan "bruksbilarna" fick ställas på parkeringsplatsen. Väl uppe på gården fick Monica ta emot förstapriset i Ladies Choise.

En fantastisk avslutning på en trevlig utflykt i ett behagligt sommarväder.



Bild 66. Från tidning 98 dec 1988 sid 21. Kjell och Monica Danielsson med dotter intar sin lunch i gröngräset.

Foto: Okänd.

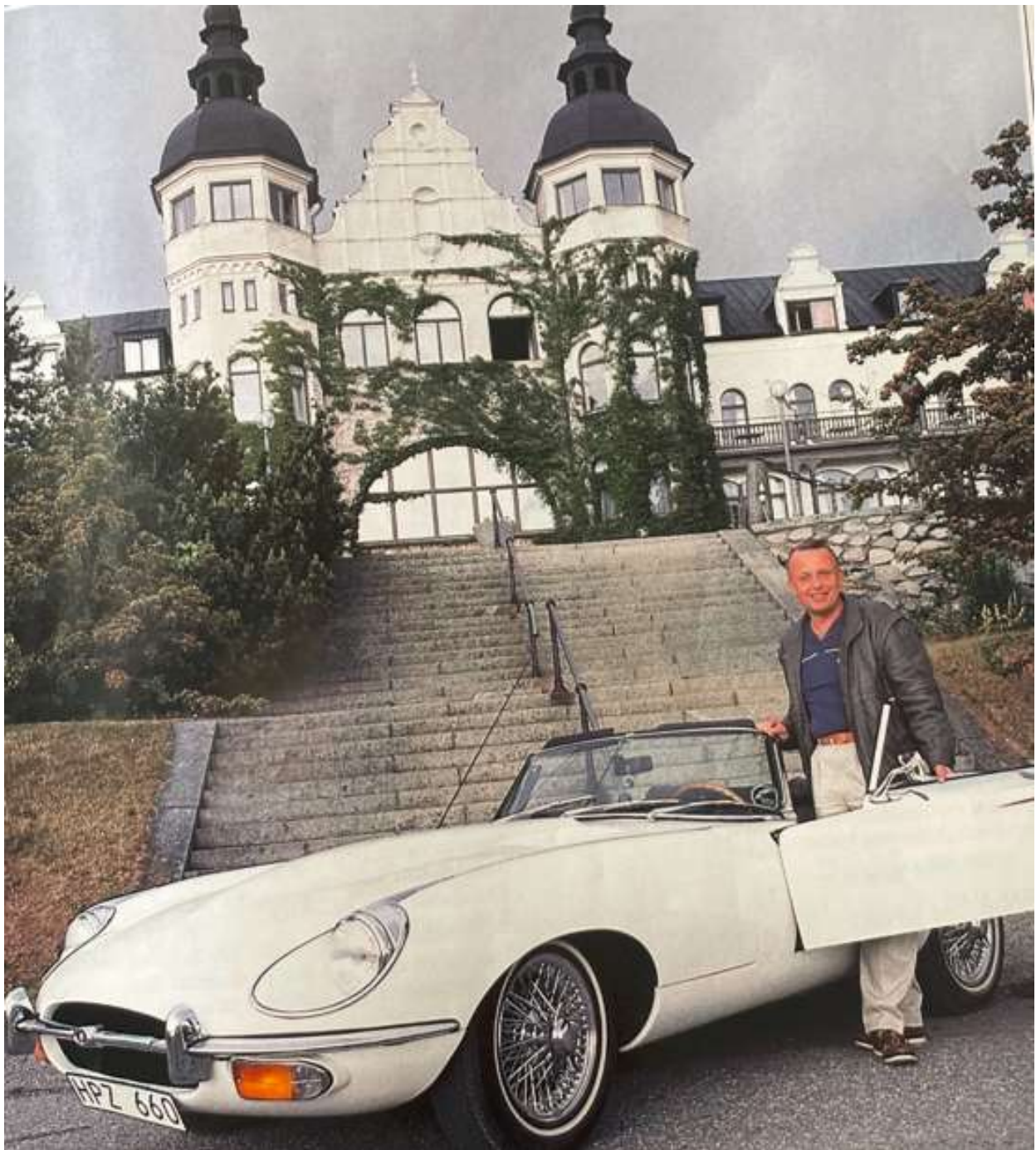
Under oktober fick vi en presentation av Björn Hammars (1943-2015) E-type, serie II, roadster. Det grundläggande plåt- och lackeringsjobbet hade utförts av Roland Nordh i Eskilstuna. Övrig inredning var från början i mycket gott skick och behövde bara ses över och finputsas för att tillhöra frontbilarna i eleganstävlingarna.

Bilen fick tredje pris vid Sommarmötet i Båstad och vid E-type dagen i Brighton samma år fick bilen andra pris i klassen för något modifierade bilar, trots att motorutrymmet delvis var orenoverat. Modifieringen bestod i att SU-förgasarna var utbytta mot Weber-förgasare. Dessvärre råkade Björn ut för en malör i Fredrikshamn, på vägen tillbaka till Sverige, då en serviceman fyllde på för mycket olja i tråget.

Resultatet blev att överflödiga olja sprutade ut i motorutrymmet och dränkte generatoren som slutade att fungera. I samma veva började bakaxeln krångla, differentialsparren hade låst sig. Inte nog med det, batteriet hade laddats ur och ett nytt Volvobatteri måste inhandlas på plats för att få bilen ombord på färjan.

Väl framme i Göteborg fick bilen en ny generator. Sedan gick färden lätt hem till Ekerö utanför Stockholm. Nu återstod massor med höst- och vinterarbete med att göra rent i motorutrymmet.

Björn Hammar köpte bilen 1987. Efter Björns bortgång 2015 ägs bilen fr o m 2020 av dottern Alexandra Hammar. Bilen fick körförbud 2016, men i och med Alexandras övertagande är bilen nog på rull igen.



*Bild 67. Från tidning 107 aug 1990 sid 1. Björn Hammar vid sin E-type, 4.2 l från 1970.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



Bild 68. Björn Hammar tar emot sitt förstapris i sin klass vid Sommarmötet i Saltsjöbaden.

Foto: Clas Göran Carlsson.

Under oktober gjorde Christer Ringlund ett upprop angående klubbens reservdelar. På två A4-sidor hade Christer satt ihop en förteckning på de kvarvarande delarna och uppmanade klubbens medlemmar att höra av sig till honom med beställningar.

Göteborgssektionens traditionella julfest följde inte i de traditionella spåren, åtminstone inte vad platsen beträffade. Istället för att träffas i klubblokalen hade arrangörerna, Mats Rexion och Roland Karlsson, valt att lägga festen ombord på Stena Danica, ruten mellan Göteborg och Fredrikshamn. I matsalen fanns ett bord reserverat för Jaguarklubben, lite avskilt från den stora matsalen, men ändå ganska nära det lockande julbordet. Julbordet hade allt och lite till, enligt en av deltagarna, och därför pågick middagen fortfarande när båten anlände till Fredrikshamn. Mats Rexion, Jens Arneberg och Kalle Magnusson passade på att gå av båten för att ta några danska öl, men återvände snabbt för att inte missa resan tillbaka. Återfärden blev lika trevlig som ditfärden med bl a stämsång från dem som vågade och tyckte att de som lyssnade skulle få höra något fint! Bland gästerna på denna julfest fanns förutom de redan nämnda bl a Arne Johansson, Ingegerd Bergenheim, Bo och Karin Sanderberg, Per-Ola Arneberg, Peter Forster, Bengt Svensson, Bengt Erixon, Lisbeth och Jens Larsson och paret Drimmer.



Bild 69. Från tidning 99 feb/mars 1989 sid 27. Fr v Mats Rexon och Roland Karlsson T h paret Drimmer. Längst bak två okända deltagare. Foto: Okänd.



Bild 70: Från tidning 99 feb/mars 1989 sid 27. Med på båten fanns också Lisbeth och Jens Larsson. Foto: Okänd.

I decembernumret efterlyste vi assistenter för klubbarbete. Vi talade om att vi hade som mest att göra efter nyår och behövde några frivilliga medlemmar som hjälpte till med att sammanställa inbetalningskort och medlemskort. Vi uppmanade medlemmarna att komma ner till klubbkontoret på måndagar efter kl 18.00 och tala med mig, Leif H Andersson, eller med Hans Edelin. Avgiften för 1988 var 165 kr och inträdesavgiften var 85 kr dvs ca halva årsavgiften. I slutet av året beräknade vi att antalet medlemmar var ca 1 500 st.

Kapitel 19, 1989

Detta år introducerades ett nytt medlemskort av plast. Medlemsnummer och namn präglades på kortet. Som kvittens på erlagd avgift erhöll medlemmen ett självhäftande runt märke som fästes på kortets baksida. Önskade man ett extrakort för användning på t ex resväskor, portföljer mm kunde sådant beställas via klubbkontoret.



Bild 71. Klubbens första medlemskort 1974 i gult och lite styvt papper. Foto: Leif H Andersson



Bild 72. Klubbens utvecklade medlemskort 1980. Fortfarande i lite styvt papper nu i grått och med klubbens färger. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 73. Klubbens medlemskort i plast 1989. Medlemsnummer och namn präglades på kortet.
Foto: Leif H Andersson.*

Ulf Sjödin informerade om att klubben skulle förbättra servicen till medlemmarna genom att vi själva tog hand om medlems- och bilregistret, vilket tidigare varit utlagt på entreprenad med påföljd att adresser mm inte alltid var aktuella. Nu efterlyste Ulf en medarbetare som kunde hjälpa till med att korrigera adresser, lägga upp nya medlemmar samt ta fram medlemslistor, etiketter mm i en PC. Den som kunde tänka sig att sätta av en kväll i veckan för att jobba på klubbkontoret skulle ersättas för detta. Jobbet gick så småningom till Marie Edelin som också fick den utlovade ersättningen. Se mer om detta några stycken nedan.

Till detta år hade vi sett över domarreglerna där bl a Kalle Magnusson och Christer Ringlund hade varit till stor hjälp. Sedan deras utkast granskats, kommenterats och justerats hade vi väl genomarbetade domarregler, som vi så småningom publicerade i tidningen. Alla medlemmar skulle kunna se hur bilarna bedömdes. Reglerna prövades sedan för första gången på det kommande Sommarmötet i Sunne.

Redaktör för nr 99 var Göteborgssektionen med Mats Raxon, Bo Sanderberg och Kalle Magnusson i spetsen. Medarbetare var bl a Tommy Broomé och Bengt Svensson. Det var ett fantastiskt fint nummer med framsidan i lite styvare papper och i färg. Även insidorna innehöll ett flertal färgbilder. Tidningen fungerade nästan som ett dubbelnummer med sina 52 sidor. Styvt jobbat av Göteborgssektionen. För nummer 100 svarade Norrlandssektionen med Håkan Björklund som redaktör. Till sin hjälp hade han Torsten Berglund, Katarina Olsson, Gunnar Wikman, Thomas Larsson, Thomas Bysell och Kaj Bergman. Ett mycket speciellt inslag i denna Bulletin var en novell av Kaj Bergman. En ingående och rolig berättelse om hur han hittade en egen "katt".

Nummer 101 hade mig, Leif H Andersson, som redaktör. Medarbetare i detta numer var Björn Ceder, Hans-Åke Sperne, Nils Karlberg, Torbjörn Eriksson, Ulf Sjödin, Kent Söderberg, Jan Unander samt Monika och Martin Carlsson. Layoutjobbet gjordes hos Aronson Reklam. Även nummer 102 hade mig som redaktör med ett flertal medarbetare. Dessa var bl a Solveig Nygren, Stefan och Carina Boberg, Monica och Lasse Hagman samt Clara och Kenneth Svensson. Anders Sundin och Wermland-Nerikesektionen tog hand om Jaguarbulletin nr 103. Medarbetare i tidningen

var bl a Håkan Björklund, Per Bylander, Katrine Svendsen, Jan Uddqvist, Thorbjörn Persson, Per-Börje Elg från Motorhistoriskt Magasin, Clara och Kenneth Svensson, Marika och Dag Sjölander, Christer Ringlund och Jan Sandberg.

Lite mera från administrationen. Senare under året diskuterades bl a problemet med produktionen av Jaguarbulletinen. Ingen sektion var i dagsläget beredd att ta ansvaret för tidningen och ingen ville åta sig jobbet som redaktör. Det var också svårt att få någon person att ansvara för medlemsregistret och det beslutades att Marie Edelin skulle ta på sig detta jobb mot ersättning. Detta fördes också in i ett av styrelseprotokollen under året.

Återstod gjorde problemet med tidningsproduktionen. Bo Sanderberg och Kalle Magnusson ansåg att ordförande hade ett stort ansvar för att Bulletinen även fortsättningsvis sköttes på bästa sätt och övertygade mig om att ta mig an det jobbet mot ersättning. Motvilligt fick jag acceptera denna uppgift, vilket senare skulle orsaka mig stora obehag. Beslutet fördes också in i ett styrelseprotokoll.

Vi hade också en del problem med administrationen av fordonsregistret, där Christer Ringlund till slut gick in och accepterade att sköta detta register.

Angående veteranbils- och hobbybilsförsäkringar lades förslag att kräva rekommendationer av två medlemmar i klubben för att få försäkring samt att karenstiden skulle ändras från ett till två år. Vi diskuterade också en del klagomål som gällde Classic Cars Service, Jan Mårtensson, där medlemmar ibland undrade om CCS möjligen var en del av klubben. Jan var vid den här tiden representant för Skåne. Vi noterade i ett styrelseprotokoll att Jan Mårtensson inte var synonymt med Svenska Jaguarklubben och Jan utgick så småningom som representant för klubben.

Årsmötet hölls lördagen den 15 april i klubblokalen på Kristallvägen i Solberga, Hägersten utanför Stockholm med början kl 16.00. Mötet började med visning av en amerikansk video om förgasarrenovering och till detta serverades en kopp kaffe med dopp.

Ca 17.00 började årsmötet som pågick under en och en halv timme. Kl 18.30 var det dags för vår egenhändigt sammansatta, enkla och välsmakande middag. Till maten serverades drink, vin och öl, allt för en kostnad på 80 kr. Arrangörer var vår klubbmästare Lars Möllerstedt och jag själv.

Ledamoten Kalle Magnusson avgick som representant för Göteborgssektionen och också som styrelseledamot. Han ersattes av Stefan Sewall. Ulf Sjödin gick in som kassör efter Arne Rydberg och Jan Mårtensson avgick som representant för Södra sektionen. Ingvar Ericsson gick in som representant för Norrland.

Efter val av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Ulf Sjödin
Representant Södra sektionen, Per-Ola Arneberg
Representant Stockholm, klubbmästare, Lars Möllerstedt
Representant Göteborg, Stefan Sewall
Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin
Ledamot, Bo Sanderberg
Ledamot, Olle Ljungström
Ledamot, Mikael Grewe

Revisorer
Lars Kärger
Ulf Ekestubbe

Övriga
Representant Småland, vakant
Representant Norrland, Ingvar Ericsson
Representant Finland, Risto Forsström

Under våren genomförde Stockholmssektionen den årliga fotbollsmatchen mot MG-klubben. Färden gick som vanligt till Ängsjö Friluftsgård nära Stäket utanför Stockholm. Solen sken från klarblå himmel och kromet glänste.

Medlemsanslutningen var god och matchen mellan klubbarna var oerhört spännande. Spelarna påhejades ivrigt av hustrur och barn. Slutresultatet blev 2-2 vilket MG-laget möjligen kunde tacka några av Jaguarklubbens medlemmar för som ställde upp för det något underbemannade MG-laget.

Dagens tipsrunda var rolig och spännande, bestående av aktuella nutidsfrågor. Erwin Bennedich vann och en i familjen fick en snygg Jaguartröja. På andra plats kom Gunilla och Staffan Swedeborn och på tredje plats Åke Andersson. Uttröttade efter dagens prestationer satt det fint med de välgrillade korvar Lars Möllerstedt hade försett oss med.



Bild 74-75. Från tidning 102 okt 1989 sid 28. Fr h ser vi Tapani Kuuselas S-type, 3.4 l från 1965 och Staffan Swedeborns E-type, 4.2 l från 1966.

Foto: Bert Carlsson.

Lördagen den 20-21 maj anordnade Göteborgssektionen ett vårmöte. Detta år valdes Majblommegården i Tväred vid sjön Åsunden. Åtta Jaguarer samlades, varav hela 50 % bestod av E-typer av serie I, serie II och serie III. Resterande bilar var en Mk II, flera XJ 6:or och en Sovereign V12.

Även detta år satsade värdparet, Clara och Kenneth Svensson, på ett minirally där deltagarna fick besöka några av gårdarna runt sjön i en mycket naturskön miljö. Deltagarna hade bl a förmånen att få träffa Christina de la Gardie på Högagärde, där också en del av rallyfrågorna var uppsatta på alléns träd. Christina berättade lite om gårdens historia och passade också på att provsitta Sven Ljungtegens fina Mk II. Sedan körde karavanen vidare till pastor Daniel Gunnardos herrgård i Sjöred. Här fick deltagarna höra den intressanta historien om Sjöred.

Som ett tack för gästfriheten överlämnades en Jaguarlivrem till Daniel, skänkt av Jaguar Stockholm. Nästa anhalt var Hofsnäs där deltagarna också fick en kopp kaffe med dopp. Därefter styrde man vidare mot Torpa Stenhus som är en av Sveriges bäst bevarade medeltidsbyggnader.

Efter en trevlig dag med sol från blå himmel samlades klubbmedlemmarna till supé och prisutdelning vid Majblommegården. Det rådde god stämning bland gästerna och kockarna fick mycket beröm för sin fantastiska middag.

Segrade i rallyt gjorde Ulla-Britt och Sven Ljungtegen från Hindås och på andra plats fanns Niclas Hultgren från Ulricehamn i en XJ 6. Tredjepristagare blev Jerker Larsson också från Ulricehamn. Under söndagen gjorde deltagarna en mindre utflykt i omgivningarna.



Bild 76. Från tidning 102 okt 1989 sid 30. Åtta Jaguarer deltog i det vårliga Jaguaramötet vid Majblommegården. Foto: Tomas Svensson.



*Bild 77. Från tidning 102 okt 1989 sid 31. Christer och Inga-Lill Ohlssons fina V 12 roadster. Familjen i samspråk med Niclas Hultgren och Svante Bergsborn.
Foto: Tomas Svensson.*

Den 27 maj gick starten på det 250 mil långa Scandinavian Rally från Tivoli i Köpenhamn, varifrån färden sedan gick via Dragör/Limhamn till Landskrona där första övernattningen var förlagd. Söndagen den 28 maj körde karavanen vidare mot Göteborg med början vid Scanauto där chefen, Bengt Ostergren, lovat att hålla öppet hus för rallydeltagarna och andra Jaguarentusiaster.

Vid tvåtiden samma dag vidtog nästa etapp med mål i Skövde och Billinge hus, där Jaguarklubben stod som värd. Totala antalet bilar i Skövde var 102 st från nio olika länder. Här fick klubbens deltagare möjlighet att träffa entusiaster från hela Europa samt se ett antal intressanta bilar. Vad sägs om en äkta C-type och den välkända NUB 120!

Det blev gott om tid till att titta på varandras bilar, köpa Jaguarprylar eller som en del gjorde, koppla av i bubbelpoolen. Vid åttatiden serverades middag på hotellet och därefter dans.

Måndagen den 29 maj fortsatte rallyt via Karlstad till Norge, där färden gick till bl a Hamar och Gol. Efter Norge tog deltagarna båten över till Danmark med avslutning den 3-4 juni i Silkeborg på Jylland. Ett mindre antal svenskar följde hela rallyt medan de flesta avnjöt den svenska klubbens arrangemang i Skövde. Bland de svenska deltagarna kunde vi se Bert-Ove Andersson, Ingemar Nilsson, Bo Sanderberg, Krisztina Kutlik, Torbjörn Eriksson och Sten Tellander.

Den 5-6 augusti ägde årets Sommarmöte rum i Sunne, Värmland, men många samlades redan dagen innan för en stunds extra samvaro. Sommarmötet var förlagt till Hotell Selma Lagerlöf som ligger vid sjön Fryken, bara några kilometer från Selmas hem Mårbacka. Det var Wermland-Nerikesektionen som ännu en gång valt denna miljö, liksom även under 1985. Huvudarrangör var Anders Sundin och medarrangörer var Torbjörn Eriksson, Ebbe Ström och Sven Nordensten, men de hade också en stab av funktionärer till sin hjälp.

Anledningen till att ledargruppen valt just augusti var att försommaren ofta är fylld av olika egna aktiviteter och att alla Jaguarägare skulle få ordentligt med tid för att hinna få sina bilar klara och kanske ta en plats i eleganstävlingen. Under eftermiddagen fick besökarna inspektera de olika

bilarna som placerats modell för modell på parkeringsplatsen utanför hotellet, alltmedan domarna granskade de fina bilarna. De tittade över, under, invändigt, utvändigt, i motorutrymmet och i bagageutrymmet. Ja, var verktygslådan verkligen komplett?



*Bild 78: Från tidning 102 okt 1989 sid 18. Denna Mk VII M ägdes av Wille Hölscher och kom 2: a i klassen äldre salooner 1989.
Foto: Okänd.*



Bild 79. Från tidning 101 okt 1989 sid 20. Anders Lundgrens vita Mk I, 3.4 l från 1959. Anders köpte bilen 1979. Den övertogs 2003 av Karin Boström i Djurås. Foto: Okänd.

I vimlet kring bilarna kunde vi se Mariann Björkgård, Kenneth Karlsson, Eva Bålefalk, Kalle Magnusson, Bo och Karin Sanderberg, Bjarne och Katrine Svendsen med dottern Nina, Holtz Stenkil med sin XJ med registreringsnummer HS, Eva Ericsson med sonen Fredrik samt Solveig och Lars Nygren. En person som studerade E-typerna särskilt noggrant var Stefan Boberg. Givetvis var jag själv en av deltagarna med min svarta Mk II.

Framåt kvällen var det dags att förbereda sig för kvällens festligheter. Kl 19.30 serverades en välkomstdrink och därefter började prisutdelningen, som så många gånger förr inleddes med fanfaren "Also sprach Zarathustra" av Richard Strauss.

Vinnarna i eleganstävlingen var följande:

Klass XJ, XJS och Daimler vanns av Kenneth Karlsson, XJS, 1982 följd av Eva Bålefalk, XJ 12, 1973 och Torbjörn Eriksson, Daimler Sovereign, 1972.

I Övriga Saloon-klassen segrade Bo Martinsson, Mk X, 1962 före Johan Hoffman, 420, 1967 och P-E Holmström, S-type, 1965.

I klass XK vann Anders Sundin, XK 120, 1954 före Bo Sanderberg, XK 140, 1956 och Kjell Danielsson, XK 150 S Coupé, 1959.

Klassen Mk I och Mk II vanns av Kalle Magnusson, Mk I, 3.4 l, 1959 före Katrine Svendsen, 340, 1968 och Bertil Andersson, Mk II, 1964.

Klass Äldre Saloon-klassen vanns av Rolf Ringström, Mk VIII, 1958 före Wille Hölscher, Mk VII M, 1952 och Johan Jeppsson, Mk VII, 1954.

E-type-klassen vanns av Per Ljunggren, E-type, serie III, 1972 före Roger Backman, E-type, serie I, 1961 och Björn Hammar, E-type, serie II, 1970.

Best in Show och Ladies Choice gick till Rolf Ringströms Mk VIII, 1958 och långfärdspriset gick till Kenneth Karlsson från Malmberget med sin XJS HE, 1982.

Efter prisutdelningen förflyttade vi oss till matsalen där festmiddagen väntade, allt från vegetarisk mat till en välsmakande kötträtt. Under middagen berättade Ann-Marie Andberg vad hon tyckte om vinet medan Gert Larsson smakade av sin öl. Jag själv och fästmön Eva Ericsson försökte hålla reda på sonen Fredrik medan Sven Hedman från Bilkonsult gjorde vad han kunde för att hjälpa till.

Några av de andra deltagarna som satt runt borden var Björn Hammar, Christer Ringlund, Kjell Pettersson, Kjell Danielsson, Bertil Andersson och Roger Backman. Eva Enkwist hade en intressant diskussion om inredning med Ewa och Jan Thorén och Roland Nordh gav de bästa tipsen om hur man bäst renoverar en SU-förgasare.

Söndagens rally var uppdelat på tre starttider, beroende på att kön till starten inte skulle bli alltför lång. Deltagarna fick karta och frågeformulär och begav sig sedan ut mot den första kontrollen. Ve och fasa! En fällstol skulle sättas ihop på kortast möjliga tid, en svår uppgift för många av oss.

Nästa kontroll var kast med liten boll i hinkar och andra kärl. Inte heller så lätt när man har vinden emot sig! Sedan vidare till kontroll nummer tre som bestod i att mäta en stubbe. Till sin hjälp hade vi tumstock, linjal, miniräknare, snöre och diverse andra instrument. Lätt som en plätt?

Sedan var det dags för mer allmänbildande frågor där deltagarna fick pussla ihop regenter med maträtter. Vill ni pröva några frågor! Välj rätt "godsak" för regenterna. Karl XV: Kringlor, hålkakor eller wienerbröd. Rätt svar, kringlor. Gustav II Adolf: Hästkött, bakelser eller ister. Rätt svar, bakelser. Napoleon: Kokt kyckling, glass eller bakelser. Rätt svar, bakelser (igen). Karl XII: Kåldolmar, kålpudding eller kålsoppa. Rätt svar, kåldolmar.

Vi tar några Värmlandsfrågor också! I vilket landskap rinner Klarälven upp: Härjedalen, Värmland eller Dalarna. Rätt svar, Härjedalen. Vem är hertig av Värmland: Carl Gustav, Prins Bertil eller Carl Philip. Rätt svar, Carl Philip. Vilken orkester förknippas med Fröken Fräken. Sven Ingvars, Vikingarna eller Sten och Stanley. Rätt svar, Sven Ingvars.

Efter ytterligare några frågor och en glidarrunda genom Rottnerosparken kom vi fram till målet som låg i slutet av parken. Underbart, här satt det fint med god mat och därefter prisutdelning i rallyt.



Bild 80. Från tidning 102 okt 1989 sid 5. Vinnaren i XJS/XJ-klassen blev Kenneth Karlsson med sin XJS HE från 1982. Kennet sålde troligtvis bilen 1996 till Per Sandkvist. Därefter har bilen haft ytterligare två ägare. Den fick körförbud 2019 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Okänd.



Bild 81. Från tidning 102 okt 1989 sid 5. Andraplatsen i XJS/XJ-klassen gick till Eva Bålefalks XJ 12 från 1973. Eva sålde troligtvis bilen 1997 till Hans Sjöblom. Därefter har bilen haft ytterligare två ägare. Bilen fick körförbud 2015 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Okänd.



*Bild 82. Från tidning 102 okt 1989 sid 34. En glad Roland Nordh vid lördagens middag.
Foto: Okänd.*



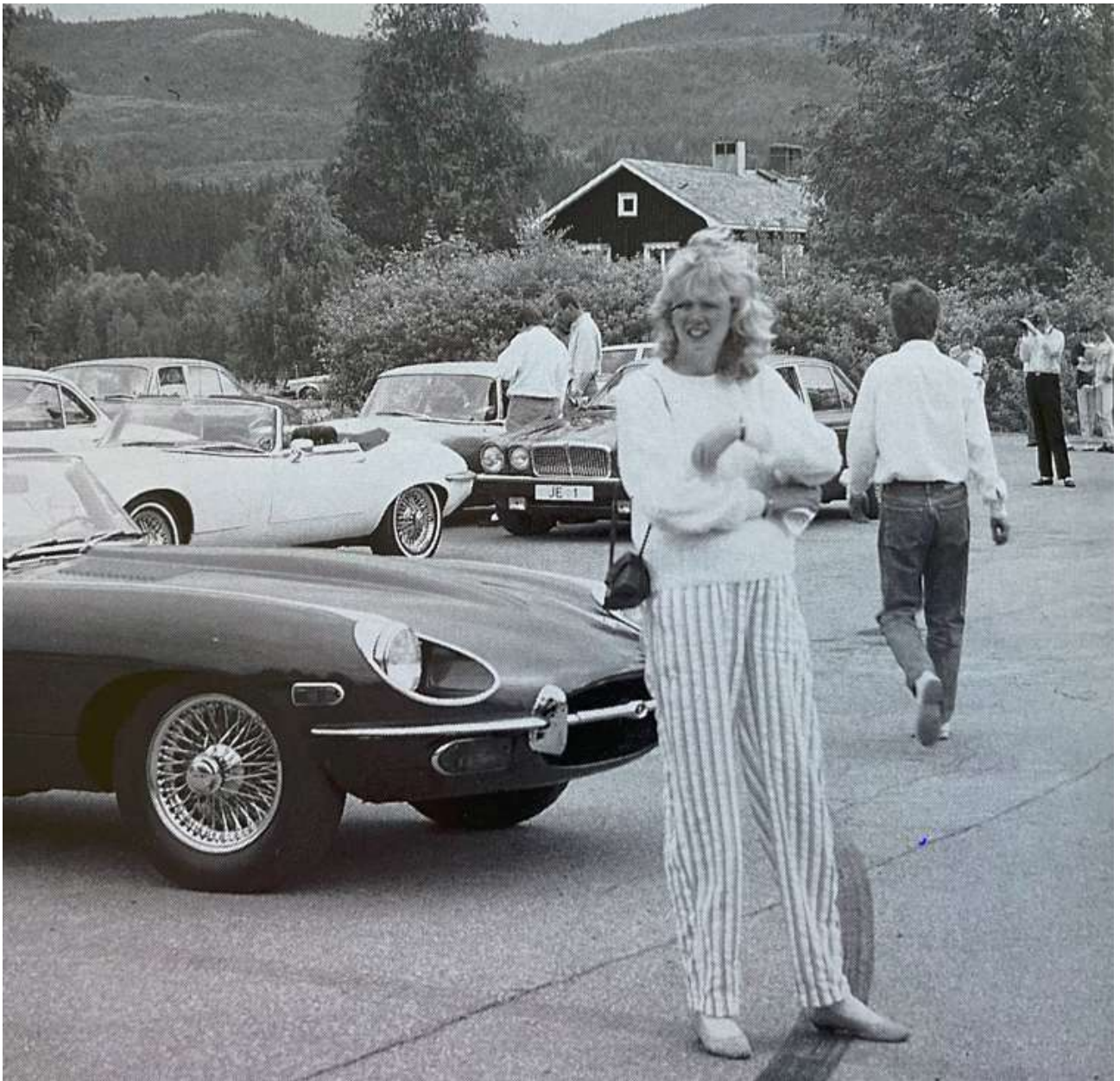
Bild 83. Från tidning 102 okt 1989 sid 34. En diskret glad arrangör, Torbjörn Eriksson, bland lördagens middagsgäster. Foto: Okänd.



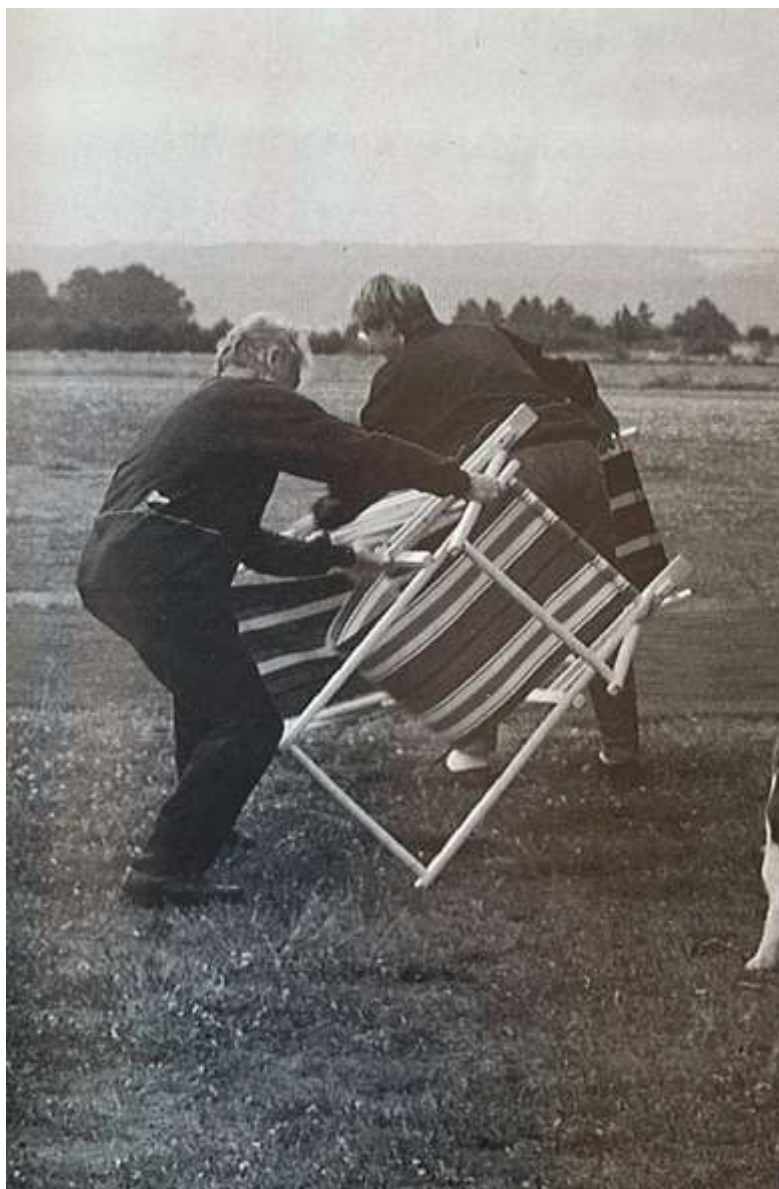
*Bild 84. Från tidning 102 okt 1989 sid 35. Eva och Jan Thorén tv är mycket koncentrerade på något framför dem, medan Eva Enkwist kollar in fotografen.
Foto: Okänd.*



*Bild 85. Från tidning 102 okt 1989 sid 10. Dags för start i rallyt. Efter E-typen i första ledet ser vi en XJ 6, 4.2 l från 1973, som ägdes av Anne-Mari Jonsson. Bilen övertogs 2008 av maken Bert. Den fick körförbud 2005 pga utebliven kontrollbesiktning.
Foto: Okänd.*



*Bild 86. Från tidning 102 okt 1989 sid 14. I väntan på att få starta i rallyt ser vi Eva Ericsson.
Foto: Okänd.*



*Bild 87. Från tidning 102 okt 1989 sid 15. Det är inte helt lätt att få ihop en vilstol på tid. Sekunderna bara går!
Foto: Okänd.*

Efter Sommarmötet startade vi en serie om vinnarbilarna i eleganstävlingen och först ut var Bertil Anderssons Mk II, 3.4 l, 1964 års modell.

Bertils stora intresse under tonåren var egentligen motorcyklar, men när körkortsåldern började närma sig kände föräldrarna en stark oro för vad som kan hända vid t ex en omkullkörning. Föräldrarna övertygade Bertil om att han fick köpa vilken bil som helst, ”bara inte en motorcykel”. Sagt och gjort, vid ett besök vid Siwerssons bil i Göteborg där Bertil lite lagom entusiastiskt såg en Jaguar som han provkörde. Sen var han fast! Bilen visade sig vara en pärla och mycket välvårdad av förre ägaren med enda felet att varvräknaren inte fungerade.

Våren 1973 fick Bertil körkort och gjorde ett antal semesterresor av vilka en av dessa gick till Jaguarklubbens besök på Jaguarfabriken i England. Åren gick och det började bli dags för en uppfräschning av bilen. När Bertil hade ägt bilen under 17 år hade en hel del förbättringar skett. Den första åtgärd som vidtogs var att montera ner framvagnen och måla den med grön hammarlack, en åtgärd som prisades av Svensk Bilprovning.

Under vintern 1978-79 fick bilen ny lack efter att en del rostskador lagats och 1982 renoverades bromsarna och skivorna bak byttes. Cylindrarna rengjordes och fick nya packningar.

Efter sommaren 1986 var lamellerna slut och behövde bytas och senare under hösten började Bertil att montera ned motorn och framvagnen ännu en gång. Motorn kördes i småbitar till Rohdins bilservice, sattes ihop och lyftes sedan in i motorutrymmet. Framvagnen blåstrade Bertil själv, lackade svart, bytte bussningar, fjädrar och stötdämpare. Sedan passade Bertil på att montera ett rostfritt avgassystem, som resulterade i ett skönt hårt motorljud. Därefter var hela renoveringen klar vilket genom åren resulterat i ett antal fina priser i klubbens eleganstävlingar.



Bild 88. Bertil Anderssons Mk II, 3.4 l från 1964. Bilen har tagit priser i eleganstävlingen vid 10 tillfällen under perioden 1979-1989. Foto: Clas Göran Carlsson.

Söndagen den 1 oktober var det åter dags för Stockholmsrallyt. Starten skedde från klubblokalen på Kristallvägen i Solberga, Hägersten utanför Stockholm kl 11.30, där 14 ekipage begav sig iväg med karta, vägbeskrivning och frågeformulär. Höstvädret var strålande när bilarna rullade söderut mot den första kontrollen vid Hallunda. De nio följande kontrollerna låg utspridda utefter trevliga småvägar i ett naturskönt område sydväst om Norsborg.

Tävlingsfrågorna var kluriga och satte allmänbildningen på prov. En av uppgifterna var att ange tre avbildade sädeslag och frågorna om Carola Häggkvist gjorde att många undrade, enligt rapportören, om minnesförlust kan inträda redan i livets "halvtid". Frågan löd: Var, när och vilken placering Carola fick med Främling i Europeiska schlagerfestivalen? Rätt svar, München, 1983 och 3:a. Sen kom några sjö- och båtfrågor som vid den här tiden var ett annat av arrangören Lasse Möllerstedts intressen. Hur många meter är en distansminut? Rätt svar, 1 852 meter.

Vilken sida, sett bakifrån, sitter den röda lanternan? Rätt svar, vänster. Vad är en klyvare? Rätt svar, ett segel.

Färden gick så småningom till Sturehovs slott där de otroligt goda kanelbullarna medförde att de smala midjorna, efter kaffe och bullar, var betydligt bredare. Efter kaffet var det dags för manöverprov. Det gick ut på att genom backning placera bakhjulen så nära en utlagd ribba som möjligt. Endast backspeglar var tillåtna som hjälpmedel. Att vända sig om eller backa med öppen dörr klassades som fusk och gav obönhörligen noll poäng. Efter ca tre timmar var alla deltagarna tillbaka i klubblokalen där klubbmästaren Lasse Möllerstedt, serverade korv med bröd, kaffe och juice i väntan på tävlingsresultatet.

Förstapristagaren Rikard Sunnerstedt, som var ytterst nära totalpoängen, fick som pris en flaska champagne. Andrapriset gick till Jan Ericäter med endast en poäng mindre än Rikard. Tredjepriset gick till Gert Larsson och Jan Uddqvist i gemensam bil.



Bild 89. Från tidning 103 dec 1989 sid 13. Jan Uddqvists Daimler Sovereign från 1977. Bilen köptes av Jan 1988 och såldes 1998 till Carl Elfver, som i sin tur sålde den 1999. År 2001 fick bilen körförbud pga utebliven kontrollbesiktning.

Foto: Okänd.

Sista torsdagen i oktober rapporterade Wermland-Nerikesektionen om årets sista Jaguarutflykt. Färden gick till familjen Hagman, som visade upp sitt garage innehållande en välvårdad Mk II och två renoveringsobjekt från 1950-talet, en Mk VII och en XK 150. Efter att ha fått en uppdatering av hur arbetet med de olika bilarna löpte, fick deltagarna en uppskattad kaffepaus. Därefter for den lilla karavanen vidare till Glanshammar och Torsten Johansson. Torsten var bilentusiast, men hade inte Jaguar som första val vid sina renoveringar. Det deltagarna fick se var bl a karossen till en Overland, 1913, som var på väg till lackning. Samtidigt pågick ett arbete med en Chevrolet

Convertible, 1932, och en Oakland, 1927. Deltagarna fick också en inblick i arbetet med en Dodge, 1920 och en Harley-Davidson MC också från 1920.

Ytterligare två bilar stod och väntade på att bli renoverade, en Chevrolet Town från 1938 och en Opel Olympia. Det fanns också en del färdiga bilar. Den första vi fick se var en Chrysler Airstream från 1936 i fantastiskt originalskick. Den här bilen var endast omlackad då förra ägaren bara kört 6 000 mil, men lagt så mycket tid på polering att lacken tagit slut. Alla deltagarna var överens om att det var intressant att se hur en bilsamling kan se ut om man varit framsynt nog att börja leta redan under 1950-talet. Deltagarna hade denna dag fått en ordentlig dos inspiration till att fullfölja sina egna projekt och tackade för ett verkligt inspirerande och intressant besök i Glanshammar.

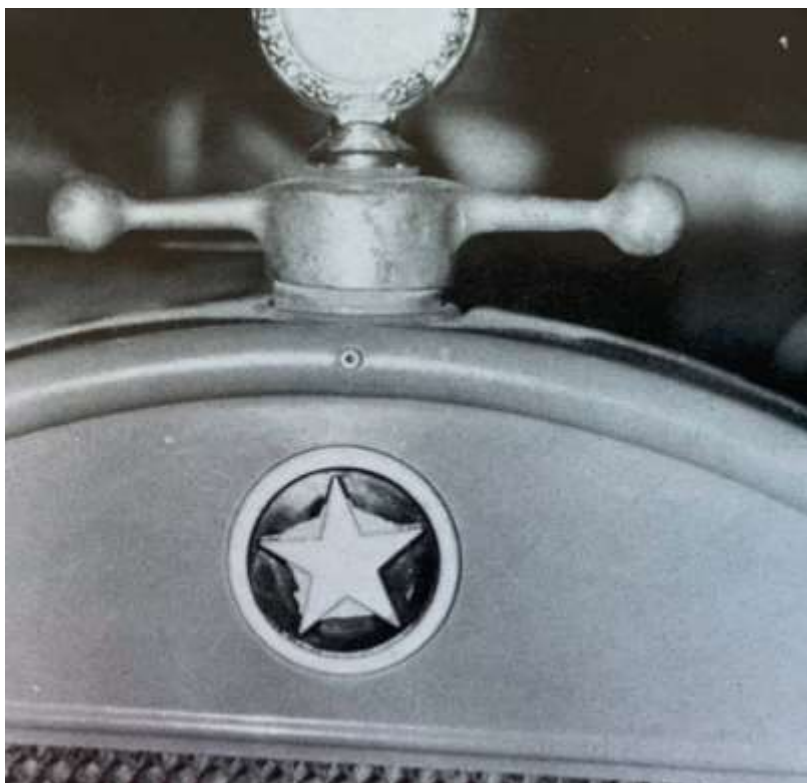


Bild 90. Från tidning 103 sid 8. Fronten på en Durant-Star. Bilen stod under renovering hemma hos Torsten Johansson i Glanshammar. Foto: Okänd.

Under hösten gjorde Göteborgssektionen ett studiebesök på STS, Scandinavian Transmission Service, i Stenungsund. Företaget var (och är fortfarande) specialister på automatväxellådor. Ett 15-tal klubbmedlemmar hade infunnit sig och fick en inledande presentation av företaget av dess företrädare, Dan Stålebo. Det var i högsta grad intressant för deltagarna att få en uppfattning om de olika stegen i en komplett automatväxellåderrenovering. Det gällde att vara mycket noggrann. Lådan demonteras fullständigt och det var viktigt att hålla god ordning på alla komponenter. Företaget hade ett stort reservdelsförråd till bl a de förekommande moderna Jaguarlådorna, men vissa problem kunde uppstå när det gällde t ex Mk IX med en GD 8. XJ 6-lådor renoverades utan problem.

En viktig detalj som kan avgöra om renoveringen blir bra är om monteringen sker korrekt. Dan visade exempel på en farlig fallgrop som amatören kan trilla i. Det finns ventilkulor som ska ligga på en viss plats vid ett runt hål i den labyrinthliknande plattan centralt i lådan. Om en kula blir så sliten att den kan falla igenom ett särskilt hål, kan man inte som oinitierad avgöra om den hamnar på rätt plats. Ja, det blev ibland lite invecklat för åhörarna, men förtroendet växte för detta företag och dess representanter ju mer kvällen led. Det blev en bra kväll och deltagarna hade ändå lärt sig en hel del om automatväxellådor.

Här kommer lite aktuell information från dagens VD vid STS, sonen Ola Stålebo. Företaget grundades 1969 av det amerikanska bolaget BorgWarner Inc. Att etablera ett servicecenter för automatväxellådor gjordes i samband med att BorgWarner började leverera växellådor till både SAAB och Volvo som också var STS' s första europeiska kunder. Att man hamnade just i Stenungsund mitt emellan SAAB i Trollhättan och Volvo i Torslanda var kanske heller inte så konstigt om man tittar närmare på kartan.

När BorgWarner upphörde med automatlådettillverkning under 80-talet blev STS helt svenskägda och fortsatte verksamheten på egen hand. Företaget var i början helt inriktat på automatlådereovering men i takt med att kunderna efterfrågat även andra transmissionskomponenter har man idag utökat produktportföljen. Till nuvarande adress, Läringsgatan 1 i Stenungsund, flyttade STS 1994.



*Bild 91. Från tidning 104 feb 1990 sid 21.
Dan Stålebo jobbar med monteringen av en
automatväxellåda. Foto: Okänd.*

Den 9 november hade Göteborgssektionen förmånen att få bevista Scanauto på Ringön för ett mycket trevligt och välorganiserat studiebesök. 23 klubbmedlemmar hade slutit upp. Bland deltagarna kunde vi bl a se Mats Rixon, Peter Krauss, Roland Karlsson, Kent Falk och Bertil Andersson. Gästerna hälsades välkomna av Kent Malmgren som först demonstrerade sin datoriserade testanläggning för nyare Jaguarer.

Sedan vidtog en tipspromenad i Scanautos lokaler med frågor relaterade till Jaguar. Därefter utlystes pilkastning för skiljedom i tipsrundan. Efter denna aktivitet bjöd arrangörerna på ett dukat bord med landgång och öl.

Besöket fortsatte sedan med ett föredrag om oljor genomfört av Björn Ahlquist från Castrol. Vad Björn främst betonade var vikten av att skilja på äkta syntetiska oljor och oäkta dito. Allehanda vilseledande beteckningar används allmänt i marknadsföringen, vilka är ägnade att vända bort uppmärksamheten för hur oljan är tillverkad.

Endast fullständigt syntetisk olja är värd namnet, menade Björn. Det kunden skulle se upp med var begrepp som "delsyntetisk", "semisyntetisk", "syntettyp", "syntetförstärkt" eller bara vagt "syntetisk". Endast "helsyntetisk" måste det vara!

Vidare gav Björn Ahlquist en del intressant information om bromsvätskor. Vi fick bl a veta (det nog de flesta faktiskt vet) att bromsvätskor är färskvätskor och suger upp vatten ur luftens kondens. Minst vartannat år bör man dränera systemet och fylla på ny vätska från nyöppnad plåtbehållare.

Det var ett lärorikt besök för klubbens medlemmar och deltagarna hade lärt sig en hel del om oljor och bromsvätskor. Från och med nu skulle endast den rätta oljan och den rätta bromsvätskan inhandlas.

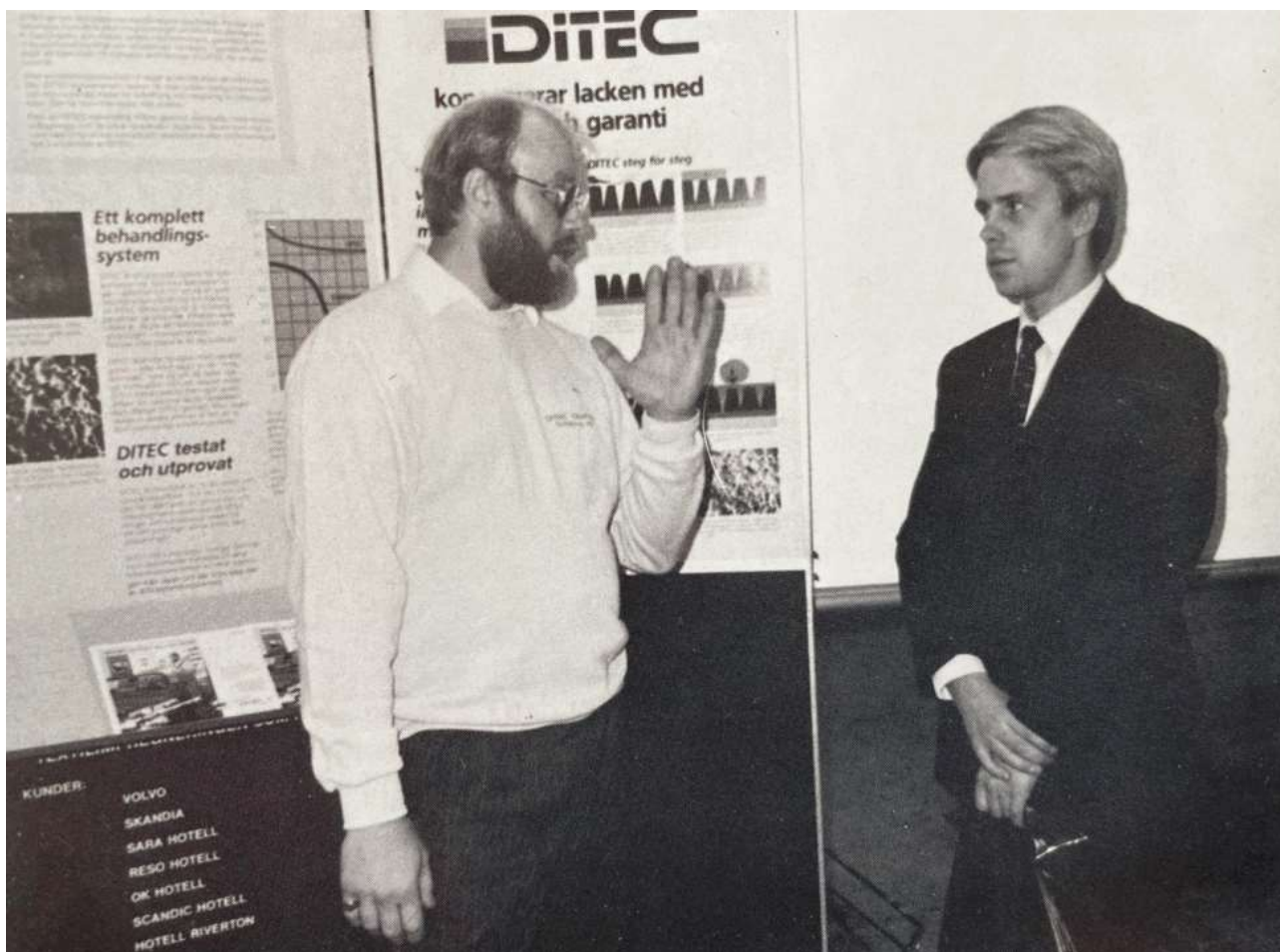


Bild 92. Från tidning 104 feb 1990 sid 27. Urban Karlsson försöker övertyga Kent Falk om Ditecs förträfflighet. Foto: Okänd.



Bild 93. Från tidning 104 feb 1990 sid 29. Kent Malmgren delar ut priser. Här ser vi en av mottagarna, Mats Rexon. Foto: Okänd.

Under november meddelade Dagens Nyheter att kampen om Jaguar hade tagit en ny vändning. Ford hade lagt ett bud på 16 miljarder kr för Jaguar och om budet godtogs skulle Ford få total kontroll över företaget. Konkurrenten General Motors lade inte något motbud, vilket Jaguars ledning kände en viss besvikelse inför eftersom man föredragit denna lösning. Som vi alla vet blev Jaguar Fordägt under ett antal år!

Den 16 december arrangerade Göteborgssektionen sin årliga julfest. Denna gång i klubblokalen på Järnmalmsgatan. Komplet julbord med öl ingick i priset 220 kr. Arrangörer var Stefan Sewall och Roland Karlsson.

Serien om vinnarbilar fortsatte under december med en presentation av Anders Sundins XK 120 FHC. Bilen tillhörde i början av 1960-talet svenska ambassadören i Rabat, Marocko och kördes vanligen av sonen Sten Siegbahn som importerade den till Sverige 1966. Under 1968 bytte bilen ägare till Stens gode vän Torsten Wredmark som senare sålde den till läkaren Ulf Måwe i Uppsala. Ulf använde den som bruksbil fram till 1972, då Sven Nordensten fick ögonen på en tidningsannons under Säljes och köpte den.

Sven körde direkt till Skokloster samma dag som Jaguarklubben bildades. Efter mötet kördes bilen till Svens garage i Årjäng, där bilen demonterades och en del nya delar införskaffades. Men Sven bytte tjänst, flyttade till Karlstad och bilen blev stående. Under 1979 träffade Anders Sven vid en garageträff, såg bilen och övertalade Sven att överlåta bilen till honom.

Bilen var relativt rostfri, men mycket sliten mekaniskt och interiört. Karossen lyftes av och ställdes tillfälligt undan och arbetet kunde påbörjas med ramen. Den var sprucken och bakfjädrarna var av olika dimensioner, men efter svetsning, riktning och kontrollmätning lackades ramen med ett lyckat resultat. Med nya fjädrar, bussningar och lager sattes bakaxeln på plats. Framvagnen monterades också ihop med nya delar.

Original bromssystem, inköpt på en XK-dag i England, och tillsammans med nya hjulcylindrar, bromsbelägg och bromsrör monterade, kunde snart ramen åter vila på sina fyra hjul. Trots tidigare motorrenovering krävdes ytterligare borring och vevaxelslipning och efter en dynamisk balansering av vevaxeln kunde motorn sättas ihop.



Bild 94. Sten Siegbahns resp Sven Nordenstens resp Anders Sundins samt ännu en gång Sven Nordenstens XK 120. Idel klubbmedlemmar har varit ägare till denna bil. Foto: CG Carlsson



Bild 95. Från tidning 103 dec 1989 sid 27. Anders Sundin var med all rätt mycket nöjd med sin renovering. Foto: Okänd.

Nu var turen kommen till karossen. Plåt från dörrarnas och bakluckans träramar togs bort och lämnades till Edlund i Stora Mellösa för renovering. Bilen forslades nu till en plåtslagare för byte av tröskellådor, b-stolpe, riktning av skärmar och aluminiumhuv, samt tillverkning av nya aluminiumplåtar över träramarna. När allt detta jobb var klart kördes karossen till lackering, medan Anders själv arbetade med att demontera växellådan. Lådan hade dåliga kuggar, men turligt nog hade Smålands Jaguarservice en fabriksny låda med fett, lager och kuggjul. Nu kunde hela chassit göras klart med motor, växellåda, kylare och allt annat som hörde till.

I slutet av 1988 var karossen lackad och klar och skruvades på chassit. Nu kunde det roliga jobbet med motorutrymme och inredning börja. Ny kabelhärva drogs in. Nyfanerade träpaneler cellulosalackades i flera lager, nytt innertak spändes upp, dörrsidorna byttes, nya mattor lades in och nysydda skinnsäten kom på plats. Plötsligt fanns där en helt nyrenoverad Jaguar XK 120. Det hade nu tagit sex år att färdigställa bilen, men med facit i handen, menade Anders, var arbetet värt all tid, möda och kostnader som hela projektet hade medfört.

Under december informerade jag om en tänkbar nysatsning på tidningen. Idén var att låta tidningen omfatta 40 sidor och att utnyttja alla tillgängliga hjälpmedel för att få bild- och textmaterial så smakfulla som möjligt. Men smakar det så kostar det! En tidning av denna omfattning hade en byråkostnad på 10–15 000 kr och en tryckkostnad på ca 30-35 000 kr. Till detta kom också kostnader för emballage och porto samt för insamling av tidningsmaterial. Tillsammans beräknade jag den totala kostnaden till ca 60 000 kr, vilket innebar att det skulle försvinna 360 000 kr av den totala intäkten 550 000 kr. Därutöver fanns också administrativa kostnader för bl a registerhantering dvs ytterligare ca 10 000 kr. För att underlätta jobbet med registren undersökte vi också möjligheten att köpa in en persondator med skrivare, minst 20 000 kr. Till allt detta kom även ökade lokal-kostnader för såväl Stockholm som Göteborg. Det jag med allt detta ville komma fram till var att

medlemsavgiften måste höjas till 300 kr för att få verksamheten att fungera. Jag avslutade mitt inlägg med att medlemmarna förhoppningsvis kunde avstå en tankning av Jaguaren eller en femlitersdunk kvalitetsolja för klubbens räkning.

Avgiften för 1989 var 200 kr och inträdesavgiften var 100 kr dvs halva årsavgiften. I slutet av året beräknade vi att antalet medlemmar var ca 1 530 st.

Kapitel 20, 1990

Jaguarbulletin nr 104, februari, producerades av Göteborgssektionen med Stefan Sewall som redaktör. Till sin hjälp hade han bl a Roland Andersson, Uno Johansson, Wille och Ing-Marie Hölscher, Tommy Thörnvall, Roland Karlsson, Hans Rubenstein från Jaguar Uppsala, Svenerik Eriksson från Bilvärlden och Clas Barkman från Dagens Nyheter.

I och med nr 105, april, hade jag tagit över redaktörsposten för gott. Till min hjälp i detta nummer hade jag Bertil och Ulla-Britt Burman, Jan-Erik Lundqvist, B Mattsson, Lars-Olof Ströberg från IDAG, Jan-Erik Henriksén från ESAB, Ingemar Johansson, Arne Norlin, Ola Sigvardsson samt en medarbetare från Motorhistoriska Riksförbundet .

Nr 106 kom ut under juni. Som redaktör hade jag en hel del bestyr med tidningen. Kontakter skulle tas, material skulle sättas ihop, artiklar skrivas och bilder letas rätt på. Sedan skulle underlaget till Bulletinen sändas till Aronson Reklam och efter bearbetning där, åter till mig för korrekturläsning och transport till tryckaren. När tidningen var klar var vi ett litet gäng som kuverterade och försåg tidningen med adressetikett. Till sist tog jag en taxi för transporten till Posten. Det var många olika moment skulle genomföras innan tidningen nådde medlemmarna. Dessutom ingick jag i arrangörsgänget för Sommarmötet och hade många pusselbitar att lägga ut där också.

Till min hjälp med texterna i tidningen hade jag bl a Sture Danielsson vid Classic Motor, Gunnar Forsgren, Björn-Eric Lindh/Alf Lavér från MHRF, Ola Sigvardsson, Ard D Axegård och Ma Oftedal som på ett humoristiskt sätt berättade om sin nyinköpta bil under rubriken "Kan en prästvigd verkligen vräka sig i en Jaguar XJ 12".

Nummer 107, augusti, ägnades till största delen åt Sommarmötet. Redaktörens rader ägnade jag åt att tacka sponsorerna för deras insatser och alla funktionärer för att de ställt upp på bästa sätt. Ett tack riktades också till Clas Göran Carlsson och Ulf Ekestubbe, som på ett förtjänstfullt sätt tagit de flesta bilderna från mötet. Ett särskilt tack framförde jag till Ove Hall på Halls Offset, som inte bara sponsrade mötet, utan bekostade hela Bulletinen i färg.

Nummer 108, oktober, handlade bl a om Union Jack, en av våra seriösa Jaguarreparatörer, som tagit hand om många av mina åtgärder på bilen de senaste 18 åren (skrivet 2023). Till min hjälp i detta nummer hade jag bl a Sture Danielsson vid Classic Motor, Clas Göran Carlsson, Jan Unander, Stefan Dubois och Birger Granli.

Nummer 109, december, handlade bl a om det årliga Stockholmsrallyt och en av vinnarbilarna från Sommarmötet i Saltsjöbaden. Till min hjälp hade jag i detta nummer bl a Peter Sommer, Ingvar Bergsten/Kaj Wallin, Kjell Pettersson/Gunilla Engström, Arne och Bengt Häggeborg, Andrew Whyte, Kjell Broberg/Robert Pettersson, Bo och Karin Sanderberg, Gunilla Hofferek, Jan-Erik och Kajsa Lundquist och Lars Evenborn/Annemari Jacobsson.

Lite från administrationen. Under detta år hade Bo Sanderberg noterat att Mölnlycke AB hade en bild på hans XK 140 på produkten Polertork. Bosse menade att han aldrig hade blivit tillfrågad av någon från Mölnlycke om tillstånd för användandet och kände sig kränkt och bestulen i sammanhanget. Bosse ville nu ha ersättning med 50 000 kr för bilden.



Bild 96 A. En souvenir från tvisten om Bo Sanderbergs XK 140 med Mölnlyckes juridiska avdelning.

Foto: Leif H Andersson.

Bertil Strömberg på Mölnlyckes juridiska avdelning svarade att man köpt bilden från tidningen Automobil och att det inte fanns någon grund för ersättning för utnyttjandet av bilden. Ja, precis så var det! Vår klubbmedlem, Staffan Swedeborn, som var delägare i Automobil, hade tagit en bild på XK 140-vagnen och sålt den till Mölnlycke utan att tala om detta för Bosse. Bosse blev oerhört irriterad, dels över Staffans tilltag, dels över juristens svar och vände sig till mig för att få hjälp mot Mölnlycke.

Jag både skrev till, och talade med Mölnlycke telefonledes och vi kom till slut fram till en kompromiss där Mölnlycke sponsrade Sommarmötet i Saltsjöbaden med 100-150 st Polertork. Långt ifrån 50 000 kr, men ändå ett stort antal tusenlappar. Med detta nöjde sig Bo Sanderberg. Klubben använde sedan Polertorken som priser i de olika aktiviteterna på Sommarmötet och vid andra tillfällen under säsongen.

Årsmötet ägde rum 10 mars i klubbens lokal på Kristallvägen i Solberga, Hägersten utanför Stockholm. Som vanligt började mötet med en videofilm om Jaguar till en kopp kaffe med dopp. Kl 17.00 började årsmötet som varade under en och en halv timme. Dagordning enligt stadgarna följt av en egenhändigt ihopknäpad middag av arrangörerna Lars Möllerstedt och mig själv. Till denna fick man en drink, vin eller öl, allt för 90 kr.

Detta år avgick Olle Ljungström som ledamot och posten blev vakant. Posten som representant för Småland upphörde och Bjarne Svendsen gick in som ersättare för Ingvar Ericsson som representant för Norrland. Lars Sved gick in som revisor efter Lars Kärger. Efter val av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Klubbsekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Ulf Sjödin
Representant Södra sektionen, Per-Ola Arneberg
Representant Stockholm, klubbmästare, Lars Möllerstedt
Representant Göteborg, Stefan Sewall
Representant Wermland-Nerike, Anders Sundin
Ledamot, Bo Sanderberg
Ledamot, Mikael Grewe
Ledamot, vakant

Revisorer
Lars Sved
Ulf Ekestubbe

Övriga
Representant Norrland, Bjarne Svendsen
Representant Finland, Risto Forsström

Bjarne Svendsen valdes som ni ser ovan in som representant för Norrland och började därmed också att engagera sig alltmer för klubbens utveckling. Han blev en av mina närmare kontakter och får här en närmare presentation av vem han är och vad han gjort för klubben.

Bjarne Svendsen (f 1946) var en av de första medlemmarna i klubben och har under lång tid varit en av klubbens starka namn. Bjarne är född i Sundsvall, men vid ett års ålder flyttade familjen till Norge då pappan var norrman. Bjarne bodde kvar en tid och gick första klass i Norge. Vid andra klass var Bjarne tillbaka till Sundsvall och gick i svensk skola.

Här fick Bjarne upp ögonen för Jaguar då pappan till en av hans bästa kompisar var återförsäljare av Jaguar där. Med tiden började Bjarne intressera sig för optikeryrket och gick som gesäll i bl a Uddevalla och Trollhättan. Här träffade Bjarne Britt-Mari, gifte sig, fick barn, Malin, blev klar med sin utbildning till legitimerad optiker och flyttade till Täby utanför Stockholm.

Under Stockholmtiden jobbade Bjarne som optiker på bl a NK-optik, men fick sedan kännedom om en lokal, lämplig som optikaffär, som var till salu i Hudiksvall. Bjarne köpte lokalen 1976 och flyttade till Hudiksvall och gifte så småningom om sig med Katrine och fick tre barn, Nina, My och Tom. Bjarne och Britt-Mari hade då gått skilda vägar sedan länge.

Affären gick bra och snart öppnade Bjarne en filial i Njurunda några mil norr om Hudiksvall. I dagsläget, 2023, är Bjarne pensionerad och bor med Katrine i en fin villa i Hällsäter utanför Hudiksvall. Hela nedervåningen är inredd i engelsk stil fylld med Chesterfieldsoffor, fåtöljer i samma stil, engelska skrivbord och tapet i flock och sammet.

Förutom Jaguarintresset har Bjarne också en annan hobby, ryska vinthundar. Det var också genom hundintresset som Bjarne och jag lärde känna varandra på olika hundutställningar och som till slut ledde till att jag övertog Mk II- vagnen. Tilläggas bör att Bjarne också kan hantera elbas och har medverkat i flera lokala orkestrar.



Bild 96 AA. Ryska vinthundar eller Borzoi, som rasen också kallas, är också ett av Bjarnes stora intressen. Foto: Leif H Andersson.

Redan under Stockholmstiden, runt 1970, började Bjarne vidareutveckla intresset för Jaguar. Det startade med en svart Mk II, 1962 års modell, som med tiden, 1971, såldes till mig, Leif H Andersson. Då hade Bjarne en vinterdag blivit omkörd av en stor imponerande bil, nämligen en Mk VII och han kände att det egentligen var en sådan bil han ville ha.

Det var också den bil Bjarne körde till klubbens första möte vid Skokloster. Många nätter tillbringade sedan Bjarne i jaguarreparatören Lasse Kylhammars garage i dåvarande Sickla industriområde i Nacka. I dagsläge har bilen rullat ett stort antal mil och står ännu en gång under renovering.

Karossen är klar och ny motor finns för montering. Samtidigt jobbar Bjarne med ett C-type projekt där tidplanen för rull inte är riktigt bestämd ännu. Närmast i tur står Bjarnes vita XJ 6, 4.2 l, 1977, som nästan är färdigrenoverad.

Bjarne höll länge en ganska låg profil i klubben men deltog i Sommarmöten och lokala aktiviteter. 1990 blev han under ett år representant för Norrland. Norrlands-sektionen blev så småningom Hälsingland-Gästrikesektionen och fick sin första representant 1992 då Tage Bålefalk åtog sig att representera sektionen.

Även här var Bjarne en av de engagerade medlemmarna. Bjarne var också en av de drivande personerna bakom projektet att renovera en Mk II för Historic Racing. Projektet såldes senare till Jaguarentusiasten Bertil Bäckström. 1991 blev Bjarne ytterligare aktiv då han tog på sig jobbet som huvuddomare i klubbens elegantävlingar.

Bjarne har varit en stark initiativtagare för träffar i regionen och en ovärderlig huvuddomare i elegantävlingarna under många år och är också modellrepresentant för Mk VII, Mk VIII och Mk IX. Bjarne är hedersmedlem i klubben och har medlemsnummer 34.



Bild 96 B. Från tidning 135, nr 2 1995. Bjarne jobbar vidare med sin C-type. Här provas en grill på en C-type i Hälsingegaraget. Foto: Peter Haventon.

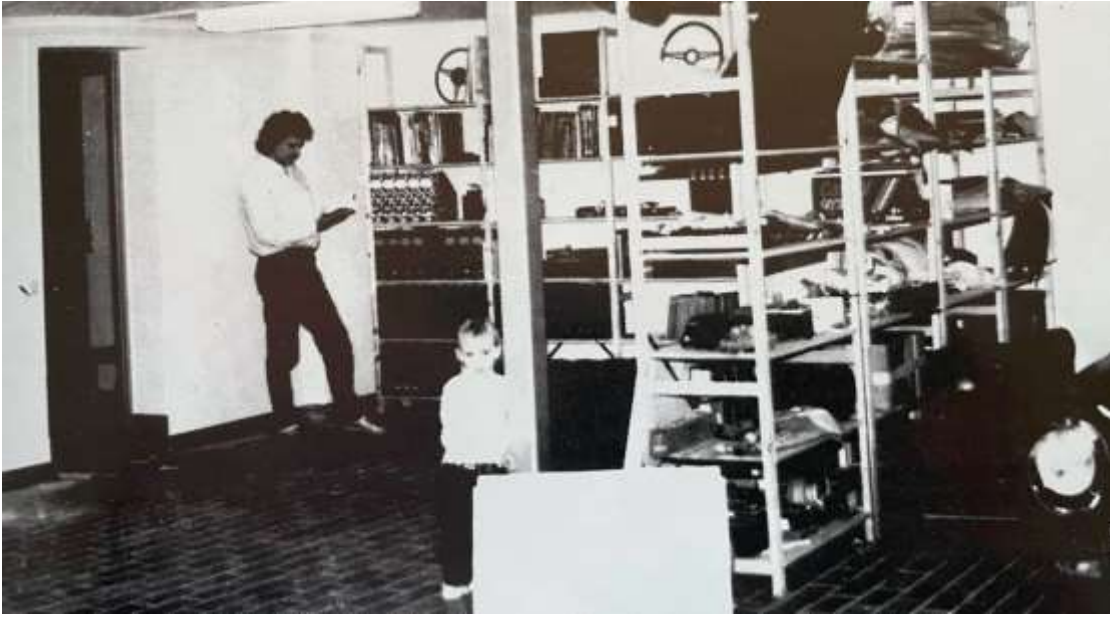


Bild 96 C. Från tidning nr 94 april 1988. Reservdelslagret 1988. Idag, 2023, är det säkert ännu större. Dottern Nina syns i förgrunden. Foto: Håkan Björklund.



Bild 96 D. Från tidning nr 79 aug 1985 sid 28. Allting blir lättare med stöttning av familjen. Här en bild från 1985 på Katrine tillsammans med dottern Nina. Foto: Bjarne Svendsen.



Bild 97 A. Bjarne Svendsens Mk VII från 1954 på Jaguarklubbens första möte vid Skokloster 26 augusti 1972. Foto: Bernt Liljegren.



Bild 97 B. Bjarne Svendsen jobbar vidare med sina bilar. Här fångad i verkstaden 2021. Foto: Bjarne Svendsens kamera.

Nu åter till historiken. Under april fortsatte vi att berätta om firmor av stort intresse för oss Jaguarägare. Den här gången handlade det om Roland Nordh (f 1942) med Nordhs Bil & Plåt som hade sin verkstad i Skogsborg mellan Kjula och Sundbyholm nära Eskilstuna. Detta år hade Roland redan jobbat med Jaguar under 20 år.

Till sin hjälp hade han kollegan Leif Wennerström. Rolands styrka var att han tog hela renoveringsjobb, allt från plåt, motor och lack. Just lackeringen var en specialitet eftersom det inte var så många som jobbade med cellulosafärger. En av bilarna som stod inne skulle bara lackas i motorutrymmet eftersom ägaren ville ha bilen lika snygg under huven som utanför. Båda medger att Jaguarägare är lite petiga med hur arbetet utförs. ”Dom ska ha varenda skruv och mutter i toppskick, vilket ställer stora krav på oss som ska jobba med bilarna”, menade Leif Wennerström. ”Allting synas minutiöst av kunden, men det är också det som är en del av charmen”.

Båda säger också att Jaguarägare inte i första hand är ute efter att få ett jobb gjort så billigt som möjligt. De vill ha kvalitet och är vanligtvis också beredda att betala för det. Detta betyder att Roland och Leif inte ägnade sig åt snabbjobb. Här lämnade man inte bilen på morgonen och hämtade på kvällen utan snarare en månad senare om det var ett större jobb. Någon reklam gjorde man inte hos Nordhs Bil & Plåt, den bästa reklamen var att göra ett bra jobb. ”Det sprider sig som ringar på vattnet”, menade Roland. Han avslutade med att även om en kund satsar mycket på en renovering, är det synd när sådana bilar ställs undan som rena investeringsobjekt istället för att köras på de svenska sommarvägarna. Som tur var hade Roland knappt några sådana kunder.

Idag, 2023, finns Roland fortfarande kvar på adressen i Skogsborg, men gick i pension runt år 2000. Verksamheten övertogs av kollegan Leif som fortsatte i samma lokaler under några år, men under 2003 flyttade han sin verksamhet till en annan del av Eskilstuna. 2005 lade även Leif ned sin rörelse. Hos Roland finns fortfarande verktygen på sin plats i verkstaden och lagret av äldre Jaguardelar ligger på sina hyllor. Den som är intresserad av t ex Mk II-delar får gärna kontakta Roland. Ett och annat jobb tar han också hand om, men numera på hobbybasis.



Bild 98. Från tidning 105 april 1990 sid 26. Leif Wennerström tv och Roland Nordh framför verkstaden i Skogsborg nära Eskilstuna. Vi ser också Kenneth Lahnborgs XK 150 från 1958 och Leif H Anderssons Mk II från 1962. XK:n finns inte längre med i Transportstyrelsens register medan Mk II:an rullar vidare.

Foto: Leif H Andersson.

I början av maj träffades ett tiotal medlemmar på Veteranbilsmarknaden i Västerås. Det var Lars Hansson som hade kallat alla klubbmedlemmar runt Västeråstrakten till en stunds samvaro och för att hitta delar till sina bilar. Vid inspektionen av bilarna kunde vi se två S-type, varav båda var i mycket gott skick. Den ena tillhörde Jan-Erik Lethagen och den andra Topani Kuusela. Båda bilarna ägnades stor uppmärksamhet av omgivningen.

Ännu mer uppståndelse blev det när Anders Sundin från Wermland-Nerikesektionen med morrande motor anlände med sin XK 120. Carl-Olov Ericssons XJ 12 drog också till sig en intresserad skara, inte minst för att diagnostisera ett ovanligt slammer från motorn. Ljudet befanns komma från vattenpumpen, vilket givetvis gav Carl-Olov en del att tänka på och från åskådarna hördes ett deltagande mummel. En mycket fin vagn var Ove Kindells Mk X. Några långväga gäster hade också anlant utan den direkta inbjudan från Lars. Dessa bilar var en Mk VII och en XJ 6, coupé.

Efter att ha analyserat marknaden och gjort diverse fynd samlades gruppen för att ta en fika i gröngräset, prata och sola. Ja, det var en riktigt varm och behaglig dag med 24 grader plus och en lätt bris. Det var helt enkelt ett lyckat möte med flera nya kontakter och intressanta diskussioner.



Bild 99. Från tidning 107 aug 1990 sid 36. Tappani Kusela vid sin S-type och Lars Hansson vid sin XJ. Längst tv Stig Carlsson. Foto: Okänd.

Den 27 maj träffades åter Jaguarklubben och MG-klubben för att genomföra den årliga fotbollsmatchen vid Ångsjö Friluftsgård norr om Stockholm. MG-klubben hade mycket fina T-shirts på sina spelare, medan Jaguarklubben var lite mer lättsamt klädda. Trots att domaren Erwin Bennedich, kom från Jaguarklubben blev resultatet bara oavgjort! När picknickkorgen plockades fram sken solen och fåglarna kvittrade. Därefter vidtog en tipspromenad som vanns av Katarina Holmquist. En Jaguartröja blev belöningen.



Bild 100. Från tidning 107 aug 1990 sid 36. Årets match slutade oavgjort. Här en bild på årets lag från MG-klubben i sina snygga T-shirts. Foto: Okänd.

En av de verkstäder och reservdelsförsäljare som klubbmedlemmarna började vända sig till under detta år, 1990, var Joe's Garage som startade sin verksamhet under juni. Drivande var bröderna Staffan och Björn Aronson, då 29 respektive 27 år.

Staffan är civilingenjör inom elektronik och är idag, 2023, den på företaget som i första hand arbetar med ordermottagning, reservdelar, organisation och ekonomi. Han har ett brinnande intresse för engelska bilar och har alltid hållit på med renoveringar. Hans senaste Jaguar var en XJ Ultimate, men som i dagsläget bytt ägare.

Björn har utbildning i ekonomi och fordonsteknik och arbetar i dag med reservdelsförsäljning och kundkontakter. Magnus är verkstadschef och Anders ansvarar för bilförsäljningen. Totalt jobbar nio personer på företaget, alla med ett starkt intresse för Jaguar och med ett stort bilhistoriskt kunnande.

Joe's Garage har specialiserat sig på Jaguarer och verkstaden reparerar, servar och helrenoverar bilar av alla årsmodeller. I bilhallen säljer man begagnade Jaguarer som fått en omfattande genomgång av mekanikerna. Företaget har även stor försäljning per postorder inom Norden och övriga Europa av nya och begagnade reservdelar. Artikelregistret omfattar mer än 160 000 artikelnummer.

Joe's Garage började sin verksamhet i små, enkla lokaler, men efter två flyttningar och stor expansion finns företaget nu, 2023, i Furulund strax norr om Lund. Här håller man till i toppmoderna rymliga lokaler och har totalt nästan 4 000 kvm yta samt stora inhägnade ytterområden till sitt förfogande. Den kund som väntar på sin bil eller sina delar är välkommen till den stora loungen där man kan dricka kaffe eller läsa tidningar. Efter kaffet kan man också ta en promenad i de natursköna omgivningarna.

1993 startade Joe's Garage Jaguarklubbens populära verkstadsträffar och idag, 2023, har mer än 200 träffar genomförts. Klubbmedlemmar och företagsanställda träffas första måndagen i månaden, utom juni, juli och augusti, och pratar Jaguar, tar en kopp kaffe och deltar i någon aktivitet i verkstaden.

Som lite kuriosita kan nämnas att bröderna Staffan och Björn är genuina Frank Zappa-fans och har låtit detta faktum påverka dem i sitt val av namn på företaget. Joe's Garage kommer således från Zappas rockopera från 1979 med samma namn.



*Bild 101. Joe's Garage började etablera sig under 1990.
Foto: Från Joe's Garages hemsida.*



*Bild 102. Genom åren har Jaguarklubben haft många klubbträffar vid Joe's Garage.
Foto: Joe's Garages hemsida.*

Under juni, fick vi en ny presentation (se även 1976 och 1981) av kanske vår främste leverantör av reservdelar, Birger Carlsson, (f 1943) som från början drev Smålands Jaguarservice, senare BC Motors. Det blir lite av en upprepning av vad jag skrivit om Birger tidigare, men här får ni hela Birgers historia från 1975 fram till 2018.

Birger hade sedan 1960-talet varit intresserad av alla typer av veteranbilar, men fastnade till slut, mera av en slump, för Jaguar. Den första Jaguaren ropade Birger in på en konkursaktion efter en bilfirma i Vetlanda. Bilen behövde renoveras, men det var dåligt med reservdelar i Sverige, så Birger fick göra resan över Nordsjön för att köpa delar i bilens hemland.

Med tiden fick Birger beställningar från olika svenska Jaguarägare. Till slut blev dessa en liten kundkrets och därmed var verksamheten igång. Innan dess hade Birger varit både svetsare och resemonter och hade bara haft reservdelsförsäljningen som hobby, men nu var det slut på detta och från 1975 var Smålands Jaguarservice ett faktum.

Under juni 1976 ville Birger presentera sitt företag för Jaguarklubben och arrangerade årets Sommarmöte i Virserum. Deltagarna åkte i karavan genom Virserums gator ut till ett grönskande villaområde där Birger hade sin bostad. I Birgers garage fanns allt vi behövde till våra bilar och vi var många som hade delar med oss när vi lämnade garaget. Därefter besökte vi Birgers exklusiva kontor. På golvet fanns en mjuk, behaglig heltäckningsmatta prydd med härligt slitna skinnstolar och skrivbord i engelsk stil. Väggarna var klädda med beige väv, som tonade fullständigt mot den övriga inredningen. En fondtapet med mönster av äldre aristokratiska bilar förhärligade ytterligare denna sagolika miljö. Väggarna var dessutom prydda med tavlor av veteranbilar, välpolerade

navkapslar, kylarmärken och andra för Jaguarvänner välkända delar. Samlarmodeller av XK 120, Mk II, E-type mm, inhandlade på ett antikvariat i England, stod att beskåda på hyllor och skrivbord. Ett kontor för en verklig Jaguarkonnässör.

Den första riktiga lokalen som utnyttjades var en gammal snickerifabrik på Kvarngatan intill kyrkan i Virserum, som nu fått ge plats för bildelar i tusental. Dessförinnan hade Birger haft lite verksamhet i sitt garage med adressen Granliden 27.

I de nya lokalerna involverades också brodern och mekanikern Leif Karlsson och under årens lopp har paret gjort månatliga resor till England för att fylla sin skåpbil med såväl nya som gamla reservdelar. 1988 bytte företaget namn till BC Motors och var nu den kanske mest etablerade reservdelsförsäljaren i Sverige. Adressen var Fabriksgatan 10 i Virserum. På firman jobbade nu ytterligare fem man med att renovera och reparera gamla Jaguarer.



Bild 103. Smålands Jaguarservice blev så småningom BC Motors.

Foto: Johan Solman.

Den 9-11 juni 1995 stod Birger Carlsson åter som värd för klubbens Sommarmöte. Samtidigt firade firman sitt 20-årsjubileum. Mötet hölls i Virserums semesterby, vackert belägen vid Virserumssjön och Hotell Dacke. Det var många som tog sig en titt på BC Motors ombyggda lokaler, med såväl stort lager som verkstadslokal. Det fanns massor av godsaker i hyllorna och Birger var mycket stolt över sin lyckade renovering av byggnaden.

Under 1999 övertogs verksamheten av Johan Solman, som började jobba hos Birger redan 1985. Johan, för övrigt svärson till Birger, arbetade vidare i Birgers anda, men under 2018 flyttades större delen av lagret från Fabriksgatan upp till Kallhäll utanför Stockholm. Nu under namnet Jagparts där stockholmarna m fl under några år hade en reservdelshandlare på nära håll.

Vart tog nu Birger vägen! Efter mer än 30 år i branschen flyttade Birger till en skön tillvaro i Thailand men är sedan några år tillbaka i Virserum.

Vad gäller Jagparts så har verksamheten ändrats under 2023 och Johan arbetar fortfarande med hur den i framtiden kommer att formas. Vid frågor och funderingar går det att kontakta Johan per telefon på 070-207 53 40 eller mail på info@johansolman.com.



*Bild 103 B. Smålands Jaguarservice blev så småningom BC Motors.
Foto: Okänd.*

Åter till året 1990. Sommarmötet ägde rum på Grand Hotel Saltsjöbaden, Stockholm, lördag-söndag 15-16 juni. Arrangörsgänget kom från Stockholmssektionen och bestod av Tom Gruen, Lars Möllerstedt, Ulf Sjödin, Jan Stenback, Arne Rydberg, Olle Ljungström och jag själv samt ett stort antal funktionärer.

Hotellet är vackert beläget i Stockholms skärgård nära segelbåtshamnen med fina gräsmattor i hotellets trädgård. Här fick vi rada upp våra bilar, modell för modell. På programmet fanns som vanligt eleganstävling och middag med dans under kvällen. Givetvis teknisk hörna och film för barnen.

Vad gäller eleganstävlingen var det numera särskilda domare som gick igenom bilarna. Detta som ett resultat av en enkät vi genomförde för några år sedan. Då tyckte många medlemmar att det skulle bli mera rättvist och riktigt bedömt om ett fåtal lekmannaspecialister gjorde en noggrann undersökning av bilarnas kondition. Men även deltagarna skulle fortfarande få rösta.

Vinnarbilarna utsågs sedan genom att domarna diskuterade sig fram till ett slutomdöme och tog hänsyn till vad som kommit fram från deltagarnas röstsedlar. Bilarna delades in i sex klasser. Dessa var Mk V-Mk IX, Mk I-Mk II, XJ, Övriga Salooner, E-type och Äldre Sportvagnar. Dessutom delades ett Best in Show-pris och ett långfärdspris ut.

Till detta möte hade vi också en hel del barnaktiviteter. Video med tecknade filmer visades non-stop. Det fanns också ett gångstråk till en badplats med en lekpark och en serveringskiosk. Ville vi ta en promenad fanns det också fina strövområden i hotellets närhet.

Den som ville se Saltsjöbaden från luften kunde göra detta genom att få en kort men intensiv flygtur i vår specialinhyrda helikopter. Jag begav mig givetvis till startplatsen vid udden nära hotellet där plattan fanns, betalade en hundring för mig och 80 kr för Fredrik, sonen, och fick en tio minuters magnifik tur över en del av Stockholm. En häftig upplevelse!

Jaguarklubben bjöd också på en busstur in till Stockholm för den som ville se något annat än bilar. Vi uppmanade alla som inte kom från Stockholm att delta i denna aktivitet för att få se en del av stadens attraktioner. En guide lotsade bussens deltagare mellan sevärdheter av olika slag. Det man bl a fick se var de idylliska trähusen och gårdarna där TV-serien "Söderkåkar" spelades in och det hus författaren Per-Anders Fågelström bodde i.

Klubben bjöd in till ytterligare ett evenemang, en båttur, så att deltagarna även kunde se omgivningarna från sjösidan. Skepparen hade fullt i båten alla tre turerna.

Under eftermiddagen serverades kaffe med tårta utanför terrassen på hotellets baksida. Tro det eller ej, men Åke Anderssons bror, Bengt, konditor till yrket, hade bakat jättelika prinsesstårter, över en meter långa, i form av jaguaren i språng. Vi var många deltagare, så det blev många tårter för att alla skulle få varsin bit.

Under eftermiddagen följde också prisutdelning i eleganstävlingen. Prisutdelaren, Tom Gruen, mådde som fisken i vattnet medan han delade ut bucklor och plaketter.

I Övriga Saloon-klassen vann Bo Martinsson, Mk X före Mats Rexon med sin S-type och därefter Per-Erik Holmström också med en S-type.

I E-type-klassen vann Björn Hammar före Per Ljunggren och Börje Kellberg.

XJ-klassen vanns av Kjell Pettersson, XJ 6 coupé för Rikard Sunnerstedt XJ 6 och Johnny Eriksson, XJ 12.

Bland XK-modellerna vann Tomas Sköld, XK 150 före Peter Nordgren, XK 150 och Arne Häggeborg, XK 120.

I Mk I-Mk II-klassen vann Katrine Svendsen, 340 före Gunilla Söderholm, 240 och Tage Bålefalk, Mk II, 3.4 l.

Endast ett pris delades ut i Äldre Saloon-klassen, vilket gick till Arne Rydbergs Mk VIII.

Långfärdspriset gick till Elbert Olsen från Norge, Ladies Choise gick till Peter Nordgrens XK 150 och Gentlemans Choise gick till Kenneth Karlssons XJS.

I övrigt så ägnades eftermiddagen till bilsnack, reservdelsförsäljning, försäljning av Jaguarlitteratur, röstning i eleganstävlingen, fiskdamm för barnen, sol, bad och en titt på alla båtar i hamnen.

I vimlet kunde vi bl a hitta Carl-Olov Ericsson som beundrade en S-type, Krister Hammarlund och Ylva Lundgren som sålde klubbtilbehör, barnen Fredrik Andersson och John Sanderberg som lekte bra tillsammans på gräsmattan, Hans Stenfors som diskuterade inredningar med Börje Kjellberg och Olle Ljungström som ropade i megafon.



*Bild 104 A. Från tidning 107 aug 1990 sid 3. En allé av Jaguarer fram till hotellets entré.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



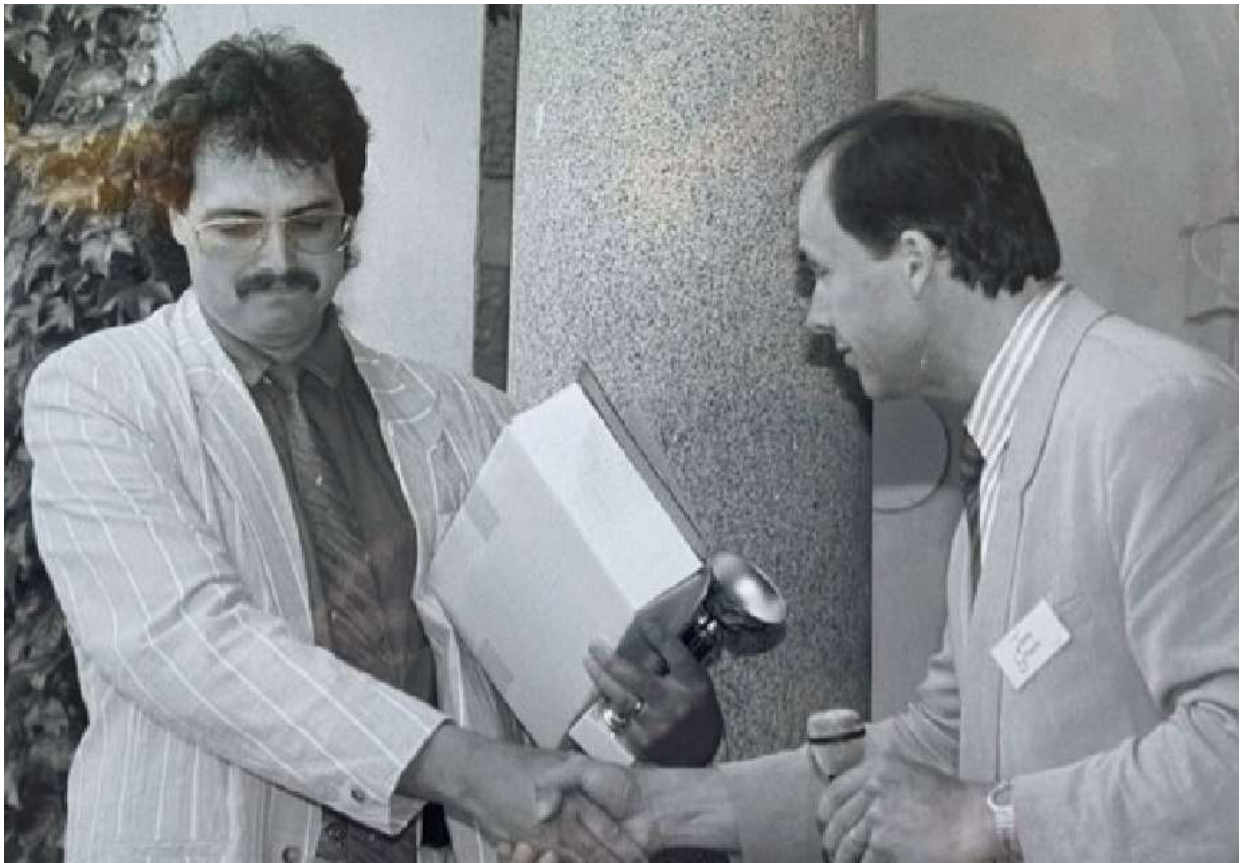
*Bild 104 B. Nej, ni ser inte dubbelt. Olle Ljungström ropar ut sina instruktioner medan brodern
Sven lyssnar i bakgrunden. Foto: Clas Göran Carlsson.*



Bild 105. Ola Gabrielsson med kvinnlig domarkollega dömde i E-type-klassen. Christer Ringlund i glasögon tittar på. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 106. Anders Bälter tv och Per Andersson dömde i XK-klassen. Anders ser bekymrad ut medan Per verkar ta saken med ro. Foto: Clas Göran Carlsson.



*Bild 107. Bjarne Svendsen tar emot familjens förstapris för deras 340 från 1968.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



*Bild 108. Mats Rexon tar emot andrapriset i Övrig Saloon-klassen för sin S-type från 1966.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



Bild 109. Per Ljunggren tar emot andrapriset i E-type-klassen för sin V 12 från 1972. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 110. Gunilla Söderholm ta emot andrapriset i sin klass för sin 240 från 1968. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 111. Kenneth Karlsson fick så många priser att han knappt kunde hålla dem. Bl a Gentlemens Choise. Gläds här tillsammans med Gert Larsson. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 112. Arne Rydberg slappnar av efter att ha fått första pris i klassen Äldre Salooner. Arne köpte Mk VIII:an från 1958 av Lars Sved 1989. Lars köpte sedan tillbaka bilen 2004. Bilen godkändes i besiktning 2016 och behöver inte kontrolleras mera. Verkar fortfarande rulla. Foto: CG Carlsson.



Bild 113. Från tidning 107 aug 1990 sid 20. Kjell Petterssons XJ 6 Coupé från 1975. Förstapristagare i sin klass. Kjell köpte bilen 1986 och äger den fortfarande. Dock körförbud 2021 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Ulf Ekestubbe.



Bild 114. Från tidning 107 aug 1990 sid 20. Text: Bo Martinssons Mk X tog förstapriset i sin klass. Bo köpte bilen 1984 och sålde den 1998. Därefter ytterligare fyra ägare. Bilen ställdes av 2019. Foto: Clas Görän Carlsson.

Givetvis hade vi en teknisk hörna. Detta år hade vi inga experter att tillgå, utom Olle Ljungström förstås, men det visade sig att i den grupp som samlats fanns det många duktiga medlemmar som tillsammans diskuterade sig fram till bra svar på de olika frågorna.

Under lördagskvällen serverades middag i Wallenbergssalen. Upplevelsen blev en pina för oss arrangörer! Som en medlem senare uttryckte det, ”... ett hotell med anor från sekelskiftet. Det måste bara bli bra! Tyvärr visade det sig att kocken också var från sekelskiftet om man ska döma efter takten på matlagningen”. Vi kunde bara hålla med. Vid utsatt tid samlades alla middagsgäster i matsalen och där fick vi vänta ca en halvtimme på förrätten. Efter förrätten kom potatisen till varmrätten in, och därefter väntan i 20 minuter på köttet.

Vi fick äta kall potatis och ett beskt mummel började sprida sig runt borden. Lång tid fick vi också vänta på dessert och kaffe och irritationen började närma sig kokpunkten. Hotellet var helt klart underbemannat i köket och serveringspersonalen uppgick till endast tre eller fyra personer för ca 200 gäster.

I förväg hade jag bett Christer Ringlund att tacka hotellet för servicen, och arrangörerna för ett välorganiserat möte, men till kaffet kom Christer bort till mitt bord med röda kinder. ”Jag kan omöjligen tacka varken hotellet eller arrangörerna för deras insatser. Du får göra det själv eller överlåta uppdraget på någon annan”.



Bild 115-116. Karin och John Sanderberg tillsammans med Eva och Lovisa Andersson. Foto: Leif H

Det blev inget tacktal! I stället sammankallade jag hela arrangörsteamet dagen efter och vi beslöt att reklamera middagen till ledningen för hotellet. Någon vecka senare träffade Ulf Sjödin, Arne Rydberg och kanske också Tom Gruen och Olle Ljungström hotelledningen med Peter Wallenberg i spetsen, för att framföra våra klagomål. Peter, som på den här tiden var i 30-årsåldern, förstod våra synpunkter och hotellet återbetalade 14 000 kr som kompensation för det inträffade.

Nåväl, tillbaka till lördagskvällen. Under middagen fick vi musikunderhållning från Trio Poém där vår klubbmedlem Lars Möllerstedt spelade cello tillsammans med Sven Idar, piano och Michael Peterson, flöjt. Vi fick även fiolspel av Lasse Widén, som också hade komponerat en Jaguarvisa.

Bland borden kunde vi bl a se Eva och Lovisa Andersson med vin respektive nappflaska, Per-Erik Wahlberg med familj, Gunilla och Staffan Swedeborn som pratade med Thomas Oskarsson om sina respektive E-typer, Gert Larsson med sambo Anne-Marie som pratade XJS med Kenneth Karlsson och Lars och Solveig Nygren som funderade på middagens tipsfrågor.

Mats Björnlund och Pirkko Eriksson diskuterade med Peter Nordgren vilken starttid man skulle ta under söndagens rally och Arne Häggeborg funderade redan på hur han skulle lägga upp Sommarmötet under 1991. Efter kaffet plockades borden bort för att göra plats för alla som ville dansa. Ulf Ekestubbe hade engagerat sin lillebror saxofonisten Hinke Ekestubbe och hans band för dansunderhållningen. Hinke var någorlunda känd i artistvärlden och hade bl a startat bandet Blåblus tillsammans med Björn Shifs.

Parentetiskt vill jag nämna att Ulf Ekestubbe själv (1941-2019) alltid hade varit engagerad för klubben och vi hade många roliga stunder tillsammans, såväl när vi mekade med våra bilar eller tog ett glas öl på någon av stadens pubar. Jag deltog också i Ulfs 50-årsfest i en lokal mittemot Ängbybadet i Bromma, där jag för klubbens räkning överlämnade en av vår fina, lite lyxiga röda overaller. Ulf var också en duktig fotograf och har tagit många bilder från våra Sommarmöten och utflykter. För sina tjänster belönades Ulf tillsammans med några andra medlemmar vid en ceremoni (1992) med en mycket fin Jaguarklocka.



Bild 117. Ulf Ekestubbe var under många år engagerad för klubb och var också en duktig fotograf. Foto: Leif H Andersson.

En annan incident under middagskvällen var när det under kaffet kom fram en person till mitt bord och bad mig följa med ut i korridoren. Där stod ett ungt par och ytterligare ett par personer. Det unga paret var mycket missnöjda med sitt rum. De hade blivit placerade ”i källaren” och tyckte att vi hade behandlat dem illa.

Jag kunde inte göra så mycket åt saken, det var ju ändå hotellet som gjort rumsfördelningen. Det gick inte att blidka detta par, utan jag tror att de tog sin bil och lämnade hotellet och lovade att de aldrig mer skulle komma på ett Jaguarmöte. Det var trist att höra och det tog naturligtvis bort lite av mitt goda humör.

Tidigare under dagen hade ytterligare en incident inträffat! Vid incheckningen under lördagen hade några av gästerna hamnat i en ”30” meter lång kö, som bara sköttes av två receptionister. Det var strul med rumsfördelningen och en del gäster hade synpunkter på detta.

En annan gäst, Gunilla Hofferek, skrev till klubben efter mötet och talade om att hon inte fick något vidare välkomnande när familjen anlände till uppfarten till hotellet. Hon hade inte precis väntat sig röda mattan utrullad, men ett vänligt välkomnande och en anvisning om var sekretariatet låg, var bilen kunde ställas och vad som fanns på programmet hade hon hoppats på. Så blev det inte!

En bom var till hälften neddragen och en man stod håglöst och såg sig omkring. Det såg ändå ut som om han hade någon sorts uppgift, tänkte Gunilla, så hon vevade ned rutan och mannen tog några tveksamma steg mot bilen och frågade ”Har ni anmält er?” Nej, svarade Gunilla eftersom familjen bara kom över dagen och ville titta på bilarna.

”Nähänä” sa mannen ”då blir det till att parkera på andra sidan gatan”. Gunilla kände sig lite avsnoppad och var lite tveksam om hon verkligen hörde hemma här, men körde ändå bort bilen till den anvisade parkeringen. Trots allt tog sig familjen sedan en titt på de parkerade bilarna runt hotellet. Sedan begav sig familjen iväg till en liten vik, lade ut filt, kuddar och en picknickkorg, nöjda med dagen men lite konfunderade över vad man hade varit med om.

Jag svarade Gunilla att hon lämnat värdefulla synpunkter och talade om att vi lärt oss något om hur viktigt det var att varje gäst verkligen skulle känna sig välkommen och få den information de önskade. Jag lovade att vi skulle skärpa oss till nästa Sommarmöte i Bollnäs, som redan var på planeringsstadiet.

Tillbaka till Sommarmötet igen! Under söndagen arrangerade vi ett rally som började strax efter frukost. Under turen drabbades deltagarna av olika kontroller. Redan 100 meter från starten fanns kontroll nummer 1. Uppgiften bestod i att köra runt ett träd med förbundna ögon ett och ett halvt varv, hålla kursen och räkna hur många varv man kört.

Arne Johansson gjorde sitt bästa och några poäng blev det nog. Peter Nordgren fick också ta på sig ögonbindeln och fick glada tillrop från sin fru. En annan uppgift vid samma kontroll var att identifiera frukter. Här skickade Ingvar Bergsten och Kaj Wallin fram sina damer som med bravur klarade de flesta frukterna. Dock hade man problem med en taggig sjöborre som i verkligheten visade sig vara en nöt. Ulf Sjödin var den som instruerade deltagarna vid denna kontroll.

Sedan gick färden via ringlande vägar genom vackert och idylliskt landskap och deltagarna närmade sig så smått de övriga kontrollerna. På vägen mot Fisksätra hittade man Hans Edelin och Hans Carrier som testade kunskaperna om Daimlers Limousin och diverse hantverksverktyg. En annan kontroll handlade om att kasta pil och gissa på musik ur Cats. Lars och Solveig Nygren tänkte till innan de svarade på frågan ur musikalen.

Vid en kontroll serverade jag själv och familjen glass och godis till glädje för alla medföljande barn. Pirkko Eriksson och Mats Björnlund med familj smakade på både glass och godis. På en annan kontroll stod Mikael Grewe och frågade ut kartläsaren om olika katter, och vid ytterligare en kontroll skulle man precisionsparkera.

Detta prov gick ut på att placera bilens framhjul så nära som möjligt intill två stycken i v-form placerade läkt. Det var svårt! Rallyt avslutades med lunch och prisutdelning vid tolvtiden. Vinnarna blev Johan Pålsson före Kjell Pettersson och Agneta och Christer Hammarlund. Totalt deltog nära 50 ekipage.



*Bild 118. Christina Pettersson försöker pricka rätt på en piltavla.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 119. Är det manne Mats Björnlund (tv) som hjälper två deltagare att inspektera pricktavlan?
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 120. Ulf Sjödén ger anvisningar. Här gäller det att identifiera tio olika frukter.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



Bild 121 A. Peter Nordgren vägleds av Mona Hillman i detta prov. Foto: Clas Göran Carlsson.

För att få ekonomi i mötet och för att kunna ge barnfamiljer specialpriser, hade jag tagit kontakt med företag och privatpersoner i mitt kontaktnät för att engagera sponsorer. Fyra av dessa var Olle Olsson Bilimport, Bilkonsult, Jaguar Stockholm och Scanauto. De fick därför förmånen att visa det aktuella Jaguarprogrammet på bästa gräsmatteplats!

Vår Stockholmsreparatör, Roger Karlsson vid GRK Auto Service sponsrade oss liksom Duckhams oljor. Givetvis sponsrade mitt eget affärsområde på Posten mötet, samt min kund och klubbkollega, Leif Einarsson vid UniMedia i Göteborg. Även affärsområdets tryckeri, Blomberg & Jansson Offsettryck, ställde upp. Andra företag som sponsrade mötet var Tudor, Batteriet med nio liv, klubbens tidningstryckare OH-tryck och Svenska Bildbutiken.

Även Ferrita AB, Rostfria Avgassystem, ERTEX konfektion, vår klubbmedlem Bjarne Svendsen via sitt företag Optikercentrum i Kvissleby, Jan Mårtensson via sitt företag Classic Cars Service, klubbmedlemmen Ove Hall via sitt företag Halls Offset, klubbmedlemmen Torbjörn Johnsson via sitt företag T. Johnssons fastighetsbyrå, klubbmedlemmen Staffan Swedeborn via sin tidning Automobil, klubbmedlemmen Jan Stenback via sitt glasmästeri Älvsjö Glasmästeri.

Också klubbmedlemmen Olle Aronson via sitt företag Aronson Reklam AB, klubbmedlemmen Bo Sanderberg genom sitt företag Skyltmäster, klubbmedlemmen Peter Nordgren genom sitt företag Peter Nordgen & Co, klubbmedlemmen Tomas Salomonsson genom sitt företag AB Lafri, Jaguarreparatören Lasse Ahnell genom Lasses Bilservice, Karlskoga Rostskydds AB, GB Glass, Arkitektkopia, Mölnlycke, Margie Bookshop, LJ Sportvagnsdelar, VIAK och tidningen Classic Motor. Ja, alla dessa sponsrade oss på bästa sätt.

Ett särskilt tack riktade vi till Clas Göran Carlsson och Ulf Ekestubbe som med sina kameror förevigat Sommarmötet till eftervärlden.



Bild 121 B. Från tidning nr 124 sid 33. En av våra skickliga fotografer vid mötet var Clas Göran Carlsson. Foto: Okänd.

Under eftermiddagen avslutades Sommarmötet och deltagarna påbörjade sin hemresa. Trots en del synpunkter på vissa ”detaljer” under mötet kände de flesta att det varit ett välorganiserat och trevligt möte med ett stort antal aktiviteter som passade såväl stora som små.

Arrangörerna fick inget tacktal under lördagsmiddagen, men så här långt efteråt kan jag väl ändå uttrycka ett stort tack för allt det arbete och den tid som arrangörerna lade ned på detta väloljade och innehållsrika möte. Att hotellet inte skötte sin del var en annan sak.

Nu vidare i berättelsen. Under juni informerade Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, om en del nya regler för våra bilar. Från 1991 ställde man som krav att alla bilar skulle förses med godkända brandsläckare och huvudströmbrytare/batterifrånskiljare.

Det hade också diskuterats om registreringsnumret skulle etsas in i rutorna och att bilar med försäkring inte skulle få stå i garage med fler än åtta bilar. Nu ville man informera om att man inte längre hade sådana planer. I slutet av februari 1990 fanns 88 klubbar och 42 889 medlemmar i MHRF.

Under hösten presenterades några av vinnarbilarna från Sommarmötet. Först ut var Katrine Svendsens 340 från 1968. Bjarne Svendsen berättade om hur den mycket omfattande renoveringen gick till. Först togs all inredning ut, säten, mattor, trä, gummilister mm. Sedan började det stora jobbet med plåtarbetet. På höger sida byttes ”sidelight housing” och skärmens nedre del mot stötfångaren. På vänster sida byttes nedre delen av skärmen, av plåt som Bjarne klippte och bockade själv. Vänster balja byttes liksom alla domkraftsfästen och fjäderfästena byggdes upp.

Efter en del svetsarbeten var det dags att lyfta ur motorn, samt allt annat i motorutrymmet, värmepaket, kablar, bromsservo mm. Sedan var det dags för lackering, först motorutrymmet för att kunna lyfta i motorn före hellackeringen. Bilen lackerades i cellulosa-färgen Signal Red. Det gick åt 14 liter färg plus lika mycket thinner, 50/50, allt efter fabrikantens anvisningar.

Därefter började arbetet med inredningen. Träpanelerna var i hyggligt skick, men den gamla lacken löstes upp med Bums lackborttagning. Sedan vidtog försiktig slipning av faneren och därefter lackning med totalt tre skikt. Slutligen monterades gummilister, fönsterramar, filtlistor, lås och handtag. Ny golvmatta och delvis nya masonitskivor i dörrarna, skinnet i sätena tvättades och färgades med färg från Woolies.

Plåtfälgarna byttes till ekerhjul och motorn förseddes med nytt fördelarlock, rotor, brytare, tändkablar, stift, tändspole mm. Därefter var bilen klar och familjen kunde göra sin första längre resa som blev till Sommarmötet i Sunne 1989, vilket gav andra pris i eleganstävlingen. Sen gick det som det gick, första pris i eleganstävlingen i Saltsjöbaden 1990.



Bild 122. Det färdiga resultatet av renoeringen. Familjen Svendsens 340 från 1968. Bilen köptes från verkstadsägaren Lars Anell 1981. Godkändes i besiktning 2017 och rullar fortfarande Foto: Clas Göran Carlsson.

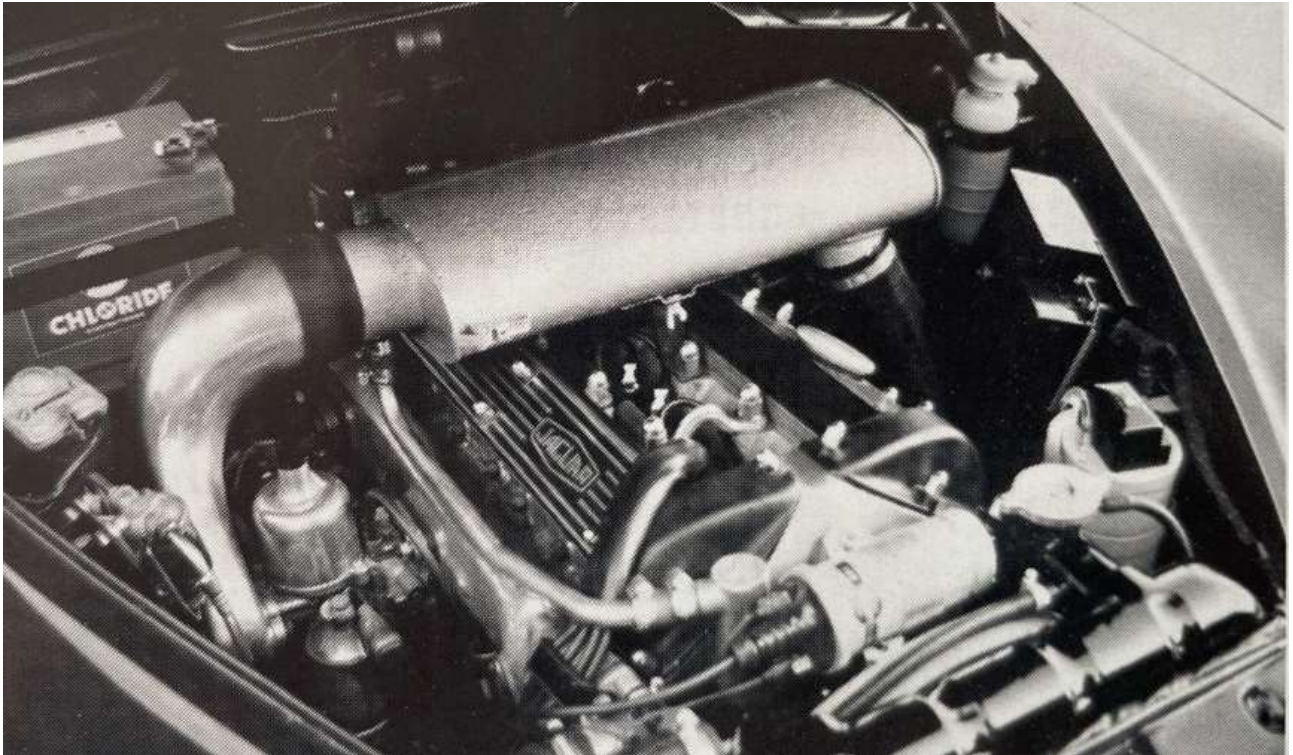


Bild 123. Från tidning 107 aug 1990 sid 25. Givetvis ingick det i renoveringen att se till att motorutrymmet är välputsat.

Foto: Okänd.

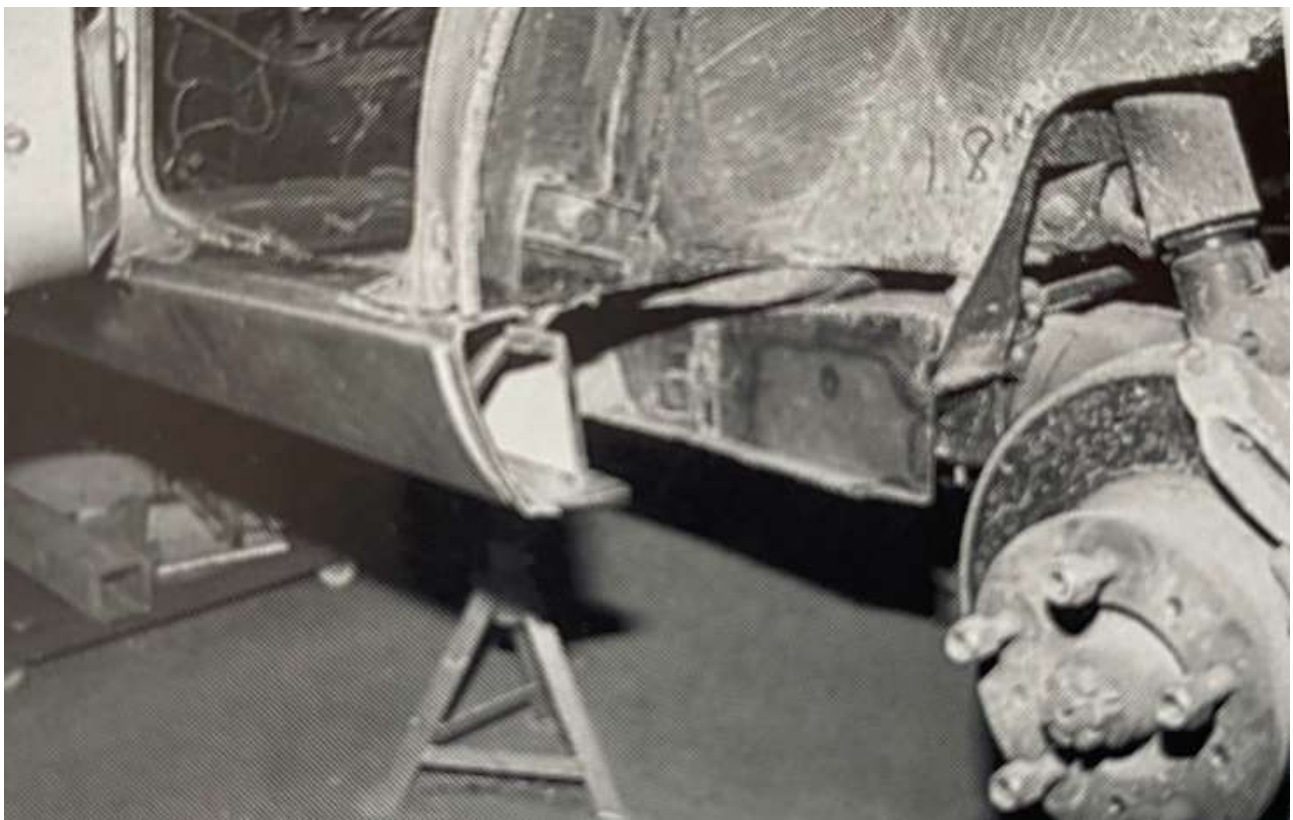


Bild 124. Från tidning 107 aug 1990 sid 25. Rost på vänster bakskärm. Byts ut!

Foto: Bjarne Svendsen.

Lördagen den 15 september genomförde Göteborgssektionen m fl "Annual Rally" i Simlångsdalen utanför Halmstad. Träffen ägde rum på en äng med nyslaget gräs, där Stefan Hansson förberett med flaggor, skyltar och videokamera i högsta hugg. Krögarfamiljen Jan och Inger Ohlsson vid Tallhöjdens värdshus, hade gjort allt för att deltagarna skulle trivas dvs de serverade ljuvlig Hallandslax, dryck och service i toppklass till lunchen.

Till mötet hade ca 45 deltagare anmält sig med ett flertal Jaguarer, vilka alla kunde njuta av det vackra vädret i form av sol, vindstill och plus 15 grader. Aktiviteterna bestod i ett manöverprov som sköttes eminent av Lennart Hansson med fru och ett besök i den gamla handelsboden, som höll öppet denna dag endast för Jaguarklubben.

Där kunde vi köpa sockertoppar och Persil och tissla och tassla med köpmannen. (Persil är ett gammalt känt tvättmedel från Tyskland, började tillverkas 1907). Därtill fick deltagarna gå en tipspromenad där vinnarna fick priser i form av olja från Castrol och prisplaketter tillverkade och sponsrade av Steens Guldsmede.

En av kontrollerna låg vid det Lars Wedmanska "Horch-huset" där deltagarna kunde beundra Horchen och en del speciella antikvitetsmaskiner. Deltagarna fick också bry sina hjärnor med musik av Tjajkovskij, TBC, syfilis och annat upplyftande i frågeväg. Klockan 19.30 serverades supén i "Blå Matsalen" bestående av Tournedos Tallhöjden.

Sedan följde kaffe med avec och den stora prisutdelningen i vinkällaren. Bland deltagarna kunde vi se Bengt Erixon, Lars Evenborn, Annmari Jacobsson, Gun Bergman, Mikael Gunnarsson, Ingegerd Bergenheim, Martin Olsson och Jan-Erik Lundquist som så fint tolkade Dan Andersson.

Arrangörerna tackades av Bo och Karin Sanderberg samt av Jan-Erik och Kajsa Lundquist.



Bild 125. Från tidning 109 dec 1990 sid 29. Träffen ägde rum på en äng med nyslaget gräs, där Stefan Hansson förberett med flaggor, skyltar och videokamera i högsta hugg.

Foto: Okänd.



*Bild 126. Från tidning 109 dec 1990 sid 33. Bengt Erixon i stor keps med fru Inger funderar över frågor tillsammans med Lars Evenborn och dam AnnMari längst th.
Foto: Okänd.*



Bild 127. Från tidning 109 dec 1990 sid 35. I de djupa källarvalven tolkade Jan-Erik Lundquist poeten Dan Andersson. Foto: Okänd.



Bild 128. Gitarren är alltid med Jan-Erik Lundquist. Här tillsammans med sin Mk II från 1961. Foto: Okänd.

Söndagen den 30 september genomfördes Stockholmsrallyt, men härifrån föreligger ingen rapport.

Under oktober presenterade vi ytterligare en Jaguarverkstad. Sedan ca ett och ett halvt år tillbaka fanns en Jaguarverkstad i Skälby, Järfälla, norr om Stockholm, Union Jack Motors. Verkstaden drevs av två unga killar, Eric Frank (f 1964) och Anders Persson (f 1964).

Eric hade ett förflutet som bilmekaniker och praktik från USA där han framför allt arbetade med helrenoveringar av E-type. På Union Jack sysslade han mest med det mekaniska arbetet med bilarna samt den alltmer växande pappersexercisen. Anders tog hand om svetsen och plåtknackningen.

Den fasta kundkretsen bestod detta år av ca 20 kunder med mer eller mindre stora reparationer, men även långtidsprojekt för bl a E-type var intressanta objekt.

Vid det här laget började de så smått växa ur lokalen på 100 kvm och sökte ny lokal som åtminstone låg på 200 kvm plus reservdelslager på 50 kvm. Med facit i handen, 2023, kan jag meddela att Anders Persson så småningom tog över verksamheten och flyttade till större lokaler på Mariehällsvägen i Mariehäll.

Efter många år i denna lokal flyttade Anders verksamheten till Täby Kyrkby, där han fortfarande finns kvar. Idag känner vi Anders som en seriös och allsidig reparatör av alla Jaguars modeller.



*Bild 129. Från tidning 108 okt 1990 sid 30. Raden av bilar utanför Union Jack Motors lokaler. En nylackad E-type pryder fronten.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 130. Från tidning 108 okt 1990 sid 31. Anders Persson hanterar svetsen på bästa sätt. Foto: Leif H Andersson.

Den 7 november var det återigen Jaguar-meeting hos Scanauto Service i Göteborg. Scanauto ville följa upp det lyckade studiebesöket från förra året. Till detta möte hade arrangörerna fått in över 60 anmälningar, medan det maximala deltagarantalet var begränsat till 40. Först till kvarn gällde!

Deltagarna samlades i reservdels- och tillbehörsbutiken där verkstadschefen Kent Malmgren hälsade klubbmedlemmarna välkomna. Programmet bestod bl a av ett föredrag av Björn Ahlqvist från Castrol, som lärde ut allt han kunde om smörjoljor. Han fick beröm för sin fina förmåga att förmedla sitt kunnande på ett begripligt och intresseväckande sätt.

Näst på tur stod Sören Gregorson från Lahega som berättade om vad som hänt beträffande utvecklingen inom bilvårdsprodukter. Lahegas produkter hade en klart miljövänlig inriktning. Den stora kicken kom i början av 1970-talet med en produkt som ställde alla gamla avfettningsmedel ur spel, ett kallavfettningsmedel som var biologiskt nedbrytbart, luktfritt och som innehöll mindre kemikalier. Sören konstaterade att deras satsning på miljön var rätt.

Deras produkter, shampo och avfettningsmedel, var effektiva i sitt arbete och samtidigt skonsamma på det som skulle göras rent, så att inte lackskydd och vax tvättades bort tillsammans med salt och asfalt.

Efter en paus med välsmakande buffé tog Ronnie Dinsdale från Scanauto vid och presenterade Jaguarprogrammet för 1991. Enligt Ronnie höll Jaguar hög klass på sitt utbud, men något annat var kanske inte att förvänta sig av en representant för Jaguar. Kvällen avslutades med prisutdelning i Scanautos lotteri där priserna bl a bestod av "The leaping cat" och Jaguarlitteratur. I vimlet denna kväll kunde vi se Kjell Broberg, Arne Johansson, Christer Ringlund, Kenneth Svensson, Bo Sanderberg, Roland Karlsson och Tommy Thörnvall.



Bild 131. Från tidning 110 feb 1991 sid 27. Deltagarna ser lite förskräckta ut, men fick absolut bra information från mötet.

Foto: Okänd.

Medlemsnumreringen detta år ökade från 2998 till 3213, medan det verkliga antalet medlemmar beräknades ligga på 1430. Medlemsantalet minskade med 100 personer. Skälet var den kraftigt ökade medlemsavgiften, från 200 till 300 kr. Inträdesavgiften var 150 kr.

Kapitel nr 21, 1991

Jaguarbulletin nr 110 innehöll en hel del material från flera av klubbens olika sektioner. Jag hade nu för gott övertagit redaktörsposten och hade i detta nummer hjälp från bland andra Tomas Sköld, Jan Östnäs, Bertil Warnström, Bo och Karin Sanderberg, Jan-Erik och Kajsa Lundquist, Kenneth och Clara Svensson samt Roland Karlsson. Detta nummer innehöll bl a fortsättningen på en mycket detaljrik och initierad artikel om hur man bäst genomför ett lackeringsjobb.

Jaguarbulletin nr 111 innehöll bl a en fortsättning på temat bilvård. Här fanns tips, knep, allmän information och tester på olika bilvårdsprodukter. Mina medarbetare var denna gång Per Brandt, Marina Hoffman, Bengt Häggeborg, Tage Bålefalk, Ma Oftedal, Reinhold Sehlin, Bengt Aronsson, Jan Broman, Gerhard Marz, Kent Falk och Jan Mårtensson.

Nummer 112 innehöll bl a en initierad artikel om hur du privatimporterade bilar från USA och fortsättningen på bilvårdserien. Mina medarbetare denna gång var Reinhold Sehlin, Per Brandt, Håkan Molin, Hasse Carlsson, Sture Danielsson, Börje Andersson och Anders Löfström.

Nummer 113 innehöll till största delen reportage från Sommarmötet i Bollnäs. Medarbetare var bl a Börje Kjellberg, Gunnar Lauberg, Jan Bälter, Gunnar Forsgren, Ulla-Britt Strömberg, Lars Hansson och Hans-Erik Larsson/Lisbeth Magnusson.

I nummer 114 startade en serie om fyra avsnitt om E-type. Detta med anledning av att E-type firade 30-årsjubileum detta år och vi ville just därför göra en extra satsning på denna modell. Medarbetare i serien var Andrew Whyte, Björn Hammar, Stefan Skölling, Peter Nunn, Lennart Hansson, Hagen Schreiber, Anders Ekström, Bertil Rastland, Ulf Johannisson, Bo Glemhorn, Anders Nylander, Arne Liedholm, Anders Forsberg, Kent Söderberg och jag själv. I andra inslag medverkade dessutom i detta nummer Gunilla Söderholm, Rickard Sunnerstedt, Lennart Hansson, Helene Schmitz, Christer Daun och Christoffer Lee Williams.

I nummer 115, dec, fortsatte serien om E-type, där ett tiotal medlemmar engagerat sig för att göra reportagen så intressanta som möjligt. Dessa var alla nämnda under nummer 114. Dessutom medverkade bl a Per-Erik Wahlberg, Kent Falk, Lennart Furufors, Per-Åke Fröberg och Jan Stenback.

Under det här året fick vi både ris och ros för tidningen. Lennart Furufors ville se mera kåserier från träffar, medan Per-Åke Fröberg ogillade kåserier bl a från Sommarmötena. Per-Åke tyckte inte heller om de lånade eller inköpta artiklar vi fick från andra tidningar. Andra rosade dessa inlånade artiklar och ville veta mera i de olika ämnena.

Via redaktörens rader meddelade jag att man fick den tidning medlemmarna själva gjorde den till och uppmanade medlemmarna att komma med konstruktiva förslag till innehåll där man själv medverkade. Jag talade också om att jag varje vecka hade samtal med medlemmar som jag bearbetade och påverkade för att få bidrag till tidningen.

Dessvärre kunde jag konstatera att man inte hade riktigt bra med tid, man hade familjen, man hade huset, man hade båten, man hade landet, man hade inte hunnit (vid ”femte” förfrågan), man hade massor av skäl att inte göra något för tidningen.

Den som var mest kritisk till tidningen var alltså Per-Åke Fröberg från Göteborg. Han talade om att han inte var intresserad av sjöflygplan, grillfester, fallskärmshoppare, små elbilar, minicirkusar och söta barn dvs precis det vi hade som mest av i tidning nr 114.

Inte ens kåserier av medlemmar med förtryckta författarambitioner i tidning 114 kunde avhjälpa detta. Vidare menade Per-Åke att tidningen inte skulle bli ett forum för inbördes beundran för ett litet antal klubbmedlemmar. Att se sin medlemsavgift gå till inlånade artiklar som han redan läst var inte heller uppmuntrande.

Jan Stenback, fd redaktör för Jaguarbulletin, svarade Per-Åke på ett bra sätt. Han talade bl a om att Jaguarklubben var en ideell förening med huvudsyfte att främja och utveckla intresset för bilmärket

Jaguar. För att få det hela att fungera krävdes dock att ett antal medlemmar, frivilligt åtog sig att på sin lediga tid engagera sig i alla skiftande arbetsuppgifter som fordrades. Jan menade att klubbens väl och ve skulle falla om det engagemang få av klubbens medlemmar visade, inte längre fick något gensvar. En av de många sysslor klubbledningen hade att utföra var redaktörens, vem än redaktören var.

Att vara tidningens redaktör innebar inte att denne automatiskt blev översvämmad av bra material i form av artiklar och bilder på Jaguar. Mycket tid gick åt att övertala medlemmar att skriva om någonting specifikt, antingen det var om motorreovering eller en trevlig Engelsresa.

Hade redaktören sedan fått dem i "fällan" fick man ligga på för att få in materialet i tid till tryckningen. Personligen, trodde Jan, att man själv ska ha upplevt redaktörskapet för att till fullo förstå dess innebörd.

Givetvis är reportaget om Sommarmötet självskrivet, menade Jan, även om dessa reportage kommer från, som Per-Åke uttryckte det, deltagare med "förtryckta författarambitioner". Detta var, fortsatte Jan, också första gången som någon medlem haft synpunkter på andra medlemmars sätt att uttrycka sig.

Tekniska artiklar, skrev Jan, vore givetvis välkommet även om dessa inte intresserade alla. Många skruvade ju inte själva. Därvid skulle en artikel om t. ex förgasarjustering för en del bli "fullständigt ointressant" för att använda Per-Åkes egna ord. Och visst kan en klubbtidning uppfattas som ett forum för inbördes beundran, men så är det för alla bilklubbar. Medlemmarna skriver om sina rallyn och träffar. Naturligtvis presenteras också vinnarna i eleganstävlingen och vi ska enbart vara tacksamma för att ett antal deltagare hade vänligheten att förse redaktören med en skriftlig rapport om sina synintryck och upplevelser.

Vi fick nog ta risken att dessa kan uppfattas som en form av "inbördes beundran", menade Jan. Jan avslutade sitt inlägg med att det verkade som om Per-Åke kunde det här med klubbtidningar och uppmanade Per-Åke att själv bidra med någonting. En klubbtidning var vad medlemmarna gjorde den till!

Naturligtvis fick vi också beröm för tidningen. Successivt hade kvaliteten på tidningen förbättrats med glansigare och tjockare papper, ibland styvare pärmsidor, flera sidor, förbättrad och konsekventare layout, ibland färgbilder mm. Egentligen hade vi en av Sveriges snyggaste klubbtidningar.

Under februari fick vi ytterligare en presentation av en av vinnarbilarna vid 1990 års eleganstävling, Tomas Skölds XK 150 DHC. Det hela började hösten 1986 med ett telefonsamtal från en engelsman vid namn Mike Abbas, som ville förmedla ett bra reoveringsobjekt från Texas.

Förväntningarna var stora och likaså besvikelsen över vad Tomas fick kvittera ut från speditören. Bilen måste omgående monteras ned i dess beståndsdelar och ett stort arbete tog vid för att jaga reservdelar. Det blev en spännande tid för Tomas som ringde, skrev och faxade över hela världen på jakt efter delar och tips. Förutom skärmarna var praktiskt taget all plåt rostskadad, vilket innebar nytillverkning av bl a golv, innerskärmar och bagageutrymme.

En del överraskningar i form av termitbon och kulhål i dörrarna stimulerade fantasin. Med reservdelar från bl a Zwakman i Holland och BC Motors, inredning från Barry Hankinson, sufflett från Suffolk & Turley, och med hjälp från goda vänner och specialister, lyckades Tomas till slut göra en bil av skrotet från Texas.

Ja, sen gick det som det gick, första pris i eleganstävlingen vid Sommarmötet i Saltsjöbaden 1990.



Bild 1. Ett bra renoveringsobjekt från Texas!? Det stämde inte riktigt och det blev en omfattande renovering. Foto: Tomas Sköld.



Bild 2. Från tidning 110 feb 1991 sid 4. Tomas Sköld på trappan till sitt Hälsingehus i Hertsjö utanför Bollnäs. Foto: Tomas Skölds kamera.

Årsmötet ägde rum lördagen den 9 mars som vanligt i klubblokalen på Kristallvägen i Solberga, Hägersten utanför Stockholm. Anmälan gjordes till Lars Möllerstedt som var huvudarrangör eller till mig. Mötet började med videovisning och därtill kaffe med dopp. Årsmötet startade 17:00 och pågick under ca en och en halv timme med dagordning enligt stadgarna.

Därefter serverades en enkel middag som jag och Lars Möllerstedt och några till hade satt ihop. Till denna blev det också en drink, vin och öl. Anders Sundin som under många år representerat Wermland-Nerikesektionen avtackades. Han hade nu lämnat Degerfors och flyttat till Nacka Strand i Stockholms utkanter. Anders hade under alla år hållit sektionen levande och var en av dem som tagit initiativ till de lokala träffarna och också ett flertal gånger varit med om att organisera Sommarmötena.

En annan klubbmedlem, Peter Sommer, hade anmält sitt intresse för att representera klubben i Östergötland och vi hälsade honom välkommen till denna uppgift. Ytterligare en klubbmedlem valdes, Tage Bålefalk, som kom att representera Hälsingland-Gästrikland. Representant för Norrland utgick.

En projektgrupp redogjorde för sitt förslag på datorisering av klubbens administration. Gruppen bestod av Hans Edelin, sammankallande, Per-Ola Arneberg, Lars Blomqvist och Mats Björnlund. Förslaget antogs med reservation för att gruppen försökte nedbringa kostnaderna som beräknades till 80 000 kr. Det beslöts också om att köpa in ett bokföringsprogram till kassören och att medlemsavgiften för 1992 fortsatt skulle bli 300 kr.

Efter val av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt.

Ordförande, Leif H Andersson

Sekreterare, vice ordförande, Hans Edelin

Kassör, Ulf Sjödin

Representant Södra sektionen, Per-Ola Arneberg

Representant Stockholm, klubbmästare, Lars Möllerstedt

Representant Göteborg, Kent Falk

Representant Östergötland, Peter Sommer

Representant Hälsingland-Gästrikland, Tage Bålefalk

Representant Wermland-Nerike, vakant

Ledamot, Bo Sanderberg

Ledamot, Mikael Grewe

Övriga

Representant Finland, Risto Forsström

Revisorer

Ulf Ekestubbe

Lars Sved

Under april fanns flera insändare där klubbmedlemmar uttalade sitt missnöje med reservdelsförsäljare. Första klagomålet gällde Jaguarcenter i Lund, just den firma klubben så fint beskrivit angående deras ambitioner i nummer 92 december 1987. Nu lät det inte så bra längre.

Bengt Aronsson hade beställt avgassystem och bromsskivor i början av juli 1990 och när postförskottsavin kom blev priset ett annat än vad som tidigare utlovats. Bengt hade sedan under större delen av året ringt ett antal gånger fram till december och pratat med olika anställda utan resultat och hade till slut hamnat hos chefen, Lars Ingvarsson.

Ändå inga pengar tillbaka och Bengt vände sig till tingsrätten för betalningsföreläggande. De sista annonserna i Jaguarbulletinen fanns med i decembernumret 1990. Det visade sig senare att Jaguarcenters resa tagit slut, konkurs!

Ytterligare ett klagomål kom in, denna gång rörande Classic Cars Service i Ystad, från Gerhard Marz som hade synpunkter på dåligt utfört lackarbete på hans E-type. Efter ett par år av missnöje med lacken bestämde sig Gerhard för att själv slipa ned lacken och därefter lämna bilen till Zirkelbach i Hässleholm för att iordningställa karossen.

Kostnaden, 25 000 kr, ville Gerhard att CCS skulle betala. Jan Mårtensson vid CCS svarade på ett hyggligt sätt att det var orimligt att CCS skulle betala ett arbete Gerhard fått utfört vid ett annat företag. I övrigt var Jan villig att diskutera övriga problem med bilen som Gerhard ville ta upp.

Parentetiskt kan jag nämna att Jan under en tid var delägare tillsammans med Lars Ingvarsson i Jaguarcenter i Lund där Classic Cars Center gått ihop med Bilteknik i Malmö. Jan kände nog åt vilket håll det barkade och lämnade tidigt Jaguarcenter och återgick till sin verkstad i Ystad, nu under namnet Classic Cars AB.

Under åren fanns det dock en del medlemmar som också hade synpunkter på Classic Cars AB och under 1991 avregistrerade Jan sitt företag och övergick till annan verksamhet. I klubbens matrikel från 1995 fanns Jan Mårtensson inte längre med i registret.

Den 4 maj bjöd Jan-Erik Lethagen och Lars Hansson in alla klubbmedlemmar runt Västeråstrakten till träff på Johannesbergs flygfält i samband med Aros Motorvänners marknad. Det blåste snålt den dagen och varma tröjor och mössor kom väl till pass.

Ett 10-tal Jaguarer hade infunnit sig och flera av bilarna var mycket sevärda. En av de bilar som drog till sig blickarna var Lars Auléns svarta S-type. Ett stort samtalsämne var Lars planer på att sätta styrservo på sin bil. Alternativet, menade han, var att börja träna bodybuilding för att orka styra skönheten runt gathörnen.

Esbjörn Lindén från Eskilstuna hade med sig sin XJ 6 L, serie 1, som var nylackad, nykromad och skinande. Såg ut som en dröm utvändigt. Uppsnyggningen av motorrummet var nära förestående och inspirationen till den uppgiften fick han på detta möte.

Anders Sundin körde sin fantastiskt fina XK 120 och Göran Eurenus hade nyss fått sin S-type klar för säsongen. Ted Sjögren kom utan bil denna dag och berättade om kommande vedermödor han hade framför sig med reoveringen av sin 420 G. Det verkade vara ett 5-årsprojekt med motor- och karossreovering, inredningsjobb och mycket mer.

Det var som sagt en ganska blöt och kall dag, men Jan-Erik dukade ändå upp sin picknickkorg på en filt i det blöta gräset, medan andra hukade under bakluckor och försökte få i sig lite uppiggande kaffe. Besöket på marknaden gav inte mycket, men den som var ute efter ”tingel-tangel”, husgeråd, spågummor och sänglampor av äkta snäckor kunde göra fynd på denna veteranbilsmarknad!



Bild 3. Från tidning 113 aug 1991 sid 32. Jan-Erik Lethagens ljusblå S-type (fd Lars Gyllenvalls), Lars Auléns svarta S-type samt Esbjörn Lindens XJ 6. Foto: Lars Hanson.



Bild 4. Från tidning 113 aug 1991 sid 31. Jan-Erik Lethagen och Lars Aulén diskuterar en styrservo som finns i bakluckan på Lars S-type. Foto: Lars Hanson.



Bild 5. Från tidning 113 aug 1991 sid 31. Esbjörn Lindén med dam tar en kaffepaus framför bakluckan på Esbjörns XJ 6 2.8 l.

Foto: Lars Hanson.

Vi har ju haft en del presentationer av Jaguarverkstäder i denna historik och här kommer ytterligare en. Under juni fick vi följande information. Verkstaden hette Autoteknik Jönköping med Börje Andersson (f 1929) som ägare. Redan 1965 övertog Börje tillsammans med en kompanjon servicen på Jaguar åt Fredlunds bil som var agenter åt Jaguar vid den här tiden. Distriktet omfattade Östergötland, Småland och Västergötland. 1967 förlorade Fredlunds agenturen i och med att British Leyland övertog Jaguar. Börje förlorade då sin auktorisation och i stället blev det Autofordon som fick servicen i Jönköping. Under 1968 kom Börje åter i gång och många av hans kunder blev honom trogna. Börje var mycket av en problemlösare och de kunder som just hade problem av analytisk natur fick ofta förtur. Inställningen till Jaguar var att trots att det är en komplicerad bil så gick det att skruva isär en Jaguar med vanliga verktyg. Förutom analyserna arbetade Börje helst med renovering och service av mekanik och elsystem, medan karosseri och inredningsjobb gärna överläts åt andra.

De Jaguarmodeller som Börje helst arbetade med var XJ 6 och XJ 12, medan XJS inte stod högst upp på intresselistan. 1960-tals modellerna med Mk II i spetsen servades också givetvis med glädje. En synpunkt som Börje hade, var att Jaguars 4.2 l motorer inte riktigt höll måttet. Dessa motorer klarade inte av den magra blandning som krävdes av moderna motorer utan blev överhettade med skador som följde. De bästa motorerna var enligt Börje 3.4 l samt de driftsäkra V 12 motorerna. Kunderna registrerades i ett kartotek sorterade efter chassinummer, där det under 1990-talet fanns ett 100-tal personer.

Enligt Bolagsverket lade Börje Andersson ned sin verksamhet under 2008. Börje var då 79 år gammal och tyckte nog att han gjort sitt för sina kunder och deras bilar.

Till detta kan läggas att jag idag, 2023, inte kan hitta Börje i folkbokföringsregistret.

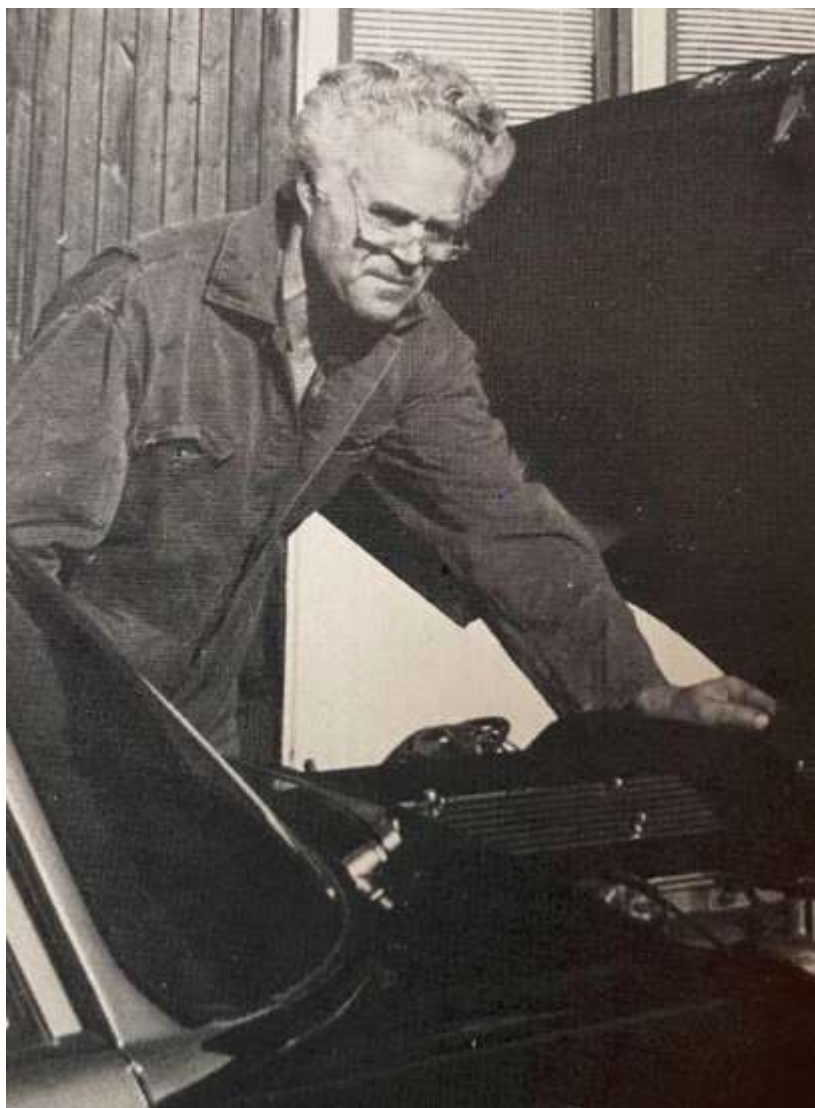


Bild 6. Från tidning 112 juni 1991 sid 37. Börje Andersson vid Autoteknik ser över en E-type. Foto: Okänd.

Under våren drog Peter Sommer igång Östergötlandssektionens första träff. Den historiska träffen hölls hos Jaguarrepresentanten Joakim Karlberg, som ställde upp med att anordna ett cocktailparty för de 25-talet medlemmar som kom. Två välkomsttal hölls, dels av Joakim Karlberg, dels av klubbens representant Peter Sommer. Därefter fick deltagarna möjlighet att känna på de nya Jaguarerna, dels XJ 6, 3.2 1 med sportpaket och utan, dels XJ 6 automat. Det blev en uppskattad händelse för deltagarna som nu såg fram mot nästa träff för Östergötland med omnejd.

Göteborgssektionen gjorde en vartur med rally till Danmark 10-12 maj. Det var Jaguarentusiasten Ole Hübbe som residerade vid Snoghöjgaard i Snoghøj som tillfrågats om träff. Huvudarrangörer var Bo Sanderberg från Göteborg och Clara Svensson från Fristad. Kostnaden för hela arrangemanget, kvällsmat på fredagen, övernattnig, frukost, lunch, galamiddag, nattmat igen, övernattnig igen och frukost var 1000 kr per person. Drycker tillkom förstås.

Programmet startade egentligen lördagen den 11 maj, men många hade inkvarterat sig redan under torsdagen. Flera ekipage med Bosse och Karin i spetsen startade redan under torsdagen 9 maj, även några från Ulricehamn och några från Borås. Första målet var färjan i Varberg som skulle ta deltagarna till Grenå för vidare färd till Snoghøj. Under fredagen anlände övriga ekipage och till slut fanns ett 10-tal Jaguarer på plats utanför hotellet. Fredagen ägnades åt diverse utflykter, bl a till Flensburg för att ta en titt på den sevärdaste staden på gränsen till Tyskland. Till kvällen serverade krögaren Ole Hübbe en underbar supé med bl a oxstek med madeirasås och potatiskroketter.

Till dessert husets speciella körsbärgelé. Efter middagen kom en överraskning för deltagarna. Ole hade vid mörkrets inbrott anordnat ett strandparty som lystes upp av kandelabrar samt byns speglade ljus över Lilla Bält.

Lördagen blev träffens höjdpunkt. Med Ole som ledare åkte klubbmedlemmarna i karavan till Fredericia där man fick en guidad tur i den idylliska staden. Sedan till Fyn där man besökte bland annat en bedårande utsiktsplats uppe på en strandbank vid Lilla Bält. Clara hade ordnat en tipspromenad, men en del frågor var svåra. Vad kostade 4 grisfötter 1936 hos E W Skoglunds charkuteri – 40, 50 eller 75 öre?

Under sträckan kunde deltagarna njuta av en minibar där det serverades gammeldansk eller öl och kanske lite vatten till förarna. Under färden fick deltagarna också besöka ett jättegarage med en stor samling bilar, allt från Jaguar till Mercedes, alla i lika fint skick. Några av dem som beundrade bilarna var Hans-Erik Larsson, Lisbeth Magnusson och Bengt och Marja Svensson.

Åter på hotellet blev det lunch och sedan egen tid fram till galamiddagen klockan 18:30. Det var en ordentligt tilltagen middag med en förträfflig förrätt i form av exklusiva grönsaker, vitvinsdoppad fiskfilé, räkor och kaviar med pikant sås. Varmrätten bestod av helstekt kalvrygg med viltsmak, Waldorfsallad, karamellpotatis, gräddsås mm.

Till desserten fick man en halv galiamelon med romrussinparfait och passerade jordgubbar. Sen kaffe, konjak, likör och hembakade spritsade kakor. Under middagen delades priserna i rallyt ut, och därefter fick herrarna bjuda upp till dans, swing and sweet. I vimlet kunde vi bland andra se Bo och Karin Sanderberg, Jan-Erik och Kajsa Lundquist och Kenneth och Clara Svensson.

Söndagen bjöd på flera trevliga utflyktsmål och därefter var det dags för uppbrott och hemfärd. Många åkte via Danmark på små kustvägar genom otroliga bokskogar upp till färjeläget i Grenå. Sen var det bara att ta färjan tillbaka till hemlandet och vardagen.



Bild 7. Från tidning 113 aug 1991 sid 36. Fr v Bo och Karin Sanderberg med deras XK 140, Kenneth och Clara Svensson med deras E-type roadster, Michael Molin (osäkert) med dam vid deras Mk II, Sture Andersson med dam vid deras XJ 6 samt Ole Hubbe vid sin XK 140. Foto: Okänd.



Bild 8. Från tidning 113 aug 1991sid 37. Fr v Hans-Eric Larsson, Lisbeth Magsnusson, Bengt och Marja Svensson tar en paus i väntan på desserten. Foto: Okänd.

Den 14-16 juni arrangerades klubbens Sommarmöte i Bollnäs, ca 30 mil norr om Stockholm. Norrlands första Sommarmöte! Arrangörer var Arne och Bengt Häggeborg och Tage Bålefalk. Ett antal funktionärer bidrog också till att mötet flöt på i bästa stil. Dessa var Jonny Eriksson, Bjarne Svendsen, Tomas Sköld, PO Norell, Nisse Johnsson, Bengt-Åke Berntsson, Leif Rösth, Ingvar Mood, Göran Linngård, Göran Serell och Janne Sjölin. Ett stort antal sponsorer såg till att klubben fick ekonomi i alla aktiviteter.

Sommarmötet hölls vid Scandic hotell som var relativt nyinvigt. Festligheterna öppnade med Bollnäs stolthet, blåsorkestern. Sedan fick vi se fallskärmshoppning. Efter detta bjöd klubben in till sjöflyg, ponnyridning, minigolf, Bodils minidjurcirkus, film, fiskdamm, badmöjligheter samt som vanligt eleganstävling och middag med dans. Det satsades stort på barnen med egen festlokal, godsaker, lektanter och knattedisco.

Redan under fredagen strömmade Jaguarerna in på parkeringen utanför hotellet och deltagarna började så smått att bekanta sig med varandra och se sig omkring bland de första bilarna. Under kvällen, med början 19:00 blev det grillfest vid terrassen. Där trakterades grillat kött, bakad potatis, tunnbröd och annat godis. Grillpartyt pågick sedan till sent på kvällen med hög stämning och med en och annan öl till läckerheterna. Det blev en trevlig start på detta möte.

Under lördagsförmiddagen anslöt allt fler Jaguarer och det blev snart fullt på parkeringen med bilar uppställda modell för modell. Sedan startade aktiviteterna. Några valde att ta en tur med sjöflygplanet, en Cessna, som var stationerat vid stranden för klubbens räkning. Planet var direktimporterat från USA av ägaren, hade 200 hästars motorer och toppade med 200 km/tim. Pontonerna stampade mot vågorna vid starten och färden började bullrigt, men de mindre passagerarna sken som solar. Det blev en härlig provtur med fantastisk utsikt över Bollnäs och med klubbens arrangemang i blickfånget nere på marken. Efter en något skakig men spännande upplevelse, kunde de äldre passagerarna andas ut efter landningen.

En 50-lapp kostade flygturen per person. Bland passagerarna såg vi bland annat Per-Erik Wahlberg med sonen Jakob och Bengt och Lise-Lott Alm med sonen Andreas.

En annan aktivitet var fallskärmshoppningen. Fyra hoppare singlarde ned från skyn och träffade med precision ett stort T som var utlagt på marken. Någon hamnade av misstag för nära publiken, vilket förskräckte en del mammor och pappor som stod där med sina småttingar.

Det fanns också särskilda aktiviteter för barnen. I ett stort grått tält visade Bodils minicirkus en gris som såg ut som en hund och en hund som såg ut som en gris. En papegoja kunde räkna på alla fyra räknesätten, bättre än en högstadielev. Och det roligaste av allt för barnen, en katt som hoppade genom en brinnande ring, likt tigrar brukar göra på de stora cirkusarna. Barnen hade som sagt riktigt roligt vilket märktes på de spontana infallen och jublen typ ”titta mamma där kommer grisen” dvs hunden! Senare under eftermiddagen bjöds på barnteater där man framförde Rövarna i Kamomilla stad. Kul tyckte min dotter Lovisa och sonen Fredrik som såg stycket tillsammans med min fru Eva.

En annan aktivitet för barnen var elbilarna. De eldrivna småbilarna fanns på parkeringen där barnen kunde åka gratis under hela lördagen. Det blev ett paradiset för sonen Fredrik, som föredrog bilarna framför minicirkusen även om det var roligt där också.



Bild 8 B. Från tidning 113 aug 1991 sid 1. Mötet inleddes med musik från en blåsorkester. I spetsen såg vi Arne Häggeborg med sin XK 120. Bilen finns inte längre kvar i Transportstyrelsens register. Foto: Okänd.



Bild 9. Från tidning 113 aug 1991sid 6. Börje Kjellberg putsar inför tävlingen. Foto: Okänd.



Bild 10-11. Från tidning 113 aug 1991 sid 12. Fr v Anna Maria Johnssons XJ serie 1, 1973 och Rikard Sunnersteds XJ serie 1, 1970. Anna Maria köpte bilen 1985 och sålde den 1995. Den gick sedan vidare till Nils Ljungberg 1996 och till Per Ljungberg 2020. Körförbud redan 2014 pga utebliven besiktning. Rikards bil fick andra pris i sin klass. Togs över 2004 av Ali Kirik och sedan av Arne Ohlson 2005 och till sist av nuvarande ägare Carl Edström också under 2005. Fick körförbud redan 2010 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Okänd.



Bild 12. Från tidning 113 aug 1991 sid 29. Tom Gruen med domarekollega bedömde XJ-klassen. Foto: Okänd.



Bild 13. Från tidning 113 aug 1991 sid 9. Det fanns många aktiviteter för barnen. Fredrik Andersson gillade elbilarna bäst. Foto: Okänd.



Bild 14. Från tidning 113 aug 1991 sid 10. En av aktiviteterna var att se Bollnäs från ovan från ett sjöflygplan. Här ser vi Per-Erik Wahlberg lämna planet efter landningen. Foto: Okänd.



Bild 15. Från tidning 113 aug 1991 sid 15. Ann-Marie och Bertil Jonsson i baren vid come-together-hörnan. Foto: Okänd.



Bild 16. Från tidning 113 aug 1991 sid 17. Christer Olsson tar en öl i cometgether-hörnan. Foto: Okänd.

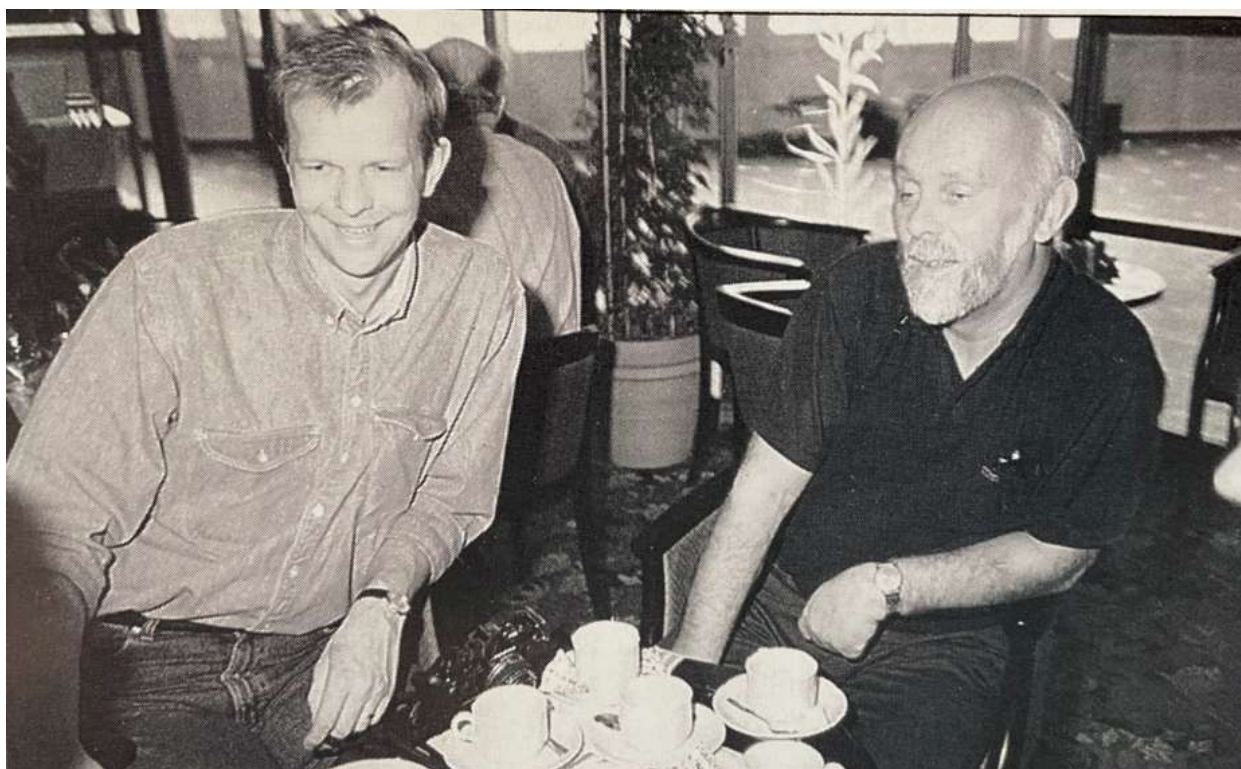


Bild 17. Från tidning 113 aug 1991 sid 17. Johan Pålsson och Erik Arneberg tar ett eftermiddagskaffe mellan varven kring bilarna. Foto: Okänd.



Bild 18. Från tidning 113 aug 1991 sid 17. Bengt-Åke Berntsson, en av arrangörerna, tar en paus mellan alla trådar som ska hållas ihop. Foto: Okänd.

En aktivitet för nya medlemmar hade också anordnats. Den kallades ”come together träff” och ägde rum i baren. Där kunde nya medlemmar bekanta sig med varandra och också få en pratstund med deltagare som varit med en längre tid i klubben. Baren besöktes av bl a Ann-Marie och Bertil Johnsson som fick en pratstund med veteranerna Peter Nordgren och Sven Nordensten.

Klockan 19.00 var det dags för galamiddag, Grand Finale med trubadur, prisutdelning och god mat. Middagen bestod av bl a renkött, vilket en del medlemmar först var lite skeptiska till, men med kökets kokkonster stod det snart klart att detta blev en riktig succé. Supén avslutades med Hälsingeostkaka, mums för hela familjen.

Till maten spelade två trubadurer, som hade såväl talets som sångens gåvor. De var riktigt bra, verkade kunna allt från Taube till Ferlin. Lasse Widén från Kungliga Hovkapellet underhöll oss med fiol och sång. Senare blev det dans och allmänt eftersnack till Bollebandet och knattedisco för barnen.

Bland bordsgästerna kunde vi bland andra se Ann-Marie och Bertil Johnsson, Björn Hammar, Bengt-Åke Berntsson, Bertil Cadeskog, Anders Sundin, Thorbjörn Eriksson, Ebbe Ström, Sven Nordensten, Peter Nordgren med fru, Karl-Erik Bergkvist, Johan Pålsson, Erik Arneberg, Olle Gruvris, Lars Widén som var en av våra entertainer, Gunnar Lauberg med fru som var med för första gången, Erik Samuelsson, Christer Ohlsson med ett glas öl i handen, Ola Kjerrud från Olle

Olsson Bil, Christer Hammarlund, Ulla-Britt Strömberg med familj och Gert Larsson med Ann-Marie. Givetvis var jag själv med familj med hela kvällen, Leif H Andersson med Eva och barnen Fredrik och Lovisa.

Under lördagsförmiddagen hade eleganstävlingen genomförts. Bjarne Svendsen hade nu axlat manteln som huvuddomare i tävlingen, en post som han fortfarande har, 2023.

Vinnare i E-type-klassen blev Björn Hammar före Börje Kjellberg och Bengt-Åke Berntsson.

I klassen för XJ och XJS vann Bertil Cadeskog med sin XJS, 5.3 l, före Rikard Sunnerstedt, XJ 6 och Kjell Pettersson, XJ 6, coupé.

I XK-klassen vann Anders Sundin, XK 120 före Peter Nordgren, XK 150 och Susanne Häggeborg, XK 140.

Klassen Mk V-Mk IX vanns av Arne Rydberg, Mk VIII före Bonde Månsson, Mk VII och Peter Hakvinsson, Mk V.

I Mk I-Mk II-klassen vann Gunilla Söderholm, 240 före Leif H Andersson, Mk II och Bertil Rastland, 340.

I klassen Mk X och S-type vann Bengt och Liselott Alm, Mk X före Bertil Persson, Mk X och Per-Erik Holmström, S-type.

Best in Showpriset gick till Anders Sundins XK 120, medan Ladies Choise gick till Susanne Häggeborgs XK 140.

Långfärdspriset togs hem av Kenneth Karlsson med 107 mil i sin XJS.

Jag fastnade ordentligt vid Bengt Alms skinande Mk X. Bengt hade egen verkstad i Nässjö och hade renoverat bilen själv. Han var lackerare till yrket och tillsammans med sina medarbetare kunde han rostlaga och lacka kundernas bilar på bästa sätt.

Min egen Mk II började få en del rostskador både här och där och några år senare lät jag frakta ned bilen till Bengt som under 1994 gjorde ett fantastisk fint jobb. Allt från demontering av delar, slipning, spackling, lackering och montering.

Givetvis genomfördes ett rally under söndagen. Solen lyste från en molnfri himmel och ca 60 Jaguarer färdades likt en sightseeingtur genom den vackra bygden. Deltagarna fick besöka familjen Tomas Skölds gamla Hälsingegård i Hertsjö, där alla härbren och bodar var fyllda med Jaguarer, MG och också en nyrenoverad Horch, helt återställd i originalskick. Några av dem som beundrade bilarna var Jan och Anders Bälter med familjer, Bertil Rastland och Anders Lillsunde.

Vägen gick sedan vidare i en underbart vacker natur, då vi stundtals åkte utmed Voxnaälven och över älven på smala broar flera gånger. Vägen ledde så småningom till Sörängskvarnen, där man kombinerade högklassig hantverkstillverkning med kaffeservering. En behövlig paus efter alla upplevelser hittills.

Vid kaffeborden hittade vi bl Thord Kristensson med fru, Bertil Persson och Jan Stenback. Vi kunde också se Tom Gruen göra en mycket inspirerad start på asfaltvägen mot nästa mål, när han lyckades få bakhjulen på sin XJS att spinna loss.

Några kilometer senare kom deltagarna fram till bröderna Häggeborgs Jaguarverkstad kombinerad med försäljning av samma märke. Även en del andra klassiska bilar fanns i verkstaden. Bland de nyfikna observatörerna kunde vi bl a se Kristina Pettersson med sin fyra månader gamla dotter Lina, tillsammans med pojkvännen Gunnar Forsgren och Rikard Sunnerstedt med familj. Efter en dag med många upplevelser gick färden tillbaka till Bollnäs för lunch och så småningom hemfärd.



Bild 19. Från tidning 113 aug 1991 sid 18. Söndagsutflykten gick bl a till Tomas Skölds Hälsingegård.

Foto: Okänd.

Fick arrangörerna lära sig något under detta tredagarsevenemang? Ja, en del klagomål kom in till klubben som vi alla i klubbledningen kunde ta till oss av. Gunnar Lauberg berättade att som ny medlem kände sig familjen lite utanför. De satt hela kvällen och väntade på att någon av arrangörerna skulle presentera sig och hälsa välkommen, men icke.

Framåt småtimmarna fick de ändå kontakt med några av oss andra medlemmar. En annan synpunkt kom från Per-Erik Wahlgren, som menade att arrangemanget med att barnen skulle sitta i eget rum under galamiddagen var mindre lyckat. Efter en kvart kom flera av barnen till sina föräldrar och undrade om de kunde få sitta hos dem och vad de kunde roa sig med.

Skulle arrangörerna inför nästa års Sommarmöte i Margretetorp uppfatta denna kritik. Ja, delvis! Vad jag kommer ihåg från det mötet satt barnen istället vid ett eget bord i samma rum, men en bit ifrån sina föräldrar. Reaktionen blev ungefär densamma som i Bollnäs. Barnen kom till föräldrabordet och ville sitta där.

På det hela taget var de flesta deltagarna mycket nöjda med mötet i Bollnäs. Det var ett förträffligt möte, välordnat, genomtänkt och skickligt genomfört.



Bild 20. Från tidning 113 aug 1991 sid 21. Gunnar Forsgren och Kristina Pettersson vid trappan till Sörängskvarnen. Här med dottern Lina i selen. Foto: Okänd.



*Bild 21. Från tidning 113 aug 1991 sid 21. Thord Kristensson med fru vid hantverksgården. De blev visst överraskade av fotografen.
Foto: Okänd.*

Under oktober fick vi en presentation av Rikard Sunnerstedts XJ 6, en av vinnarna i Sommarmötets eleganstävling. Bilen köptes in till familjen 1985 inklusive extra dörrar, fulla askkoppar och en minst sagt grann lackering, ljus och mörkblå metallic. Det fanns också en hel del att göra vad gällde rosten och Rikard började tillsammans med sin pappa Bo att demontera hela bilen för att kunna svetsa ordentligt utan att förstöra inredning, mattor, säten, träpaneler mm. Först måste underredesmassa skrapas bort och Bo tillverkade en vältanordning så att de kunde vinkla upp karossen och ta bort all massa. Därefter var det också lättare att svetsa golv mm från undersidan. För att i framtiden slippa rostangrepp kontaktade Rikard firman Blästring Lack och Smide i Spånga, som åtog sig att sprutförzinka underredet. Lösa plåtar såsom tankbaljor och innerflyglar varmförzinkades. När allt detta var klart målades underredet med epoxiprimer och tjärepxi.

Sedan var det dags för lackering. Den tomma karossen transporterades till HA Billackering i Nyköping, som först slipade bort det gamla lackskiktet för att den nya lacken inte skulle spricka i framtiden. Under tiden bilen stod i Nyköping började Rikard och Bo att renovera motorn. Stor hjälp fick de av Lasse Ahnell i Åkersberga. Hjälpen fick de också från den videofilm som Jaguarklubben förfogade över som visade hur man renoverar en XK-motor. När karossen kom tillbaka från lackeringen var det dags att montera ihop bilen igen. De mekaniska delarna var i gott skick och få delar behövde bytas. Inredningen var det dock sämre med. Textilierna bar tydliga spår av cigarrer och mögel, galonet var sprött och mattorna slitna. Allt detta fick bytas. Sätena däremot gick att renovera genom tvättning och sedan infettning med några burkar Connolly Hide Food.

I maj stod bilen klar och det blev tid att njuta av åkturerna utan att behöva lyssna efter missljud eller leta efter oljeläckage. Sen gick det som det gick, andra pris i XJ-klassen vid Sommarmötet i Bollnäs.

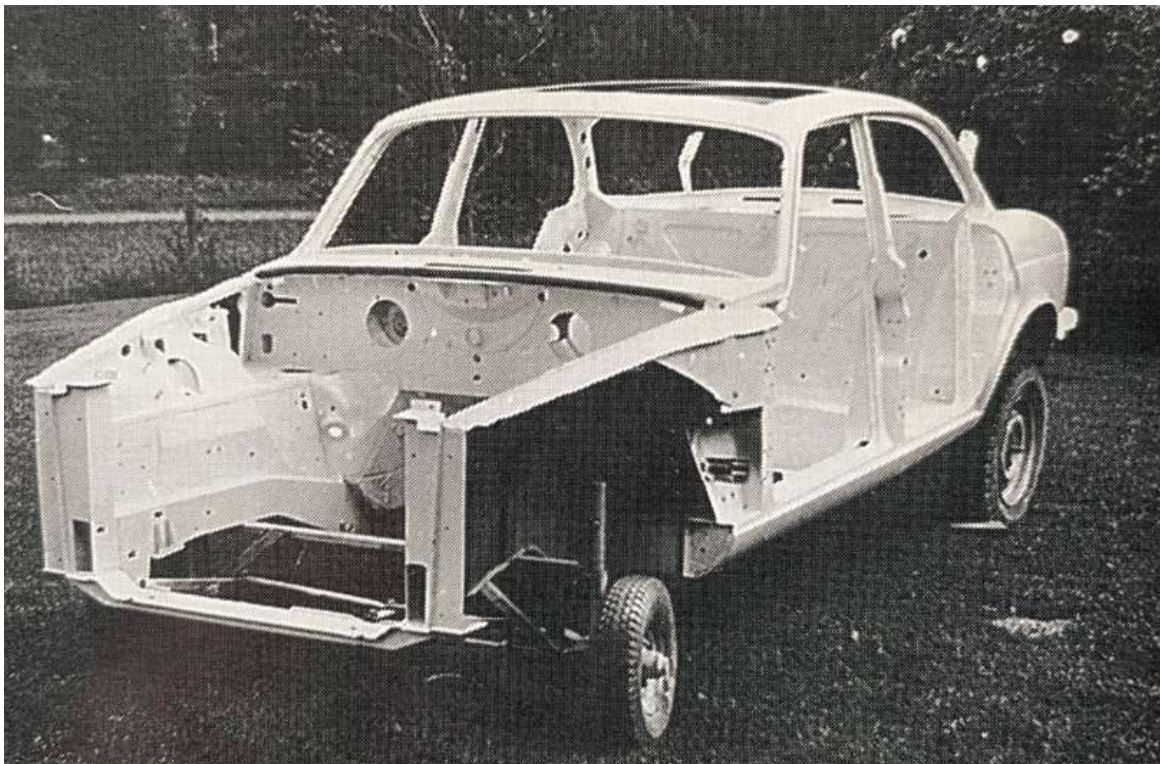


Bild 22. Från tidning 114 okt 1991 sid 10. Bilen precis hemkommen från HA Billackering i Nyköping. Foto: Bo Sunnerstedt.



Bild 23. Från tidning 114 okt 1991 sid 7. Rikard Sunnerstedt tillsammans med det färdiga resultatet som blev en andraplats i XJ-klassen. Foto: Bo Sunnerstedt.

Den 3 september anordnade Peter Sommer en träff på Rimforsa Kursgård, som ligger vid stranden av sjön Åsunden i den vackra Kindabygden. Värdeparet, Leena och Lennart Rengen låg för tillfället lågt med att renovera sin XJ 6, utan satsade i stället just nu på att renovera sin kursgård.

Det kom deltagare från när och fjärran. De fick efter ett välkomsttal en historisk återblick om kursgårdens tillkomst och verksamhet. Där fanns minsann även ett slottsspöke av den mera gammalmodiga typen. Dagen förflöt med okulärbesiktning av bilarna och samtal om de fällor och fel man kunde uppleva i sin samvaro med sina respektive Jaguarer. Ett lyckat sensommarmöte som deltagarna sparade som ett minne värt att upprepas.



Bild 24. Från tidning 116 feb 1992 sid 37. Några av deltagarna vid Östergötlandsträffen vid Rimforsa Gård. XJ 6:an th på bilden, en 4.2 l från 1969, tillhör Bengt Nyström från Nyköping. Bengt köpte bilen 1986 och äger den fortfarande. Körförbud 2002 pga ute bliven kontrollbesiktning. Mk II:an längst th tillhör Per-Olof Kagebrink som sålde bilen 1996. Därefter bytte bilen ägare 2001 och hamnade hos Dag Clarkson. Godkändes i besiktning 2016 och verkar fortfarande rulla. Foto: Peter Sommer.



Bild 25. Från tidning 116 feb 1992 sid 37. Arrangören Peter Sommer här med värdinnan Leena Rengen. Foto: Peter Sommers kamera.

Under oktober fick vi också en fantastisk berättelse från Christer Daun som är så skickligt och humoristiskt skriven att jag inte kan undanhålla klubbens historik denna historia. Den heter "Rivalen" och berättades så här:

Han betraktade henne där hon stod vid diskbänken. Vid 38 års ålder och efter att ha fött två barn var hon vackrare än någonsin. Hon var klädd i jeans och rutig flanellskjorta som hon kavlat upp ärmarna på för att inte blöta ner dem när hon diskade. Det blonda håret var uppsatt i en hästsvans som gav henne ett flickaktigt utseende. Hon tittade ner i kaffekoppen framför sig och undrade när han skulle börja.



*Bild 26. Från tidning 114 okt 1991 sid 36. Där stod hon i rutig flanellskjorta och diskade.
Foto: Christer Daun.*

Till slut harklade han sig och fäste blicken på gummibandet i hennes hästsvans som gungade fram och tillbaka när hon flyttade tallrikar från diskbaljan till torkstället. ”Jag har en ny!” Hästsvansen slutade svänga. Hennes händer sjönk sakta ner i baljan och försvann i skummet. ”Ja ... jag kunde inte motstå henne, förstår du”. Hon vände sig om, tog handduken från dess krok på väggen och torkade sig om händerna, hela tiden hade hon ögonen slutna. När hon till slut öppnade dem fanns det ett uttryck i de blå ögonen som han inte riktigt kunde tyda. ”Hur gammal är den här då?” ”21 år”, sa han och tittade ner i bordet för att undvika hennes blick. ”Hon står därute på andra sidan gatan och väntar på mig”. Han nickade mot fönstret.

Hon slängde handduken på bordet och ställde sig vid fönstret. ”Den ljusa vid telefonkiosken?”. ”Ja, det är det”, svarade han. Hon satte sig mitt emot honom och lade händerna på bordet. Han hade alltid sedan de träffades förundrat sig över hur små händer hon hade och nu studerade han dem noga medan han trummade lite nervöst på köksbordets slitna furuskiva.

”Och du har väl tänkt dig att ge dig av med henne så snart du kan antar jag?”. ”Hm, ja, om du kan se till Sara en stund bara så”. ”Så jag ska sitta här och vara barnvakt medan du är ute och roar dig!”. Hon tittade på sin man där han satt med blicken sänkt och fingrarna nervöst trummande.

Här satt han, en vuxen människa, 45 år gammal och försökte be om ursäkt för sina tilltag som en skolpojke som blivit ertappad med att snatta godis. ”Hur blir det med vår resa till solen i jul då”, frågade hon. ”Tja, det ska nog ordna sig!”. ”Ordna sig? Fattar du inte att du är gift och har två barn?

Du kan inte hålla på så, som en tonåring”. ”Hålla på och hålla på, det här är ju bara den tredje sedan vi gifte oss”. ”Fjärde, har du redan glömt den svarta?”. ”Nej, men henne hade jag ju bara någon månad och sen så ...”. ”Sen så skaffade du en ny. Tack jag vet allt om dina affärer”. ”Men älskling, du vet väl att det bara är dig jag älskar. Det här handlar om andra känslor”, sa han.

”Känslor!”. Hon reste sig upp och tittade ut genom köksfönstret. Fönstret var smutsigt, det såg hon nu och det retade henne, fick henne att känna sig i underläge. ”Vi ska i alla fall åka till Rhodos” sa hon trumpet.

Sedan började hon fnissa och när skrattet väl kom kunde hon inte hålla det tillbaka. ”Herregud, här står vi som två småbarn och grälar, det är samma sak varje gång”. Hon gick runt bordet och satte sig i knät på honom, slog armarna om hans hals och bet till i hans högra öra.

”Gå nu ut till henne och njut, sedan kommer du tillbaka med ett fånleende i hela ansiktet och då ska vi andra i familjen tala om vad vi behöver för vårt nöjes skull”. ”Jag älskar dig så mycket att jag inte vet hur jag ska ...” sa han, ”Ähh, sluta nu och gå ut till henne istället. Hon väntar på dig”.

Han reste sig med henne i famnen och tog några improviserade danssteg på köksgolvet innan han satte ned henne på bordet. ”Jag kommer hem innan det blir mörkt” sa han, kysste henne lätt på munnen och försvann mot ytterdörren. Hon tittade efter honom och så skrattade hon igen. ”Måtte han aldrig bli vuxen”.

På gatan kom han just ut ur porten, han vände sig upp mot fönstret där han såg sin fru och kastade en slängkyss åt henne. Så gick han över gatan och fram till sin senaste förälskelse. Han saktade in stegen när han närmade sig och stannade alldeles bakom henne. Långsamt tog han högerhanden och la den på hennes bakdel, lät den ligga där någon sekund, medan han beundrade de perfekt rundade formerna.

Vilken skönhet, tänkte han, ja inte bara tänkte, han sa det också. Tydligen ganska högt, för några äldre damer som passerade förbi tittade nyfiket. Sakta lät han handen glida ner från baken.

Nu kunde han inte hålla sig längre, nu måste han få det han längtat efter ända sedan han först såg henne. Han fumlade i fickan några sekunder innan han fann vad han sökte. Fingrarna slöt sig kring föremålet och en rysning gick genom hans kropp.

Trots att han gjort detta så många gånger så kom alltid en känsla av upphetsning över honom just innan ... så tog han bilnyckeln i handen och öppnade dörren på Jaguaren. Den långa motorhuven som dolde V 12-motorn för omvärlden sträckte ut sig framför honom. Ingen annan bil utom Jaguar hade den här sensuella känslan. Hon och hon, han kunde inte tänka på Jaguaren annat än som ett femininum. Sakta släppte han upp vänsterfoten, gav gas och gled ut i trafiken i den högsta njutning som kan förekomma mellan en man och hans bil.

Den 6 november var det åter dags för den årliga träffen vid Scanauto i Göteborg. Ett 40-tal medlemmar hade anmält sig och fick som välkomstgåva en kasse fylld med bl a Castrololja och lite annat smått och gott. Inledningsvis fick deltagarna genomföra en liten tipstävling som handlade dels om bilar, dels om oljor, men också om hur mycket en nyfödd jaguarunge väger. Svaret var 700-900 gram!

Utslagsuppgiften var pilkastning och den som var duktig kunde se fram mot att ta emot ett pris från Olle Olsson Bilimports och Castrols välfyllda prisbord.

Sedan följde olika föredrag av bl a Björn Ahlquist och Lars Attesjö från Castrol och Anders Rohdin från Rohdins Automobile Service. Björn Ahlquist berättade förstas om oljor och visade en film där det framgick att syntetolja inte alltid behöver vara bättre än mineralolja.

Problemet med syntetolja var att det fanns så många olika produkter med liknande namn, helsyntet, delsyntet, syntetförstärkt mm. Björn menade att det var avvägningen mellan de ingående beståndsdelarna som kännetecknade en bra smörjolja.

Anders Rohdin talade bl a om lackering. Han avrådde bestämt från sprutspackling då spacklet kan dra åt sig fukt och orsaka blåsor. Som täckfärg använde Rohdins företrädesvis tvåkomponents akryllack. Den kund som insisterade på cellulosolack, fick givetvis det, men för egen del, menade Anders, lade han hellre tiden på att köra sin bil än att enbart ägna sig åt att polera och vaxa!

Rohdins Bilservice tog också emot kompletta chassirenoveringar, medan motorrenoveringar lades ut hos underleverantörer. Läderarbeten lades också ut på underleverantörer om man inte kunde göra enklare läderförbättringar på plats.

När det gällde träarbeten använde man bilklarlack, tvåkomponents akryl. Först tre lager och därefter slipning med 240 papper. Sedan upprepades proceduren fem gånger. Inför sista lackningen användes 500 papper.

Bertil Friman visade nya XJS. Nyheterna bestod i första hand av ett nytt bakparti, som gav bilen en mera harmonisk design. Dessutom medförde ändringen en vridstyvare kaross, vilket gav bättre väghållning. Det nya tekniska felsökningsprogrammet förevisades också, JDS, Jaguar Diagnostic System. Alla uppgifter om åtgärder lagrades sedan i en databas som förvarades i en central databas i England.

Avslutningsvis bjöds på kaffe och Gustav Adolfsbakelse och priserna i tipstävlingen delades ut. Priserna bestod av Jaguarjackor, tavlor, olja mm. I vimlet under denna träff hittade vi bl a Roland Karlsson, Nicklas Hultgren, Dan Sjölander, Thomas Svensson, Mattias Bengtsson och Tommy Thörnvall.



Bild 27. Från tidning 117 april 1992 sid 24. Roland Karlsson tackar platschefen Kent Malmgren för ett välarrangerat möte. Foto: Okänd.

Under december informerade Hans Edelin "brutalt" om att alla som inte betalt medlemsavgiften före årsskiftet skulle tas bort ur medlemsregistret under januari 1992. Hans förmedlade också att klubben under 1992 skulle övergå till en ny typ av register för såväl medlemmar som fordon. De nya registren skulle placeras i PC-miljö för att på det sättet få högre kvalitet på administrationsarbetet och på sikt lägre kostnader för redovisning av ekonomi, arkiv, bibliotek, artikelregister mm.

Lördagen den 14 december var det åter dags för julfest i Göteborg. Klubben hade inte haft möjlighet att stanna kvar i sin gamla klubblokal på Ringön, utan introducerade i stället den nya möteslokalen på ICA-gården på Lindås Industriväg i Billdal. Där arrangerades julfesten som detta år gick i brittisk stil. Kostnaden för festen gick på 200 kr.

ICA-gården visade sig vara en mycket fin anläggning byggd på ett trevligt sätt med ljusgård i mitten där det också fanns gröna växter och en springbrunn. Deltagarna visades av en värd till garderoben där de välkomnades av Roland Karlsson som prickade av alla på en anmälninglista. Sedan tog Mats Rexon vid och fungerade som servitör vid glöggserveringen. Det var roligt för deltagarna att se denne gudabenådade tekniker servera julglögg med samma varma hand som han vanligtvis renoverade SU-förgasare.

Det var ju brittiskt julbord och man konstaterade att det saknades sill som istället var ersatt med en grapefrukthalva med dressing av något slag. Kul tyckte många, medan andra suktade efter sillen. Vidare fanns gås, helstekt rostbiff, lax, krustader av olika slag samt massor av småvarmt.

Till detta serverades dagen till ära direktimporterat mörkt engelskt öl och snapsar. Vid kaffet, när många redan var riktigt mätta, var det dags att hugga in på flera godbitar i form av olika bakverk och tårta.

Under tiden som deltagarna förtärde mat och dryck sköttes allsången av Roland Karlsson på ett fenomenalt sätt. Han avslutade med ett solonummer som handlade om en liten daggmask som hette Pelle-Jöns. Till detta utförde Roland ett gympingprogram av sällan skådat slag! Kvällen rundades av med att männen bjöd upp damerna till dans för att dansa bort en del av de kalorier man fått i sig under julbordet. Sentensen för kvällen var att en viktig del av ägandet av en entusiastbil var att det

också fanns ett socialt liv vid sidan om skruvandet och att klubbens medlemmar inte bara är en samling tokar som plöjer igenom varenda Work Shop Manual som korsar deras väg.



Bild 28. Från tidning 116 feb 1992 sid 32. Julbordet bestod av gås, helstekt rostbiff, lax, krustader av olika slag och massor av småvarmt. Foto: Okänd.

Årsavgiften detta år var 300 kr och inträdesavgiften 150 kr. Antalet medlemmar beräknades till ca 1 300 st. Under ett antal år hade nu medlemsantalet varit mellan 1 300 och 1 500 En del nya Jaguarägare kom till medan andra lämnade klubben. En förklaring till minskningen låg i klubbens beslut att höja avgiften från 200 kr till 300 kr 1990, vilket säkert påverkade en del medlemmar.

Klubbens ambition var dock inte att få så många betalande medlemmar som möjligt utan istället engagerade entusiaster. Endast en diskret marknadsföring berättade om klubben. Däremot fanns en fint utarbetad medlemsansökan som användes vid t ex utställningar och andra tillfällen då klubben exponerades.

Kapitel 22, 1992

Nr 116, februari, innehöll bl a del tre av fyra i E-type-serien, som den här gången handlade om E-type på tävlingsarenorna. Medarbetarna i denna tidning var bl a Arne Rydberg, Jan Stenback, Hans Edelin, Bengt och Liselott Alm, Tommy Thörnvall, Per-Åke Fröberg och Peter Sommer. Sedan en tid tillbaka var Jaguarbulletinen alltid på 40 sidor.

I nr 117, april, avslutade vi serien om E-type. Mina medarbetare i denna serie var Andrew Whyte, Björn Hammar, Stefan Skölling, Lennart Hansson, Hagen Schreiber, Anders Ekström, Bertil Rastland, Ulf Johannisson, Bo Glemhorn, Anders Nylander, Arne Liedholm, Anders Forsberg, Lars Örtegren och Kent Söderberg. Övriga medarbetare i detta nummer var bl a Bertil Wiman och Roland Karlsson.

Jaguarbulletin nr 118, juni, följde upp serien om E-type med uppföljaren XJS samt bl a en intressant artikel om domkrafter och däck. Medarbetare i detta nummer var bl a Peter Haventon, Monica Elmquist-Broman, Johan Helenius, Svante Lidén, Hans Kellander, Siv och Kelly Nilsson samt Hans-Åke Sperne. I XJS-artikeln medverkade Kent Söderberg, Jan Unander, Michael Scarlett, Staffan Swedeborn, Hans Edelin, Per-Erik Wahlberg, Chris Graham, S Hedman, Clas Göran Carlsson och Gunnar Wikman. Till detta kom också utdrag ur flera svenska och engelska tidningar.

I nr 119, augusti, fortsatte serien om XJS. Här fick vi bl a veta hur man ska tänka när man köper en begagnad XJS. En engelsman som reparerade bilar i Stockholm kom också till tals. Medarbetarna denna gång var samtliga XJS-skribenter enligt tidning 118. I övrigt medverkade Annelise Weiman, Kjell Danielsson samt Lasse och Berit Widén.

Nummer 120, oktober, var vår jubileumstidning, 1972-1992. Det var en storslagen tidning på 60 sidor med massor av färgbilder. Anledningen till att det gick att göra en sådan omfattande tidning tackade vi ett antal sponsorer för. Dessa var Halls Offset i Växjö, OH-tryck i Stockholm, Aronson Reklam i Örebro och medlem nr 25, Holz Stenkil i Varberg. Tidningen ägnades till stor del åt Sommarmötet i Margretetorp och en presentation av de olika sektionerna i klubben. I tidningen medverkade bl a Roland Karlsson, Tage Bålefalk, Per-Ola Arneberg, Lars Hansson, Jan-Erik Lethagen, Jan L Rodtwitt, Risto Forsström, Ingela och Hans Larsson, Sture Persson, Ann-Marie och Bertil Jonsson, Per Ola Hallquist, Eddie Åstrand, Gunn och Bertil Bergman, Lotta och Bosse Nygren, Bo Kallhagen, Arne Rydberg, Jan Stenback och Per-Erik Wahlberg.

Nr 121, december, innehöll bl a en redogörelse för Jaguars och Daimlers utveckling genom tiderna, Jaguars nya modeller och en presentation av en Mk II försedd med V 12 motor. Mina medarbetare i denna tidning var Hans Edelin, Per-Erik Wahlberg, Katrine och Bjarne Svendsen, Mikael Wetterlund, Lars Kärger, Larseric Lindén, Per Andersson, Odd Tommelstad jr och Jan Deijenberg.

Nu tillbaka till början av året. Söndagen den 26 januari hölls först månadsträffen för Göteborgssektionen i deras nya möteslokal på ICA-gården i Billdal. Det som bl a diskuterades var styrgeometrier och dess inverkan på bilarnas köregenskaper.

Den 11 februari gick Bo Sanderberg (1940-1992) bort vid endast 52 års ålder. Jag träffade Bosse första gången på Vårmetet i Härskogen 1975. Han gjorde intryck direkt. Det var en sorts magisk atmosfär runt Bosse, som gjorde att alla lyssnade på honom. Befann vi oss i Göteborg var vi alltid välkomna till Bosse och Karin. En lunch, en middag, ett glas öl eller en stunds småprat, inget var besvärligt. Ingen kunde låta bli att imponeras av Bosses intellekt! Han var duktig inom nästan alla områden. Hans matlagningskonst var något extra. Allt skulle lagas till med finesse och känslighet, maten skulle kryddas exakt inte på en höft. Till och med äggen skulle stekas på ett visst sätt – inte bara läggas i stekpannan. Bosse var också musikälskare. Han kände inte så mycket för pop och

rock, utan det var de klassiska verken han lyssnade mest på. En gång lät han oss lyssna på en särskild sekvens ur ett musikstycke flera gånger bara för att vi skulle förstå hur välgjort det var. Bilarna skulle renoveras lite lagom, sa han, men i verkligheten blev de reparerade till bland de finaste i landet, elegant, välgjort, smakfullt.

Bosse och Karin bodde under många år i de fantastiskt fina trähusen i Majorna, men i mitten av 1980-talet flyttade de till ett härligt tvåvåningshus i Västra Frölunda. Bosse var skyltmålare och under namnet "Skyltmäster" dolde sig en skicklig entreprenör som hade jobb såväl i Göteborg som Stockholm (t ex glassföretaget Lejonet och Björnen). Många av klubbens dekaler och banderoller tillverkades av Bosse.

Bosses insatser för klubben var många. Under flera år representerade han Göteborgssektionen och han var medlem av styrelsen hela tiden från senare delen av 1970-talet fram till 1991. Vilde jag ha hjälp med något inom klubbverksamheten kände jag alltid en trygghet i att lämna uppgiften till Bosse. Trots mycket olika personligheter tänkte vi oftast lika och jobbet blev alltid så bra som jag hoppats. Bosse fick saker att hända. Bland annat initierade Bosse förbättringar av tidningen och av klubbens logotype. Han arrangerade också möten och såg till att klubben fick kontakter på de rätta ställena. Han var en drivande person som bidragit mycket till klubbens utveckling.

Bosse hade en klar uppfattning om allt. Det gällde även läkare och deras vetenskap. Trots smärtor kring hjärttrakten gick han inte till läkaren utan till jobbet den där dagen den 11 februari. Under ett telefonsamtal stannade hjärtat och trots snabba insatser gick livet inte att rädda.

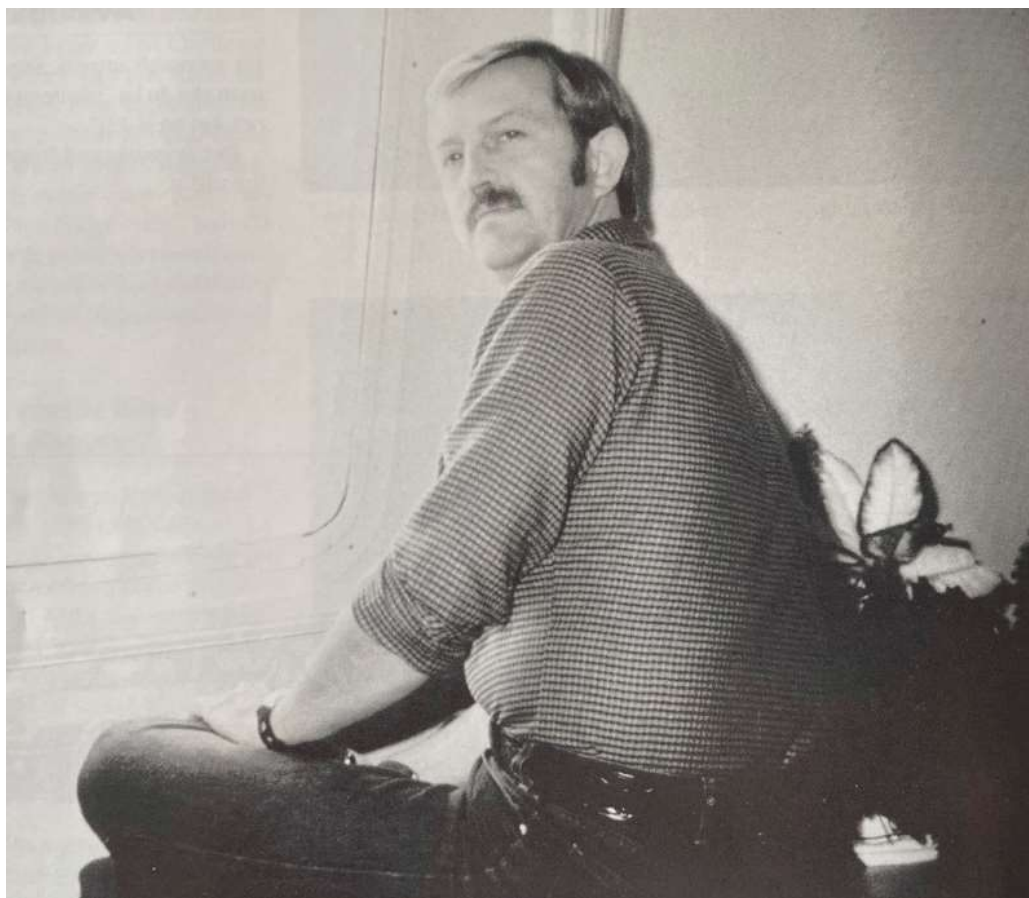


Bild 29. Bo Sanderberg gick bort i februari 1992. Bosse var en av klubbens mest engagerade medlemmar och representerade under många år Göteborgssektionen. Foto: Okänd.

Under februari meddelade Arne Rydberg och Jan Stenback att de månatliga mötena för Stockholmssektionen även i fortsättningen skulle ske i klubblokalen. Båda var något missnöjda över intresset den senaste gången, då endast en medlem hade kommit. I det läget var det föga stimulerande att vara arrangör menade de. I en lös bilaga med stora typsnitt annonserades nu vilka datum som gällde under året och Arne och Jan hoppades på bättre anslutning.

Serien om vinnarbilar fortsatte under februari med Bengt Alms Mk X. Bengt berättade att hans Jaguarintresse började redan i 7-8 årsåldern när han såg några graciösa katter hos en bilfirma bara något kvarter från hemmet. Vid vuxen ålder tog intresset mera fart och för några år sedan, runt 1989-90, dök det upp en Mk X, 1965 års modell, nybesiktad och med bara två tidigare ägare, för 40 000 kr.

Tidningen var Classic Motor och bilen fanns i Katrineholm. Paret Bengt och Liselott begav sig till säljaren och föll direkt. Det mesta av trä och skinn var torkat och sprucket, lacken var dålig och motorn läckte vatten. Innertaket hängde ned och bromsarna var fastkärvade. Men vad gjorde det, Bengt var ju själv lackerare och kände också många ”maskinella” killar.

Allting var dock inte så lätt som Bengt trodde och ett ganska långvarigt arbete med en helrenovering påbörjades. Motorn plockades ur och toppen sändes för planing och fräsning av ventilsätena. Veven skickades för balansering, blocket borrades och nya kolvar beställdes.

Sedan tog man tag i bak- och framvagn, där vissa delar delvis var hopbundna med ståltråd. Hur hade detta kunnat passera besiktningen? Allt plockades ned och blästrades och lackades. Nya bussningar och leder beställdes från BC Motors.

Sen vidtog arbetet med karossen. Gamle ägaren fick beröm för rostskyddet, så rostlagningen blev minimal, endast skärmkanter, trösklar och bagageutrymme behövde rostlagas. Det tog åtta månader att, på spilltid, lacka bilens lösa delar inklusive motorrum och bagageutrymme.

Träet utgjorde ett stort huvudbry. Mycket försiktig slipning av fanér och därefter tvåkomponent bilklarlack. Blev riktigt fint. Inredningen var beställd från England och en god vän hjälpte till med att sätta in den.

All montering var nu klar och det var dags för en provtur. Besvikelsen blev stor, bilen gick som ett tröskverk och växellådan hoppade direkt från ettan till trean. Efter motoranalys hos BC Motors visade det sig att kompression saknades helt på en cylinder och var ojämn på övriga. Toppen fick åter plockas av och lämnades nu till en större motorfirma som fick fräsa nya säten. Usch, ny kostnad!

Framåt vårkanten 1991 gick bilen äntligen bra och lämnades åter till BC Motors, nu för att få en trestegslåda. När allt var klart gick färden till Sommarmötet i Bollnäs 1991 och med förstapriset i klassen kände både Bengt och Liselott att allt arbete var värt mödan.

Som jag nämnde tidigare blev jag oerhört imponerad av Bengts lackeringsjobb när jag såg hans bil i Bollnäs och två år senare fraktade jag ned min svarta Mk II till Bengt Alm i Nässjö. Bilen rensades, rostlagades och lackades.

Så här 29 år senare, 2023, är lacken fortfarande nästan lika fin som när den kom från lackverkstan!



Bild 30. Från tidning 116 feb 1992 sid 28. Mk X:an gjordes plåtren och primemålades därefter före uppspackling. Foto: Bengt Alm.



Bild 31. Från tidning 113 aug 1991 sid 7. Bengt och Liselott Alms Mk X från 1965 drog blickarna till sig vid eleganstävlingen 1991 i Bollnäs bl a för den professionellt lagda lacken. Bilen fick förstapris i sin klass. Bengt köpte bilen 1989 och sålde den 1993 till Henry Jarlsson. Under 2023 övergick ägandet till Branko Vukota i Falköping. Bilen godkändes i besiktning 2017 och rullar fortfarande.

Foto: Okänd.

Svallvågorna efter det öppna brevet från Per-Åke Fröberg fortsatte under februari. Per-Åke meddelade att han avsiktligt varit lite provokativ och han var glad att han väckt en del känslor. Han stod fast vid att alldeles för många bilder på deltagarna vid Sommarmötet hade lagts in och att klubben i stället skulle berätta om vinnarbilar. Per-Åke vände sig också mot Jan Stenbacks ifrågasättande av Per-Åkes sätt att uttrycka sig i skrift, men Per-Åke menade att "man måste ju kommentera innehållet och texterna, eller hur?"

Per-Åke var också lite upprörd över att jag hade påpekat att han aldrig tidigare kommit med något bidrag till tidningen. Utan att förhäva sig, menade Per-Åke, hade han medverkat i februari-numret 1989 med två artiklar på sammanlagt fyra sidor. I samband med det erbjöd sig Per-Åke att bidra med fler artiklar från Västsverige, men ingen reaktion kom från klubben.

Svaret från mig blev att rätt ska vara rätt! Jag skrev att Per-Åke hade under klubbens 20-åriga historia faktiskt medverkat med ett par artiklar i en av göteborgarnas tidningar 1989. Den ena artikeln var intressant med tanke på upprinnelsen till insändaren i förra numret. Per-Åke var intresserad av bilar. Intresset för fester, minibilar och söta barn var begränsat. Jag antydde lite retsamt att Per-Åke hade berättat om franska klubbens utsvävande fester med tillhörande mer eller mindre nakna flickor. Som extra piff hade han bifogat en bild på nämnda damer för publicering i tidningen.

Tyvänn hade jag aldrig sett Per-Åkes erbjudande om reportage, antagligen för att hans brev hamnat hos Göteborgssektionen som missat att föra det vidare till redaktören. Eftersom erbjudandet stod kvar, tackade jag på förhand för kommande artiklar. Jag påpekade också att den som läst tidningen noga också hade uppmärksammat att reportage om vinnarbilar fanns i varje tidning. Senare kom jag och Per-Åke bra överens, se några stycken nedan.

Under februari gjorde redaktören, dvs jag, också ett besök hos Tomic Bilservice på Wivalliusgatan 4 på Kungsholmen. Vladimir Tomic (f 1922) var jugoslav, men hade många vänner även hos kroaterna. Han hade fått sin mekanikerutbildning i Jugoslavien, där han arbetat med såväl bilar som flygmotorer. Vladimir bosatte sig så småningom i Stockholm, ville fortsätta att jobba med bilar och bokade ett möte med verkstadschefen på Fredlunds på Gärdet. Och fick jobb!

På Fredlunds arbetade Vladimir till dess att företaget upphörde 1967. Han hade då under tiden gått en vidareutbildning på automatväxellådor på fabriken i Coventry, vilket gynnat såväl arbetsgivaren, Fredlunds, som Vladimir själv, när han öppnade eget.

Sin första egna verkstad öppnade Vladimir 1977 vid Hamburgerbryggeriet vid Norrtull, nära Odenplan. Vladimir tog helst hand om Mk II, Mk X och 420 G, medan senare modeller av XJ 6 var svårare att serva eftersom det fordrades den förfinade tekniska utrustningen för felsökning. De specialiteter Vladimir jobbade med var bromsar, servo, motor, fram- och bakvagn och "milservice". Verkstaden var inte stor, ca 60 kvadratmeter och innehöll en arbetsplats, en uppställningsplats och en tvätthall. Ett par små kontorsutrymmen och ett mindre rum för verktyg och utrustning var allt. Hjälpmedlen var många, utsug, avgasrening, lyft och allehanda elektriska maskiner. "Det är dom som gör jobbet" menade Vladimir. Vladimir var egentligen pensionär, snart 70 år vid denna tidpunkt, men ville ändå fortsätta sitt jobb med bilar. Liten verkstad och lagom krav på välfärd gjorde Tomic Bilservice till en av de billigaste Jaguarreparatörerna i Stockholm.

Enligt Bolagsverket lade Vladimir Tomic ned sin verksamhet under 1997. Vladimir var då 75 år gammal och tyckte nog att han gjort sitt för sina kunder och deras bilar. Till detta kan läggas att jag idag, 2023, inte kan hitta Vladimir i folkbokföringsregistret.



Bild 32. Vladimir Tomic tog helst hand om de klassiska bilarna Mk II, S-type, Mk X och 420 G. Även en del XJ 6 före 1986 kan också servas. Foto: Leif H Andersson.

Årsmötet ägde rum lördagen den 14 mars med början kl 16.00 i klubblokalen på Kristallvägen 62 i Solberga, Hägersten. Kl 17.00 startade årsmötet med dagordning enligt stadgarna. Arrangörer var som vanligt Lars Möllerstedt och jag själv. 100 kr kostade kalaset för middag, drink, vin och öl mm. Under detta möte avgick Lars Möllerstedt som representant för Stockholm och som klubbmästare. Det var en uppskattad medarbetare som avtackades efter många års gott och välvilligt arbete. Lars ersattes av Mats Björnlund. Ledamoten Bo Sanderberg ersattes av Johan Pålsson.

Efter val av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt.

Ordförande, Leif H Andersson
Sekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Ulf Sjödin
Representant Södra sektionen, Per-Ola Arneberg
Representant Stockholm, Mats Björnlund
Representant Göteborg, Kent Falk
Representant Östergötland, Peter Sommer
Representant Hälsingland-Gästrikland, Tage Bålefalk
Ledamot, Johan Pålsson
Ledamot, Mikel Grewe

Revisorer
Ulf Ekestubbe
Lars Sved

Övriga
Representant Finland, Risto Forsström
Representant, Wermland-Nerike, vakant

Under april informerade klubben om reglerna för ansökan om veteran- och hobbyförsäkringen. Det som fordrades var fotografier från alla olika vinklar på bilens yttre samt motorrum, klädsel, instrumentbräda och bagageutrymme. När detta var klart skulle bilägaren kontakta någon av de fyra försäkringsrepresentanterna som fanns vid den här tiden. Dessa var Erik Frank och Anders Persson i Stockholmsområdet, Sten Tellander i Boråsområdet och Per-Ola Arneberg runt Helsingborgs-området.

Tid och plats skulle bestämmas för besiktning av bilarna. Om bilen blev godkänd skrev respektive besiktningsman under och sände dokumenten vidare till Motorhistoriska Riksförbundet och försäkringsbolaget Folksam. Efter två till tre veckor underrättades bilägaren om att ansökan var godkänd.

En av Stockholms Jaguarspecialister presenterades under april, GRK Autoservice på Vanadisvägen 23 i Vasastan. Namnet hade ägaren tagit från sina initialer Gustav Roger Karlsson. Roger (f 1943) hade arbetat med bilar sedan 15 års ålder på bl a BMC, mest med Hundkojor, men så småningom blev han tillfrågad om han ville jobba med Jaguar. BMC gick ju senare över i Scanauto och Roger blev en etablerad Jaguarspecialist. Med tiden öppnade Roger sin egen verkstad i ett garage på Fleminggatan på Kungsholmen 1976, men flyttade 1991 över till större lokal med enskild tillvaro för såväl Roger som kunderna. Lokalen var större, ca 300 kvadratmeter, ljus och behaglig med plats för ett tiotal bilar. Till verkstaden hörde också ett kontor med tillhörande kök och stort utrymme för dusch.

Hos Roger hittade jag denna dag bl a en S-type som skulle säljas för mellan 40 000 kr och 80 000 kr, allt beroende på hur mycket kunden var villig att betala och ha åtgärdat innan bilen togs över. En E-type fanns också på plats, liksom en Mk II och två 420 G. Egentligen arbetade Roger mest med XJ 6, även om gammelmilsägarna på senare år också upptäckt GRK. Roger tog hand om alla bilar fram till XJ 40, medan bilägare med senare modeller rekommenderades att kontakta Scanauto. En av anledningarna till detta var att de moderna bilarna försågs med så sofistikerad teknik, att de mindre verkstäderna inte hängde med den utvecklingen. Den avancerade elektroniska mätanläggningen för felsökning var dyr att köpa in. Fördelningen mellan privata bilar och företagsbilar var ca 50/50. Alla typer av jobb kunde Roger ta hand om, utom plåt- och lackjobb som han slussade vidare till sina kontakter inom branschen.

Roger menade att han var ”lite av en pedant”. ”Det måste bli bra”! Visserligen tog han betalt för arbetet, men kunden betalade bara för effektiv tid dvs inköp av delar mm för kunds räkning debiterades inte. GRK hade ungefär 70-80 stamkunder och ca 200 bilar som han skötte all service på. Men visst hörde även en del strökunder av sig och de var också välkomna.

Många av Jaguarclubbens medlemmar hörde av sig per telefon med sina bilproblem, samtal som kunde ta lite tid. Roger ställde gärna upp och berättade, men skulle föredragit att man kom ner till verkstaden för en pratstund istället, så att ingen timtid gick förlorad. På det sättet kunde Roger jobba samtidigt som han besvarade frågor.

Men Roger hade inte bara Jaguar som intresse. Även segling! Som stolt ägare till en Comtessa 43 kom han 1989 trea i en tävling i sin klass. Dessutom var Roger en entusiastisk slalomåkare, ”Det sista fria vi har” som han uttryckte det, ”är fjället och havet”. Motorcyklar hörde också till favoritsporterna, men efter en ordentlig omkullkörning fann han det för gott att lägga motorcykelhandskarna på hyllan.

Roger beräknade att fortsätta jobba tills han blev 55-60 år, han var vid detta tillfälle 49 år, 1992. Men alla ni som känner Roger vet att han runt 2015 slog sig ihop med Jocke Borrforss i Lyons Garage i Hägersten. Samarbetet pågick under ett par år, men idag 2023 när Roger är 80 år, jobbar han mera på hobbybasis och tar emot enstaka jobb från stamkunder.



Bild 33. Roger Karlsson vid en intervju 1992. Foto: Leif H Andersson.

Den 7 maj var det verkstadsträff hos GRK Autoservice på Vanadisvägen 23 i Vasastan i Stockholm. Klubben bjöd på smörgås, medan öl och stöl serverades till självkostnadspris. Deltagarna fick ta del av arbetet i verkstaden och även en liten biografi över verksamhetens utveckling. Och förstås ställa frågor om allt som rörde Jaguar och vad man kan meka med själv och vad som borde lämnas till ett proffs. Bland deltagarna kunde vi hitta Peter Sernestad i diskussion med Kenth Lindgren och Lars Crammer som serverades ett glas öl av Rogers sambo Helena Wilhelmsson. Vi såg också Johan Eriksson som ibland stöttade Roger i verksamheten. Johan Lövgren sågs i samspråk med Kenneth Ahlfors, Olle Ljungström och Pierre Boutard, de två sistnämnda veteraner i klubben. Gunnar Wallander tog ett glas öl tillsammans med Dennis Ohlsson och Lars Snällström, medan Karl-Erik Bergkvist sågs i samtal med värden Roger Karlsson. Hans Edelin och Arne Rydberg tog båda varsin smörgås.



Bild 34. Från tidning 120 okt 1992 sid 48. Peter Sernestad tv Kenth Lindgren i mitten och Kenneth Ahlfors var några av besökarna hos GRK Auto Service. Foto: Okänd.

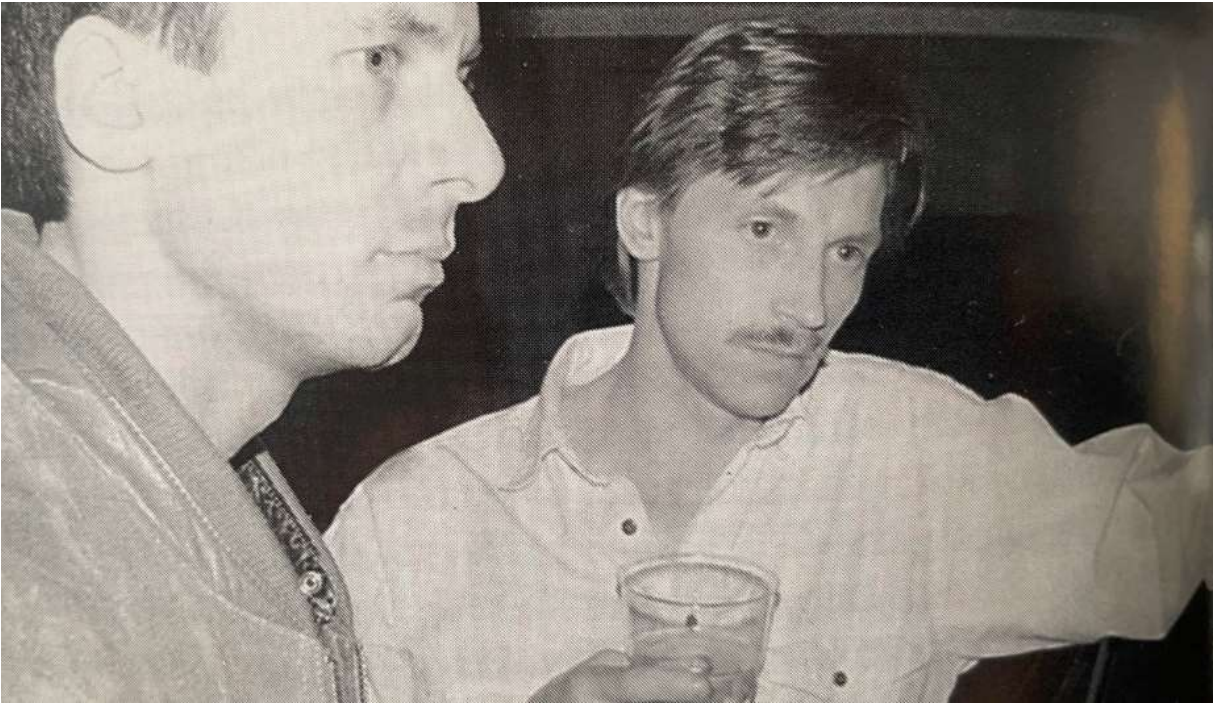


Bild 35. Från tidning 120 okt 1992 sid 48. Roger Karlsson berättar för två intresserade deltagare, Lennart Ljungström tv och Ernie Wiklund. Foto: Okänd.



*Bild 36. Från tidning 120 okt 1992 sid 49. Jaguar- och Volvofantasten Johan Eriksson tillsammans med Johan Lövgren.
Foto: Okänd.*



*Bild 38. Ett flertal bilar under behandling, 2014.
Foto: Ulf Haase.*



*Bild 37. Roger Karlsson utanför infarten till verkstaden på Vanadisvägen, 2012.
Foto: Ulf Haase.*

I början av maj samlades medlemmarna kring Västerås till en träff i samband med Veteranbilsmarknaden i denna stad. Organisatörer var Jan-Erik Lethagen och Lars Hansson. Detta år var vädret mera på klubbmedlemmarnas sida även om det inte var idel solsken och kvittrande fåglar.

Till detta möte infann sig bl a Per Andersson med en fin silverfärgad XJ 6 med röd plyschinredning. Klart att den var fin med det rätta kunnande Per hade för att renovera en bil. I övrigt fanns tre S-type och Lars Hanssons XJ 6 på plats. Göran Eurenus berättade om hur hans S-type fått sin intressanta turkosa kulör. Det var nämligen förre ägaren, en konstnärinna, som inte tyckte att Old English White passade hennes själ och temperament, så det fick bli turkos istället. Till och med i motorutrymmet och under motorhuvisisoleringen hade lackeraren varit med sin spruta.

En del fynd gjordes också. Per Andersson hittade en 3.4 l topp. Vissa ventiler saknades, men eftersom priset var 100 kr och Per hade en XK 150 i garaget hemma, var toppen ändå att betrakta som ett fynd.

Lars Hansson själv hittade gamla exemplar av Automobil, så nu var hans samling nästan komplett. Han passade också på att efterlysa nr 7, 1982, om någon ville sälja den till honom.



*Bild 39. Från tidning 120 okt 1992 sid 18. S-typen från 1965 th i bild tillhör Roger Wiklund från Örebro. Bilen finns inte längre med i Transportstyrelsens register. XJ 6:an serie 2 th tillhör inte någon klubbmedlem. Bilen finns inte heller med i Transportstyrelsens register.
Foto: Lars Hanson.*

Under juni kom ytterligare ett inlägg angående Per-Åke Fröbergs synpunkter på klubben i tidningarna från december 1991 och februari 1992. Det var Hans-Åke Sperne som ogillade Per-Åkes, som han uttryckte det, ”stöddiga attityd” gentemot medlemmar som bidrog med artiklar i tidningen.

Vidare undrade Hans-Åke om Per-Åke tillhörde kategorin som bara ville bli servad av klubben utan att bidra med något själv. Hans-Åke avslutade med orden ”Kritisera gärna men var inte arrogant mot andra i klubben. Den som sätter sig på höga hästar skadar sig ofta rejält vid fallet”.

Vid det här laget hade jag personligen pratat med Per-Åke Fröberg och kommit överens om att han skulle medverka i tidningen en eller två gånger per år. Det var roligt att kunna göra något positivt av det som från början inte kändes helt bra. Per-Åke höll sitt ord och återkom redan under december med ett par intressanta artiklar.

I juli slog vi ett slag för våra klubbmedlemmar. Det senaste tillskottet var en klubbslips i helsiden, vävd i Italien av Mantero VIII, en kvalitetslapp framtagen exklusivt för Svenska Jaguarklubben. Mörkblå med snedställda linjer i de svenska färgerna. Vi föreslog slipsen som en present till fars dag eller som julklapp. Priset, 300 kronor!

Den 7-9 augusti hälsades alla välkomna till årets Sommarmöte som hölls vid Margretetorps Gästgivaregård nära Ängelholm. Arrangörer var Skånesektionens medlemmar med bl a Johan och Ylva Pålsson, Per-Ola Arneberg, Jens och Anna Arneberg, Erik och Siw Arneberg, Christer och Agneta Hammarlund, Hans Rickard Hammarlund samt Bo och Boel Martinsson.

Tack vare våra fotografer fick vi också fina bilder från mötet. Dessa var H Lundqvist och Clas Göran Carlsson.

För många medlemmar började mötet vid Margretetorp redan på fredagseftermiddagen, där deltagarna möttes av värdarna och ett fantastiskt trevligt värdshus med fina rum och annan bra komfort. Denna dag samlades ett 30-tal Jaguarer och ett 70-tal deltagare. För mig och flera i klubbledningen var fredagarna nästan ännu trevligare än lördagsfesten. Färre deltagare, lite lugnare och lite intimare.

Mötet var mycket väl arrangerat av Per-Ola Arneberg och hans medhjälpare. Utåt sett klaffade allt perfekt, till och med vädret var på arrangörernas och deltagarnas sida. Margretetorp var en utmärkt vald plats. Visserligen fanns inga gräsmattor att ställa bilarna på, men en väl avpassad parkeringsplats fungerade mycket bra för uppställningen.

Under lördagen framåt tiotiden började bilarna samlas. Totalt anslöt ca 130 bilar. En del bilar bara stod där i all sin glans, medan andra bilar putsades för att göra intryck på domarna. Fler och fler Jaguarer rullade in och ställdes på rad indelade efter olika modeller. Någon av E-typerna var också uppiggad med bl a Weber-kit extractorrör!

En ovanlig gäst var Holtz Stenkils först inköpta Jaguar, en Mk V Drop Head Coupé, som innan mötet hade övergått i Bo Nygrens ägo. Parentetiskt kan jag nämna att bilen fortfarande, 2023, är i Bo's ägo även om den inte besiktats på rätt många år. Ingela och Hans Larsson körde för dagen en Daimler, som precis fått låna en motor från en XJ 12.

Vi kunde också se Per-Ola Hallqvist göra sig beredd att låta domarna ta en titt på hans Mk II, 3.4 l. I vimlet bland bilarna kunde vi också se Jan Ericäter med fru, Sture Persson, Thord Kristensson samt PB Persson som såg över putsningen på sin Mk X. Detta bidrog kanske till tredjepriset i klassen.

Före middagen började bedömningen i eleganstävlingen. Domarna tog god tid på sig och den utfördes noggrant av dessa så att inga misstag kunde ske.



*Bild 40. Från tidning 120 okt 1992 sid 22. Arrangörer för mötet var bl a Per-Ola och Jens Arneberg. Funderar här på nästa steg.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



Bild 41. Bo Nygrens Mk V från 1951. Bo köpte bilen av Holtz Stenkil (som syns på bilden) och den har varit i familjen sedan 1991. Bo överläts bilen till Per Nygren samma år, men tog tillbaka den 2007 och är fortfarande ägare till bilen. Körförbud 1997 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Mats Rexon.



*Bild 41 B. Ägare till bilen, Bo Nygren.
Foto: Mats Rexon.*



Bild 42. En vacker XK 120 sedd bakifrån. Foto: Karin Sanderberg.



Bild 43. Ytterligare fina bakdelar. Fr höger Karin Sanderbergs XK 140 från 1956, en dansk roadster och Christer Hammarlunds XK 140 från 1955. Karins bil har varit i familjen sedan 1979 och godkändes i besiktning 2018 och rullar fortfarande.

Foto: Mats Rexon.



Bild 44. Två fina E-typer utanför Margretetorp.

Foto: Karin Sanderberg.



*Bild 45. Från tidning 120 okt 1992 sid 22. Th Rolf Palms XK 150 från 1960. Rolf köpte bilen 1982 och äger fortfarande bilen. Den godkändes i besiktning 2017 och rullar fortfarande.
Foto: H Lundqvist.*



*Bild 46. Från tidning 120 okt 1992 sid 34. Ordförande Leif H Andersson tar emot en gåva för vårt 20-årsjubileum från norska Jaguarklubben.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



Bild 47. Från tidning 120 okt 1992 sid 33. Thord Kristensson tar emot förstapriset i Mk I-Mk II-klassen av Per-Ola Arneberg. Foto: H Lundqvist.



Bild 48. Från tidning 120 okt 1992 sid 33. Leif H Andersson lämnar över en guldklocka till Christer Hammarlund för sina insatser för klubben. Foto: H Lundqvist.

Det fanns också en del marknadsstånd där deltagarna bl a kunde hitta AB Lafri, som sålde Jaguarlitteratur och som dessutom skänkte 10 % av intäkterna till klubben. Alf Olofsson sålde Jaguardelar och skänkte även han 10 % av intäkterna. Andra firmor på marknaden var ACL från Blenarp, som sålde bult, mutter och diverse verktyg och Jag-Parts AB från Vellinge som sålde Jaguardelar. Leif Endrésen från Skurup stod för ett lite udda inslag och sålde modellbilar. Mikael Sandén från Lerberget visade hur man renoverar trä och Peter Haventon från Höör hade vernissage på Jaguarkonst.

Under sen eftermiddag samlades deltagarna på parkeringsplatsen och välkomnades av ordförande, dvs mig själv, och en av representanterna för Skånesektionen. Därefter blev det tipspromenad och utdelning av jubileumsklockor till de klubbmedlemmar som under klubbens 20-åriga historia på ett förtjänstfullt sätt ställt upp med sina insatser. Mottagarna av klockor var Leif H Andersson, Hans Edelin, Per-Ola Arneberg, Jan Stenback, Sten Tellander, Olle Ljungström, Christer Hammarlund, Mikael Grewe, Anders Sundin, Ulf Ekestubbe, Ulf Sjödin, Lars Möllerstedt, Karin Sanderberg, Bernt Liljegren, Christer Ringlund, Birger Carlsson, Kalle Magnusson, Arne Rydberg och Bjarne Svendsen.

Under högtidliga former överlämnades också från norska Jaguarklubben en glasad tavla med gratulation till vårt jubileum. Från danska Jaguarklubben överlämnades ett vagnmärke placerat på betsat trä. Kaffe och tårta serverades vid bilparkeringen och tårtorna var dagen till ära dekorerade med bruna Jaguarer. "Kanske var dom solbrända", som någon uttryckte det!

Det fanns flera aktiviteter att välja på under eftermiddagen. Bl a videofilm för barnen och charmig guidad busstur runt den vackra Bjärehalvön. Resan gick förbi Västra Karups kyrka där vår världsberömda operasångerska Birgit Nilsson anordnade konsert varje år. Deltagarna fick sedan beskåda naturen vid Hovs Hallar, ta en titt på Norrvikens trädgårdar och som sista anhalt Skottorps vackra empireslott där Karl XI ingick äktenskap med Ulrika Eleonora.

Till kvällen var det dags för den festliga supén! I en smakfullt dukad matsal avnjöts menyn tillsammans med diskussioner kring förgasare och huvudcylinder med tillhörande komponenter. Under supén såldes också lotter, hölls tal och vi fick använda våra stämmor till sång och musik. Vi fick höra ett flertal trevliga melodier på temat Jaguar. Stämningen höjdes när alla klämde i med "Pomp and Circumstance", viftade med engelska flaggor, kastade serpentiner och sköt med knallskott. Annika Risberg och Bällsta Lasse Widén fick publiken att sjunga ännu flera allsånger. Ett spännande inslag under middagen var prisutdelningen i eleganstävlingen, se vinnarna nedan. Många kontakter knöts både i dansens virvlar och runt den välfyllda baren. På dansgolvet såg vi bl a Bjarne och Katrine Svendsen och Bengt Bergman med Inga-Lill Ohlsson.

I vimlet bland borden kunde vi hitta Gunalice Lindqvist som tog ett ordentligt tag om Christer Ohlsson medan ett par damer förtjust tittade på. Lisbeth och Hans-Erik Larsson från Ulricehamn samtalande med familjen Bengt och Liselott Alm och Eddie Åstrand. Bengt Bergman, nu med Gunn Bergman, och Bengt och Marja Svensson hade en pratstund med varandra. När klockan började närma sig 00.30 avslutades kvällen för många med en kopp kaffe för att sedan uppsöka sina rum för att sova ut inför söndagens rally.

I klassen Mk I-Mk II vann Thord Kristensson med sin Mk II, 1962 före Katrine Svendsen, 340, 1968 och Leif H Andersson, Mk II, 1962.

Klassen Äldre Salooner vanns av Bo Nygren, Mk V, 1951 före Sture Persson, Mk IX, 1961 och Bonde Månsson, Mk VII, 1954.

Klassen Övriga Salooner vanns av Bengt och Liselotte Alm, Mk X, 1965 före Ebbe Ström, 420, 1968 och PB Persson, Mk X, 1963.

I klassen XJ 6-XJS vann Jörgen Olsson, XJS, 1976 före Tage Bålefalk, XJS, 1975 och Erik Arneberg, XJ 6, 1984.

I E-typeklassen vann Peter Fellborn, V 12, 1972 före Peter Karlsson, 1963 års modell och M Nilsson/J Stålberg också 1963 års modell.

Klassen XK vanns av Johan Bendixen XK 120 OTS, 1954 före Jens Rödher XK 120 OTS, 1953 och Anders Sundin XK 120 FHC, 1954.

Sture Persson fick inte bara långfärdspriset utan också andra pris i klassen Äldre Salooner med sin Mk IX, 1961 år modell.

Ladies Choice gick till Mats Hamrin för sin E-type 2+2, 1970.



Bild 49. Från tidning 120 okt 1992 sid 37. Lisbeth och Hans-Erik Larsson vinkar till fotografen under middagen.

Foto: H Lundqvist.



Bild 50. Från tidning 120 okt 1992 sid 36. Tv ser vi Gunalice Lindqvist ta tag i Christer Olsson medan två glada damer kollar in fotografen. Foto: H Lundqvist.



*Bild 51. Kalle Magnusson ser ut att ha bekymmer medan hustrun Ann-Christine ler glatt åt fotografen.
Foto: Okänd.*

När söndagsmorgonen inträtt och den värsta träningsvärken från jubileumssupén med efterföljande dans hade gått över, deltog många i rallyt. Färden gick förbi Boarps hembygdsgård, där det också serverades kaffe. Under resan fanns det givetvis en del kontroller.

En av dessa var att försöka sätta hjulen på en planka, medan en annan kontroll gick ut på att flytta vatten från en hink till en 15 meter längre bort stående vinflaska medelst en tvättsvamp inom en tidsrymd av en minut. Oj, det var svårt, men ett par deciliter blev det nog.

Färden gick sedan vidare upp på Hallandsåsen med en natur som såg ut att höra hemma i Norrland. På ett ställe fanns en kontroll där det fanns tre ballonger som skulle hanteras. Genom tennisens Mecka, Båstad, körde deltagarna vidare och kom till en plats där det ”serverades” en rad vinglas.

Vi blev varnade för att smaka på innehållet, men genom att lukta på det skulle vi utröna vilka oljor det var. Som hjälpmedel fanns en lista på olika slags oljor. Vinäger och hypoidolja gick i alla fall att känna skillnaden på. Efter att ha passerat Karl-Johan Bernadottes Kungsberga gick rallyt åter mot Hallandsåsen, där en kontroll gick ut på att analysera innehållet i en hemlig låda.



Bild 52. Från tidning 120 okt 1992 sid 33. Peder Månsson i sin S-type från 1965 får sina instruktioner av Erik Arneberg inför starten i rallyt. Peder köpte bilen 1984 och den godkändes i besiktning 2017 och rullar fortfarande. Foto: H Lundqvist.



Bild 53. Från tidning 120 okt 1992 sid 40. Vid Ågegården fanns det lite tid för avslappning. Här ser vi Ola Hallquist med sambo Marie. Foto: H Lundqvist.

Ett tag efter återkomsten till Margretetorp skedde prisutdelningen i rallyt samt utdelning av bl a Jaguarklubbens emblem att sätta på stötfångaren eller annan lämplig plats. De tre förstapriserna gick till Ingela och Lars Hansson, Hans Edelin samt till Bertil och Bodil Rastland.

Under festligheterna i Margretetorp kungjordes också att alla medlemmar som hade medlemsnummer tom 35 samt de medlemmar som var med på första mötet skulle få favören att kalla sig Founder. Utmärkelsen skulle vara en hedersbetygelse till dem som hade varit med från starten och också varit med om att bygga upp klubben.

Klubben arbetade just då med att ta fram ett märke som hade samma form som det ordinarie vagnmärket, men gjordes i klubbens vinröda färg och med tillägget FOUNDER.



*Bild 54. Alla medlemmar som hade medlemsnummer tom 35 samt de medlemmar som var med på första mötet skulle få favören att kalla sig Founder.
Foto: Leif H Andersson.*

De personer jag kunnat lokalisera detta år, 2023, är följande. De med kursiverad stil var med på första mötet.

9. Lars Ahnell
- 10. Bernt Liljegren*
11. Alf Näslund
- 12. Fredrik Linderoth*
- 13. Leif H Andersson*
- 14. Karl-Erik Bergkvist*
15. NN

- 16. *Lars Gustavsson?*
- 17. *Göran Gustafsson*
- 18. *Sven Nordensten*
- 19. *Bo Glemhorn*
- 20. NN
- 21. *Hans Edelin*
- 22. *Tore Stenberg*
- 23. Richard Nordenmalm
- 24. NN
- 25. Holtz Stenkil
- 26. NN
- 27. Claes-Göran Lindh
- 28. *Olle Aronson*
- 29. Peter Caspary
- 30. NN
- 31. *Henrik Lundberg*
- 32. Bo Nygren
- 33. NN
- 34. *Bjarne Svendsen*
- 35. Olle Berglund
- 37. *Jan Stenback*
- 48. *Per Andersson*
- 63. *Ulf Ekestubbe*
- 72. *Olle Ljungström*
- 84. *Lars Edelin*
- 88. *Jan Nordquist*
- 4269 och 9733. *Sven Larsson*

Lars Ahnell, medlemsnummer 9, har aldrig, såvitt jag vet, deltagit i något klubbmöte, vilket heller inte är nödvändigt då man har ett VIP-nummer. Han var endast aktiv som reparatör, men var god vän med Bernt. Lars Gustavsson var med på första mötet, men det är osäkert om han nr 16. Sven Larsson var med på första mötet, men sålde sin bil under mötet till Olle Aronson. Han blev inte medlem förrän 30 år senare och fick nr 4269. Sven gick ur efter ett par år, men återvände till klubben under 2017 och fick då nr 9733. Medlemsnummer 1-8 var från början endast avsedda för mycket speciella celebriteter, typ Kungen. Med tiden tog vi avsteg från denna regel och numren fylldes av bl a bilklubbar.

Under augusti fick vi en presentation av Martin Short (f 1962) vid British Classic Restoration AB. Martin växte upp i Chesterfield i England och jobbade i början av sin karriär vid sin fars företag. Företaget sysslade med försäljning av bl a Jaguar och det var här han lärde sig bilarnas teknik. Martin flyttade med tiden till Sverige, lärde sig svenska med en härlig engelsk brytning och trots sin ungdom, bara 29 år, hade han två gånger fallit för svenska damer. Detta år var han lyckligt gift sedan ett år tillbaka.

British Classic Restoration låg på Henriksdalsringen 23 på mitten av Henriksdalsberget i Stockholm och hade startat ett par år tidigare, runt 1990-91. Martin jobbade ensam i företaget i en verkstad med nästan 200 kvadratmeters arbetsyta. Till detta kom ett kontor, förråd för verktyg och instrument samt ca 200 kvadratmeter garage med bara Jaguarer. Trots att BCR varit igång under så kort tid hade Martin ca 30 kunder som han servade regelbundet och under året hade också ca 60 bilar passerat för mindre eller större renoveringar.

Alla jobb av teknisk karaktär var de som intresserade Martin mest. Motorrenoveringar var han i särklass specialist på. De trevligaste bilarna tyckte Martin var Mk II och S-type, men han jobbade också mycket med XJ 6. BCR tog också hand om krocksador och en del rostskador, men vissa av dessa jobb slussade han vidare till skickliga billackerare eller plåtslagare. De bästa jobben är milservice, som ger mest pengar och går relativt fort att utföra. Till sin hjälp hade Martin bra verktyg i form av billyft, motorlyft, tvättrenöring för delar och mycket annat som gör jobbet lätt att utföra. I ena hörnet stod ett golfset. Martin hade spelat golf i fyra år och hade redan handikapp 14. Hans klubb hette Tapton och låg hemma i Chesterfield. När det var säsong spelade Martin varje vecka, och hade också deltagit i en del tävlingar. Martin avslutade med att säga att Jaguar är vackrare än både BMW och Mercedes att Jaguar är till för konnässörerna medan de andra bilarna är till för praktikerna. Favoriten är XK 150 "it's a real racing car".

Till detta kan läggas att affärerna till slut inte gick alltför lysande och under 1998 gick Martins företag, enligt Bolagsverket, i konkurs och verksamheten lades ned. Obekräftade uppgifter säger att Martin, vid 36 års ålder, återvände till sitt hemland, England, för att leva sitt liv där.



*Bild 55. Martin Short jobbar med den avslutande slipningen på en XJ 6.
Foto: Leif H Andersson.*

Under oktober fick vi en presentation av landets olika sektioner. Vi talade om att lokalen i Stockholm låg på Kristallvägen 62 i Solberga, Hägersten och att vi hade öppet på måndagar mellan 18.00 och 21.00. Där fanns större delen av administrationen. Varje klubbkväll fick vi besök (mest) av stockholmare som ville ha svar på någon liten eller stor klubbangelägenhet, allt från att ändra sitt telefonnummer i datorsystemet till att köpa klubbtilbehör.

Det fanns förstås annat att göra också. Den som ville sätta sig ned och titta på en intressant Jaguarvideo kunde göra det och den som vill undersöka hur karosseriet såg ut på sin egen bilmodell kunde titta i klubbens verkstadshandböcker. Självklart fanns det Jaguarlitteratur att bläddra i eller låna om man kom långväga ifrån. Klubben hade också ett stort tidningsbibliotek som stod till medlemmarnas förfogande. En del av klubbtilbehören fanns också i Stockholm, medan huvudlagret fanns i Helsingborg.



Bild 56 A. Från tidning 120 okt 1992 sid 11. Varje måndag hade kontoret i Stockholm besök av medlemmar. Här ser vi bl a Lars Blomqvists XJ 6 från 1975 framför ingången till vår källarlokal. Bilen har senare även ägts av Stefan Dubois. Idag finns bilen inte längre med i Transportstyrelsens register. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 56 B. Lars Kärgers Mk II, 3.4 l från 1963. Bilen lär en gång i tiden ha använts som direktionsvagn för AGA på Lidingö. Lars köpte bilen 1981 av en god vän som ägt den sedan 1977. Under 1993 sålde Lars bilen till en köpare i Norge. Lars th och Leif H Andersson diskuterar bilens förtjänster utanför klubbkontoret. Foto. Okänd.

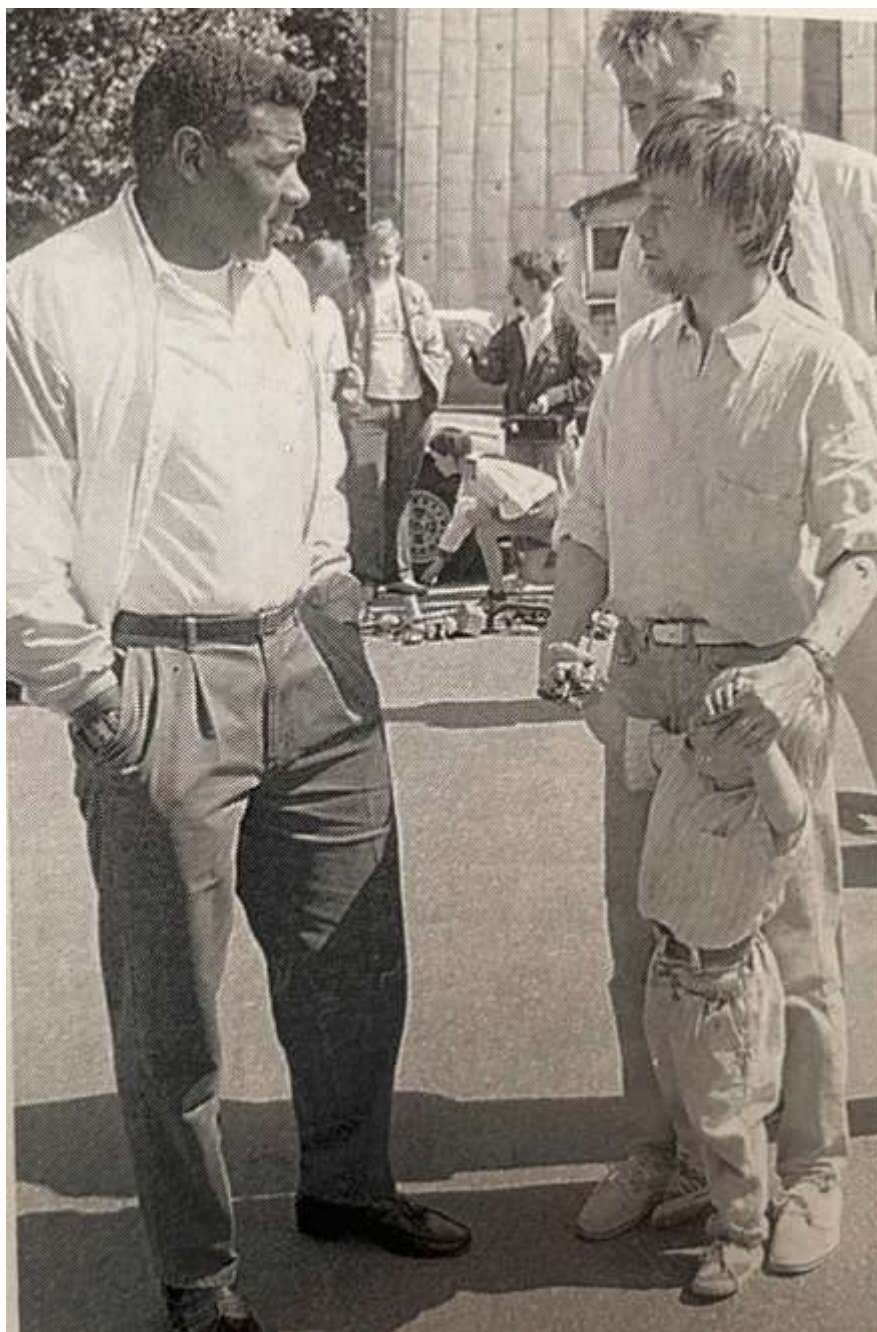


Bild 57. Från tidning 120 okt 1992 sid 11. Många träffar anordnades i Stockholm. Här ser vi världsmästaren i tungvikt Floyd Patterson (1935-2006) i samspråk med Leif H och Fredrik Andersson vid ett möte vid Teknorama dvs Tekniska museet. Floyd tog titeln 1956, men förlorade den till Ingemar Johansson (1932-2009) 1959. Året efter tog han tillbaka titeln och behöll den till 1962 då Sonny Liston tog titeln ifrån honom. Foto: Clas Göran Carlsson.

Från Göteborgssektionen meddelade klubbens representant att man under en stor del av 1980-talet huserat i klubblokalen på Järnmalmsgatan, där klubbträffarna gick av stapeln sista söndagen varje månad. Många fester hölls där, varav en del julfester var mycket minnesvärda. Dessvärre blev klubben uppsagd från lokalen och i den vevan trädde också en ny representant in på arenan. Det var Kent Falk som tog över stafettpippen efter Bo Sanderberg. Bland Kents första uppgifter blev att undersöka hur göteborgarna ville att verksamheten skulle fungera i deras område, vilket resulterade i att klubben skaffade en ny klubblokal på ICA-gården i Billdal. Göteborgssektionen hade under åren varit mycket ambitiösa och ordnat många träffar. Exempel på genomförda program var

bakaxelrenovering, garagebesök, sommarutflykter med picknickkorg och det traditionella mötet vid Scanauto varje år.



Bild 58. Från tidning 120 okt 1992 sid 12. Varje år arrangerade göteborgarna möte vid Scanauto. Här ses fr v Kent Falk, Kent Malmgren och Roland Karlsson vid ett av mötena. Foto: Okänd.

Hälsingland-Gästrikesektionen berättade att Jaguarintresset var som störst i Hälsingland med Bollnäs och Hudiksvall som huvudorter. Man fick blodad tand av det lyckade Sommarmötet i Bollnäs, vilket sporrade till att börja samarbeta i projektform med medlemmarna i omnejden. Det startade med en Mk II, som skulle ställas i ordning för Historic Racing.

Projektledare var Bengt och Arne Häggeborg med stöd av Tomas Sköld. Ett tiotal medlemmar träffades tredje måndagen i varje månad, vilket var oerhört lärorikt för de medlemmar som bara hade grundläggande kunskaper om Jaguar. I Hälsingesektionen fanns vid den här tiden 17 medlemmar och tillsammans hade de ca 40 Jaguarer som täckte större delen av Jaguars modellprogram.



Bild 59 A. Från tidning 120 okt 1992 sid 14. Några av eldsjälarna i Hälsingesektionen fr v P O Norell, Tomas Sköld, Johnny Eriksson, Leif Röstth och Arne Hägerborg vid Mk II-projektet. Foto: Okänd.

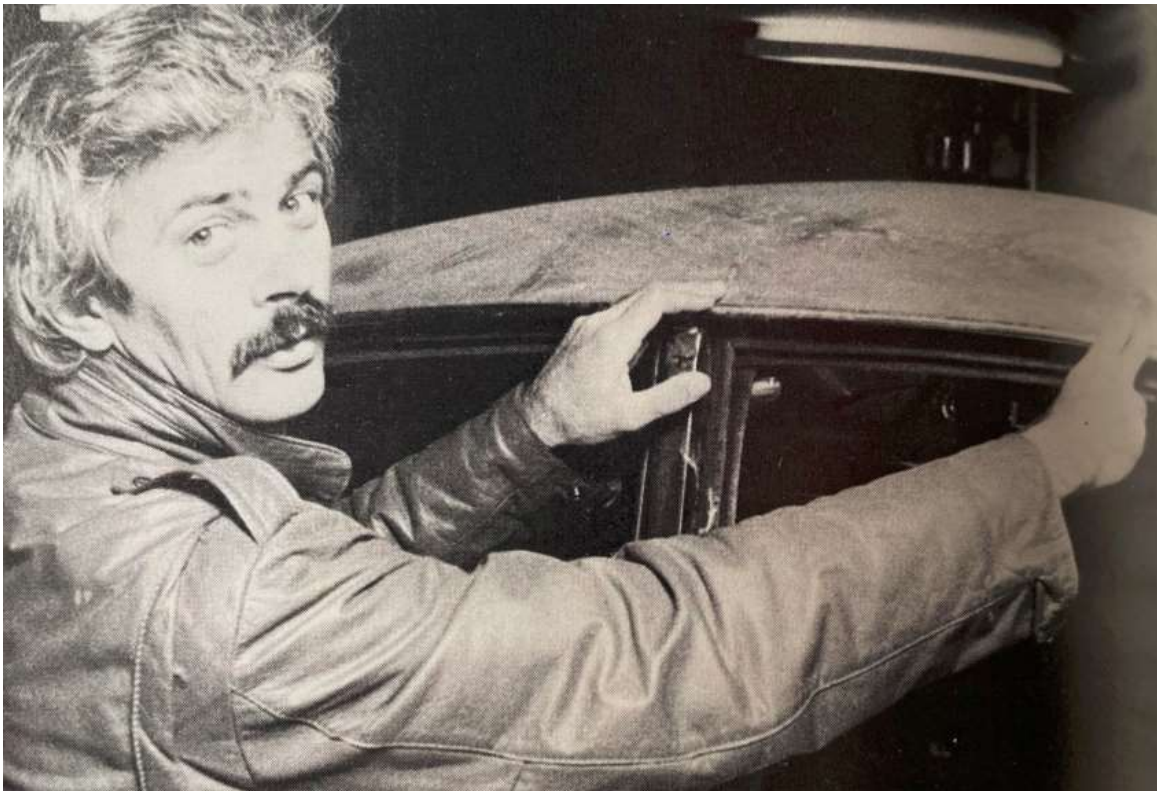


Bild 59 B. Från tidning 79 1985 sid 20. En annan skicklig Jaguarrenoverare var Åke Jämsäter från Östersund. Här ser vi taket på en pågående renovering av en Mk II. Foto: Ingvar Ericsson.



Bild 59 BC. Från tidning 79 1985 sid 20. Här ser vi bilen under pågående renovering av en Mk II. Foto: Ingvar Ericsson.

Östergötlandssektionen startades 1991 och det första mötet hölls hos Jaguars representant i Norrköping. Det blev stor anslutning, ca 25 personer, på det cocktailparty med tilltugg som anordnades av representanten Peter Sommer. Där fick deltagarna också möjlighet att provköra de nya Jaguarerna. Därefter hade sektionen anordnat ett flertal träffar varav en gick till Rimforsa Gård vid stranden av sjön Åsunden. Ett annat möte var det så kallade sensommarmötet under hösten 1991.



Bild 60. Från tidning 120 okt 1992 sid 15. Östergötlands sektionsrepresentant Peter Sommer. Foto: Okänd.

Från Skånesektionen meddelade man att det sedan några år tillbaka fanns en liten grupp entusiaster i nordvästra Skåne som genomfört små informella träffar. Någon gång genomfördes också en lite större träff där Skånerepresentanten sände ut ett separat brev med inbjudan till ca 240 medlemmar i sektionen. Det stora provet var Sommarmötet i Margretetorp, som lyckades över förväntan. Nu väntade flera intressanta träffar hos verkstäder samt vanliga månadsträffar.



Bild 61. Från tidning 120 okt 1992 sid 16. I samband med ett av Skånesektionens träffar ser vi Bo och Boel Martinsson vid deras Mk X. Här fångade i samband med Sofierorallyt 1992. Foto: Okänd.

Söndagen den 25 oktober hade Göteborgssektionen träff vid ICA-gården. Denna gång var Thomas Oskarsson inbjuden för att berätta om hur han renoverade Jaguarer i sitt garage. Se också särskilt reportage om Thomas på annan plats.

Torsdagen den 5 november ägde det traditionella mötet hos Scanauto i Göteborg rum. Värddar var Roland Karlsson och Kent Falk.

Torsdagen den 12 november hade Olle Olsson Bilimport och Jaguar Stockholm bjudit in till förhandsvisning av 1993 års modeller. Samtidigt passade man på att inviga större och nyrenoverade lokaler i Bromma, för försäljning och service. Som kund var det inte helt lätt att från utsidan skilja 1992 års modell från 1993 års. Sven-Gunnar Hedman, säljare, berättade att Jaguar satsat 35 miljoner pund på den nya modellen, vilket resulterat i 1182 olika förbättringar. Några av dessa var att motorn fått kamaxlar som gav tystare gång, förbättrade stolar med djupare skålning, vilket gav bättre stöd för bak och rygg. Man hade också tagit fram en ny exteriörfärg, Marrocan Red, Metallic oxblod, som fanns att beskåda på en av bilarna.

Informationsdirektören Hans T Björk tog hand om oss premiärgäster och visade oss runt i showrummet och försäljningsdirektören Lars Dessen svarade på våra frågor. Verkstadschefen Kjell Schützer berättade att de bilar som servas mest i verkstaden var XJ 40-modellerna, men att en och annan Mk II och E-type också dök upp ibland. Bland deltagarna kunde vi se Hans Edelin som tillsammans med Mikael Wetterlund bekantade sig med den nya XJ 6-modellen. Produktchefen Ola Kjerrud gav detaljerade upplysningar om XJS 4.0 l till de intresserade deltagarna Ulf Ekestubbe och Bo Sunnerstedt. Samtliga chefer gav en intervju med mig, Leif H Andersson, för publicering i tidningen.



Bild 62. Från tidning 121 dec 1992 sid 4. Fr v totalansvarig för Jaguar Sverige Lars Dessen, klubbmedlemmen och produktchefen vid Jaguar, Ola Kjerrud och säljaren Sven-Gunnar Hedman. Bilden tagen utanför försäljningsavdelningen i Ulvsundavägen 134 i Bromma med nya XJ 6 i bakgrunden. Foto: Okänd.



Bild 63. Från tidning 120 okt 1992 sid 6. Kjell Schützer, välkänd verkstadschef för många Jaguarägare. Foto: Okänd.

Under december gjorde klubben ett besök hos Rostskyddsmetoder, som på den här tiden låg på Gasverksvägen 2, strax intill Tennisstadion i Stockholm. Idag, 2023, finns företaget på Krossgatan i Vinsta utanför Stockholm. Företaget drevs av Björn Widström (f 1939), som köpte företaget 1988.

Till sin hjälp hade han sonen Thomas (f 1963), som assisterade i olika göromål, men som lade den mesta tiden på arbetet i rostskyddshallen. Thomas jobbade med sina kollegor Jarmo Ahopelto och Timo Wargh som båda hade mångårig erfarenhet från branschen.

Björn berättade att rost uppstår genom att i en kombination av luft, vatten och stål uppstår elströmmar som ger en kemisk förening, vilken i sin tur med tiden ger en förödande inverkan på plåten. Just engelska biltillverkare tog lätt på rostskyddet, fortsatte Björn.

Överhuvudtaget gör konstruktion och fabrikation att bilarna ges möjlighet att rosta i bl a hålrum, och genom den dubbla plåten på många ställen blev skyddet betydligt sämre. Från 1993 gav just Jaguar kunden en rostskyddsgaranti redan från fabriken, sade Björn, vilket tydde på att Jaguar i alla fall började bli medveten om skyddets betydelse.

Miljön är också en stor bov, menade Björn. Saltet har vi bara under vinterhalvåret, men saltet är inte lika farligt för bilen som luften är idag. Föroreningarna är enorma och det är likadant året om. Björn föreslog att det trots allt är viktigt att luft får passera i alla utrymmen i bilen, så att fukten kan försvinna.

Det är alltså bra att borra hål på lämpliga ställen så att luften kommer in, fortsatte Björn. Det är heller inte bra att köra ut och in i ett varmgarage under vintern. Antingen ska bilen stå ute hela tiden eller också inne. Bäst för bilen är att alltid stå i samma temperatur.

Thomas Widström visade Bo och Rikard Sunnerstedt hur man jobbar med högtryckstvätten. Förr använde man hetvatten, men numera använder man miljövänlig rapsolja, sa Thomas. Därefter torkar vi bilen i en särskild torkanläggning under ca en timme.

Sedan lägger vi på en tunn vaxprodukt från Dinol, som tränger in i skrymslen och vrår och till sist läggs ett tjockt slitskydd på underrede och skärmar. Ernie Wiklund var intresserad av vad det kan kosta att behandla hans XJ 6 och Thomas sa att kostnaden för ett helt jobb låg på 2 900 kr. Vill kunden ha en specialbehandling kunde man få det också för det dubbla priset.

Lars-Olov Herthelius och Mats Björnlund undrade hur många Jaguarer som behandlades och fick veta att av de ca 25 bilarna per vecka var två eller tre Jaguarer. Hans Edelin och Manfred Klopotek undrade om alla kunder var nöjda.

Björn svarade att de allra flesta var nöjda, men att man visst kunde göra fel ibland. Det hade bl a hänt att plastskydden för inredningen inte alltid täckt de fina mattorna och det hade också hänt att en buckla av misstag orsakats av någon medarbetare. Självklart hade man ordnat upp skadorna utan tjafs! Totalt deltog ca 20 klubbmedlemmar i denna träff.

I dagsläget, 2023, är det Thomas som är konsult, då Björn är 83 år och har pensionerat sig. Till sin hjälp har Thomas Timo Wargh som är verkstadschef och teknikern Håkan som är VD.

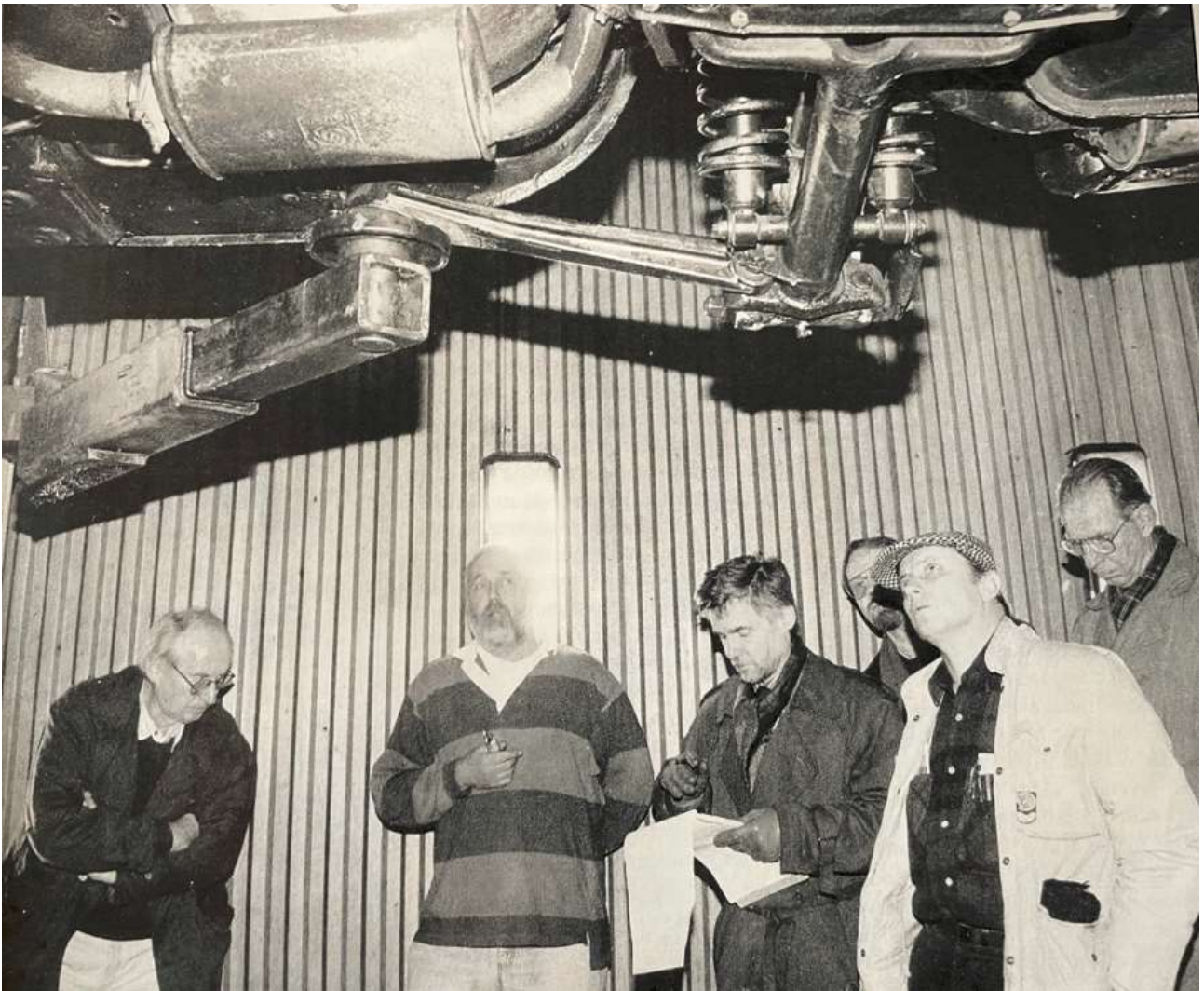


Bild 64. Från tidning 122 feb 1993 sid 15. Björn Widström i randig tröja berättar om vikten av att rostskyddsbehandla sin bil. Leif H Andersson noterar för att göra reportaget, Börje Edin tittar fram bakom Hans Edelin i ljus jacka. Foto: Okänd.



Bild 65. Från tidning 120 okt 1992 sid 19. Timo Wargh talar om att man inte får fuska varken med rengöring, torkning eller, som här, med insprutning i balkar. Fortfarande 2023 jobbar Timo kvar på firman. Foto: Okänd.



Bild 66. Från tidning 120 okt 1992 sid 29. Thomas Widström rekommenderar 8 mm borr för Hål i balkar om man vill jobba med rotskyddsbehandling själv. Bo och Rikard Sunnerstedt lyssnar: Foto:Okänd

Söndagen den 29 november hade Göteborgssektionen bjudit in Björn Berg från Göteborgs Förnicklings- och Förkromningsindustri till klubbens möte vid ICA-gården i Billdal. Båda herrarna gav råd och tips om hur olika delar kan ytbehandlas under renoveringsarbetet.

Lördagen den 19 december arrangerade Göteborgssektionen årets julfest. Vårdar för festen var Roland Karlsson och Kent Falk.

Avgiften för 1992 var 300 kr och inträdesavgiften 150 kr. Antalet medlemmar beräknades till ca 1 300.

Kapitel 23, 1993

Jaguarbulletin nr 122, februari, innehöll bl a flera artiklar om rotskydd samt en artikel om US Autocomfort som sålde reservdelar till engelska bilar. I detta nummer medverkade bl a Peter Sommer, Björn Lundin, Robert Collin och Ola Sigvardsson. De flesta artiklarna i denna tidning hade jag skrivit ihop själv.

I nr 123, april, påbörjade vi dels en serie om inredning, dels en serie om XJ. Vi hade också med en artikel om en miljövänlig metod att avlägsna rost med hjälp av bl a citronsyra och en artikel om Apelbergs sadelmakeri. Medarbetare i detta nummer var bl a Leif Endrésen, Ingrid och Thord Kristensson, Alf Olofsson, Rainer Saxén, Christoffer Willhans, Åke Sundqvist, Reinhold Sehlin, Jan Unander, Lars Kärger, Ola Sjösvärd och Per-Åke Fröberg.

I nr 124, juli, fortsatte dels serien om inredning, dels serien om XJ. Det fanns också med ett reportage om världspremiären av nya XJ 12 på bilsalongen i Amsterdam samt en blänkare från Skånesektionen angående klubbtilbehören. Medarbetare denna gång var Ylva och Johan Pålsson, Bengt Blad, Åke Sundqvist, Åke Borglund, Lars Dessen och Christer Daun.

I nr 125, augusti, publicerades dels del tre i serien om inredning, dels del tre i serien om XJ. Vidare fanns en intressant artikel om hur vi kunde polera och återställa motorns aluminiumdelar samt en berättelse om en av vinnarbilarna i flera av klubbens Sommarmöten. Medarbetare i denna tidning var bl a Åke Sundqvist, Bengt Blad, Reinhold Sehlin, Per-Erik Holmström, Rikard Sunnerstedt, Björn Nilsson och A Vasa.

Nr 126, oktober, ägnades till största delen åt referat från Sommarmötet och en presentation av flera vinnarbilar. Medarbetare denna gång var Per-Åke Fröberg, Björn Hammar, Ola Sigvardsson och Björn Erik Lindh från MHRF.

Nr 127, december, handlade till stor del om de nya Jaguarmodellerna varvat med reportage från flera klubbträffar runt om i landet. Medarbetare i denna tidning var Ola Svärdhagen, Bo Landström, Åke Borglund, Clas Göran Carlsson, Carl-Henrik Ekdahl, Anders Lillsunde, Paul Skilleter via Jeanette Klingborg, Björn-Erik Lindh, Peter Sommer, Gunnar Elmgren, Bo Kallhagen och Jan Broman.

Men nu tar vi det från början av året. Söndagen den 31 januari arrangerade Göteborgssektionen informationsträff om lackering. Deltagarna samlades kl 15.00 vid Herberts lokaler på Hisingen, strax norr om OBS, Bäckebol på västra sidan av motorvägen, E6. Här fick deltagarna möjlighet att reda ut alla möjliga frågor om vad som är viktigt när det gäller lackeringsjobb. Vårdar var Kent Falk och Björn Lundin.

Under februari informerade klubbledningen om att arbetet med det speciella vagnmärket för klubbens Founders pågick med oförminskad kraft. Det beräknades vara klart under maj månad.

Under tiden 20-28 februari deltog Skånesektionen och Göteborgssektionen i Scandinavian Classic Car Show i Göteborg. Vårdar var Johan och Ylva Pålsson samt Roland Karlsson. Klubben hade en stor och fin monter som pryddes av Gunnar Forsbergs röda XJ 6, serie II och Christer Olssons E-type V 12, båda från Göteborgssektionen.

Mässans huvudarrangör bidrog med två vackra klassiker, en SS 100 och en XK 120 roadster aluminium. I mitten av montern tronade en välpolerad XK-motor som tagits dit av Alf Olofsson från Skånesektionen. På mässan i övrigt presenterade Scanauto XJ 220, som på lite undanskymd plats gjorde allt för att mässbesökarna ändå skulle se den.

I klubbens monter kunde deltagarna också se Jaguar Konst signerad Peter Haventon samt klubbtilbehör i olika former, bl a Jaguarbulletiner, rockslagsnålar, bälten, slipshållare, klubbmärken och lite annat smått och gott som gav bidrag till klubbkassan.



*Bild 67. Från tidning 124 juli 1993 sid 23. Tv ser vi Christer Olssons E-type V 12 och mässans huvudarrangörs SS 100.
Foto: Okänd.*



*Bild 68. Från tidning 124 juli 1993 sid 23. Huvudarrangörens XK 120 med Göran Forsbergs XJ 6 i bakgrunden.
Foto: Okänd.*

Söndagen den 28 februari arrangerade Göteborgssektionen en träff vid ICA-gården med Peter Werner, som berättade om vilka alternativa försäkringar som fanns för Jaguarägarnas fordon. Vårdar var Kent Falk och Björn Lundin.

Den 4 mars anordnade Skånesektionen en gemensam resa till Jaguar Enthusiasts Spareparts Day i Stonelight söder om Coventry. Avresan skedde med Scandinavian Seaways från Göteborg. Värddar var Johan och Ylva Pålsson.

Årsmötet ägde rum lördagen den 13 mars med början kl 16.00 i klubblokalen på Kristallvägen i Solberga med video och kaffe med dopp. Kl 17.00 startade årsmötet med dagordning enligt stadgarna. Arrangörer var Mats Björnlund och jag själv. 100 kr kostade kalaset för middag, drink, vin och öl. Under detta möte gjordes bara en del omval samt att Sven Nordensten valdes in som representant för Wermland-Nerikesektionen.

Efter val av ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt.

Ordförande, Leif H Andersson
Sekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Ulf Sjödin
Representant Skåne, Per-Ola Arneberg
Representant Stockholm, Mats Björnlund
Representant Göteborg, Kent Falk
Representant Östergötland, Peter Sommer
Representant Hälsingland-Gästrikland, Tage Bålefalk
Ledamot, Johan Pålsson
Ledamot, Mikel Grewe

Revisorer
Ulf Ekestubbe
Lars Sved

Övriga
Representant, Wermland-Nerike, Sven Nordensten
Representant Finland, Risto Forsström



Bild 69 A: Från tidning 124 juli 1993 sid 33. Repr. för Sthlm Mats Björnlund. Foto: Okänd.

Söndagen den 28 mars hade Göteborgssektionen arrangerat ett möte vid ICA-gården i Billdal, där deltagarna blev informerade om vilka bilvårdsprodukter som 3M kunde erbjuda klubben. Vårdar var Kent Falk och Björn Lundin.

Under april fick vi en presentation av en av vinnarbilarna i föregående Sommarmötes eleganstävling. Det var Thord och Ingrid Kristenssons Mk II, 3.8 l, där Thord berättade om hur renoveringen gick till och hur det var att köra en helt nyrenoverad bil.

Jaguarinnehavet började redan 1978 då Thord hittade en annons om en Mk II, 1962 års modell. Den var ganska rostig, men hade ett par fördelar, den hade fällbara framstolar och sollucka. Bilen togs hem, men inte så mycket hände fram till 1987 då bilen monterades ned i minsta detalj.

Renoveringen började med att alla mindre komponenter blästrades, lackades och lades i kartonger. De stora plåtdelarna hämtades i England från Martin Robey och en hel del andra detaljer köptes också in från olika håll.

De nytillverkade delar som monterades först var kompletta tröskellådor, domkraftsfästen, bakre halva på höger framskärm, vänster framskärmkant, spats mm. De flesta av svetsarbetena utfördes på en verkstad som drevs av en känning Thord hade vid namn Bengt Karlsson. Därefter blästrades karossen såväl invändigt som utvändigt.

Tyvänn hade vandaler krossat glas och brutit sönder signalring, blinkers, överväxelspak mm. Allt byttes förstås. Under 1990 inhandlades en komplett inredningssats med ny skinnklädsel från John Skinner i England. 1991 renoverades motorn som trots den långa tiden i garaget klarat sig förhållandevis bra. Men nya kolvar, lager, ventiler och styrningar byttes ut och så småningom var hela paketet med växellåda och allt annat på plats. Det såg riktigt prydligt ut.

Vid årsskiftet 1991/92 lackades motorrum, underrede, bagageutrymme och kupéutrymme och alla de nedpackade komponenterna plockades fram och placerades på sina respektive ställen. En ny kabelhärva monterades, instrument kom på plats och även drivpaketet sattes in. Därefter vidtog lackningen under mars 1992 och slutligen monterades all krom, innertak, mattor, dörrar och glas.

Nu skulle bilen provköras, vilket skedde på Nordcape Rally. Det var lite för kort tid efter renoveringen vilket skulle visa sig under turen. På väg mot Oslo blev det kortslutning i oljetrycksgivaren, läckage i värmekranen och strax innan Oslo gick även hastighetsmätaren sönder.

Efter detta äventyr förberedde sig Thord och Ingrid bättre och såg fram mot Svenska Jaguarklubbens möte i Margretetorp. Spänningen var stor inför prisutdelningen och det kändes verkligen skönt när bilen tog förstapriset i sin klass. Då visste Thord att allt arbete verkligen hade lönat sig! Parentetiskt kan jag nämna att Thord ägde bilen under 35 år och sålde den 2013 till Nils Åke Björnholm i Mönsterås.

Därefter har bilen vandrat runt i Sverige och såldes 2015 till ny ägare, Viktor Axmer i Jönköping, och därefter till ytterligare en ny ägare, Michael Schachinger, i Onsala under 2016. Därefter bytte bilen ägare 2017 då den gick till en köpare, Leif Roland Lentelius, i Sundbyberg utanför Stockholm. Borta bra men hemma bäst, 2022 var bilen åter i Thords ägo!

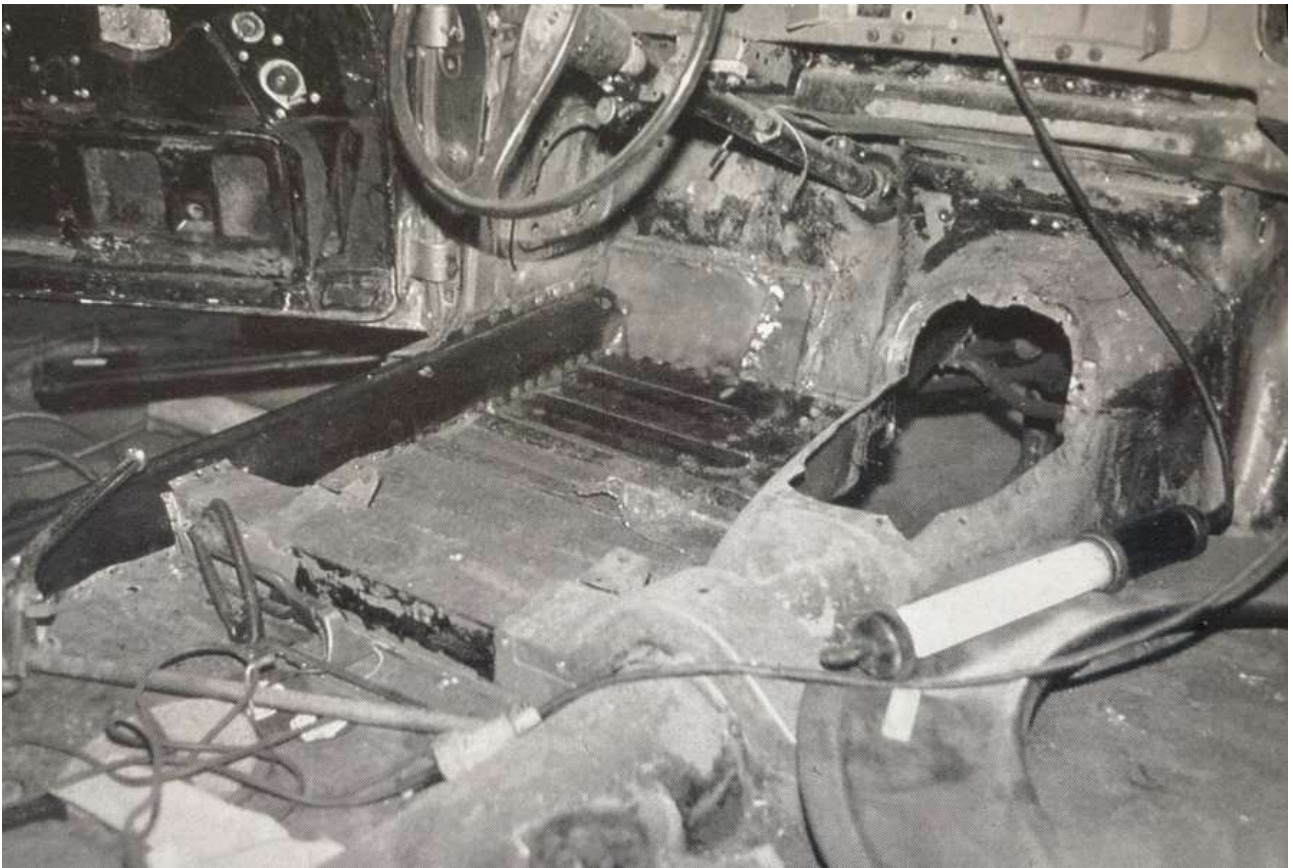


Bild 69 B. Från tidning 123 april 1993 sid 6. Det blev en hel del rostreparationer. Foto: Thord K.

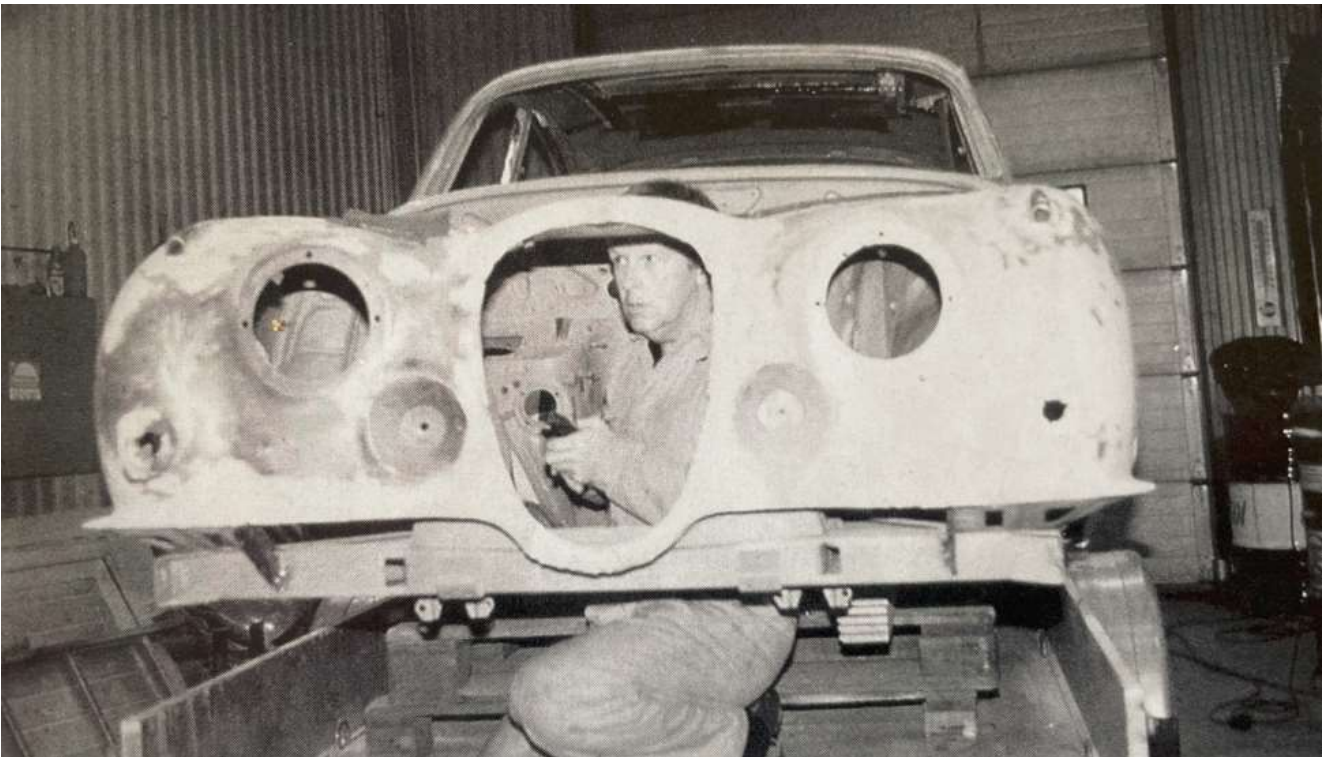
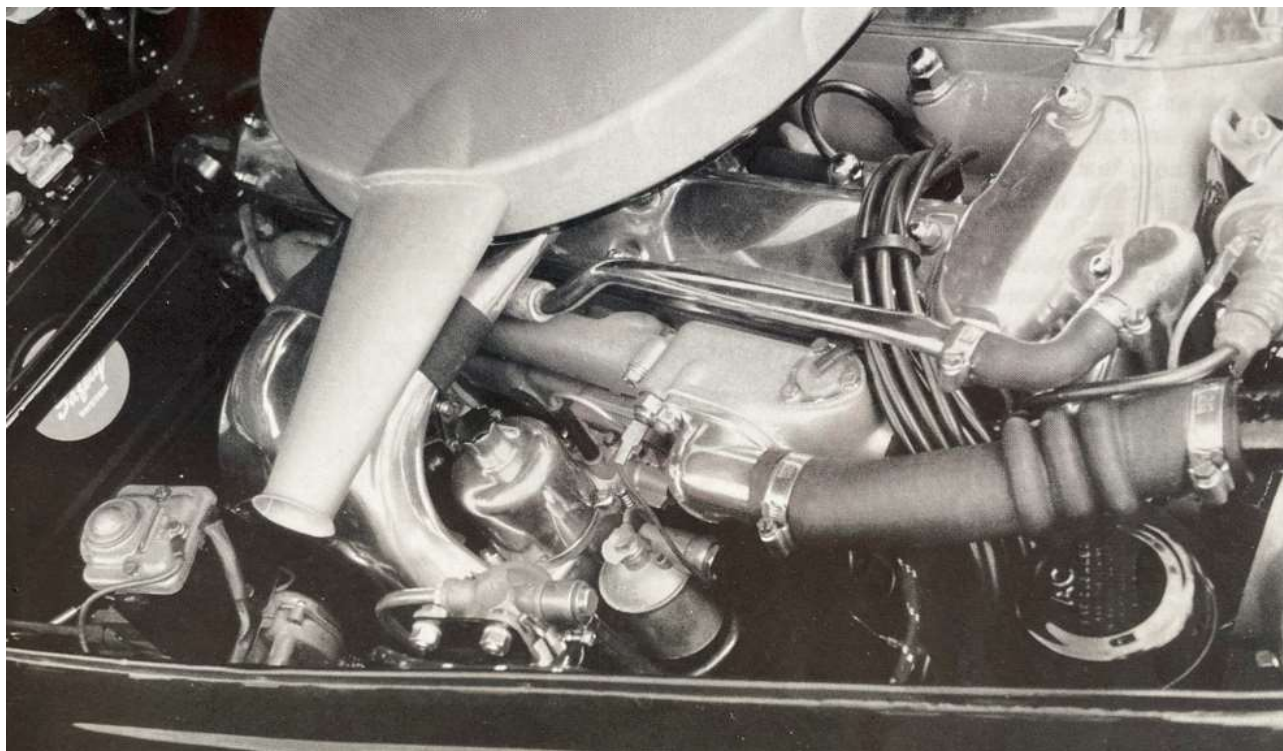


Bild 70. Från tidning 123 april 1993 sid 7. Thord i motorrummet. Här före lackering av såväl motorrum som hela bilen. Foto: Ingrid Kristensson.



*Bild 71. Från tidning 123 april 1993 sid 8. Motorrummet efter renovering och putsning.
Foto: Thord Kristensson.*



*Bild 72. Från tidning 131 aug 1994 sid 1. Det färdiga resultatet av Thord Kristenssons renovering
av sin mörkblå Mk II, 3.8 l från 1962. Bilen blev Best in Show 1994.
Foto: Clas Göran Carlsson.*

Den 17 april anordnade Skånesektionen en träff i baren på Vettinge Herrgård mellan Klippan och Östra Ljungby. Värddar var Johan och Ylva Pålsson.

Söndagen den 25 april arrangerade Göteborgssektionen en träff vid Rohdins Automobile Service. Ca 35 medlemmar samlades utanför ICA-gården, alternativt vid Shellstationen på infarten från Göteborg till Trollhättan för vidare färd mot Rohdins. Arrangörer var Kent Falk och Björn Lundin.

Rohdins var ett känt företag när det gällde renovering av klassiska bilar. Främst arbetade man med Rolls Royce och Bentley, men även en hel del Jaguarer fanns inne för renovering. Just vid detta tillfälle fanns en precis färdigrenoverad XK 140 DHC inne som nu skulle levereras till en Trollhättebo. Vidare fanns en Mk II och en XJ 6 inne för översyn.

Ägarna, Bertil och Anders Rohdin, far och son, inledde besöket med att berätta om företaget och att man hade 10-12 helrenoveringar per år. Till sin hjälp hade man också specialister för arbeten med trä, el och hydraulik.

Efter det inledande föredraget vidtog en rundvandring i renoverings- och plåtverkstaden, där guiderna redogjorde för de arbeten som pågick. Kvällen avslutades med att värdarna bjöd på middag och klubben tackade för ett informativt och intressant möte.

Lite historia om Anders Rohdin. Anders läste till bilmekaniker på gymnasiet och senare till bilelektriker. Första verkstaden startade han 1979 hemma i pappas garage. I början jobbade han extra som nattvakt för att få det att gå ihop men snart rullade så mycket bilar in i verkstaden att han helt kunde specialisera sig på veteran- och lyxbilar med tyngdpunkt på Rolls-Royce och Bentley.

Rohdins Automobile Service, som firman hette på 1990-talet, var en auktoriserad Rolls-Royce- och Bentleyverkstad från 1994 fram till år 2004, då nya EU-regler gravt försvårade förutsättningarna för att vara auktoriserad verkstad eller säljare av de flesta bilmärken, så även Rolls-Royce och Bentley.

År 2002 splittrades dessutom syskonmärkena Rolls-Royce och Bentley och BMW köpte Rolls-Royce medan Bentley gick till Volkswagen. Från att tidigare ha samarbetat, så blev företagen nu konkurrenter, vilket gjorde det omöjligt för Rohdins att samtidigt vara försäljare och driva verkstad för både Rolls-Royce och Bentley.

Rohdins Automobile Service fick därför ta ställning till vilket bilmärke man skulle satsa på och lösningen blev att satsa på Rolls-Royce-bilar av årsmodellerna 1904-2002 och samtliga Bentley-modeller, oavsett årsmodell. Detta innebar att Rohdins därefter kunde arbeta med båda bilmärkena, utan att bryta mot några lagar och regler.

Rohdins har under åren bytt lokaler och ägarförhållanden och under sex månader från oktober 2016 till april 2017 tvingades sonen Anders lämna sitt och pappans livsverk. Bertil fanns nu inte längre med i bilden.

Anders återkom med förnyade krafter och nya idéer i samarbete med sin hustru Carina, när de tillsammans öppnade Rohdins Classic Car AB i maj 2017.



Bild 73. Från tidning 127 dec 1993 sid 15. Ett 15-tal bilar med tillhörande ägare hade mött upp till träffen hos Rohdins Automobil Service. Foto: Okänd.

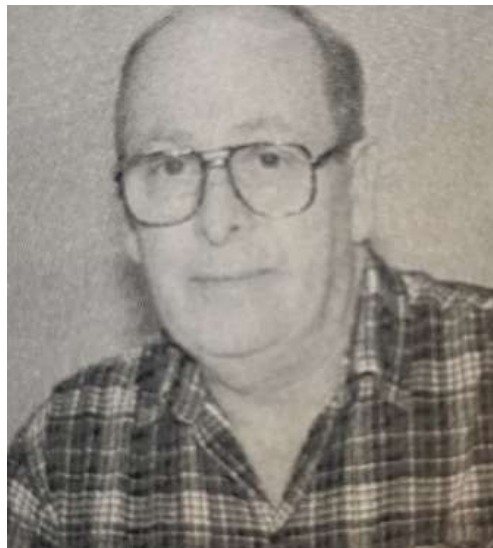


Bild 74. Från tidning 123 april 1993 sid 16. Bertil Rohdin, företagets ägare. Foto: Okänd.



Bild 75 A. Från tidning 123 april 1993 sid 16. Anders Rohdin, son till Bertil, företagsledare. Foto: Okänd.

Onsdagen den 28 april bjöd Stockholmssektionen in till träff om rostskydd. Platsen var klubbkontoret på Kristallvägen 62 i Solberga och arrangör var Mats Björnlund. Klubben hade bjudit in Arild Berntsen, som demonstrerade sin produkt, Ferroclean. Produkten såldes dels av Arild själv, men också av Propal AB i Malmö. Produkten hade den egenskapen att den kunde lösa upp redan befintlig rost. Klubben bjöd på öl och smörgås.

Lördagen den 8 maj samlades klubbmedlemmar runt Mälardalen och Västerås till Aros Motorveteraners marknad på Johannesbergs flygfält i Västerås. Arrangörer var Lars Hansson och Jan-Erik Lethagen.

Den 16 maj arrangerade Skånesektionen en vårträff vid Trollenäs slott. Deltagarna hade med sig egen picknick och dryck. Värddar var Johan och Ylva Pålsson.

Den 23 maj ordnade Stockholmssektionen den årliga familjeträffen med MG-klubben. Arrangör, Mats Björnlund.

Den 5 juni arrangerade Stockholmssektionen en utflykt med flyg och gokart. Vård för mötet var Mats Björnlund som assisterades av Arne Rydberg och Jan Stenback. Utflykten inleddes med picknick på Skå-Edeby flygfält på Svartsjölandet, där deltagarna hade möjlighet att titta närmare på olika äldre flygplan. Björn Löwgren var en utmärkt guide som lotsade Per Ljunggren med flera mellan de gamla flygmaskinerna. ”Snoopy” var nog den maskin som drog till sig den största uppmärksamheten.

På flygplatsen kunde vi också se Jan Stenback dra igång en av maskinerna med hjälp av propellerbladen medan Ulla Engberg-Jönsson och Putte Jönsson lyfte blickarna mot skyn och studerade en av dyrgriparna som just lyft från startbanan. Manfred Klopotek beundrade inte bara flygplanen utan även sin egen Mk VII, som varit med i klubben sedan 1970-talet. Manfred själv hade bara varit medlem i klubben ett par år vid den här tiden.



Bild 75 B. Från tidning 127 dec 1993 sid 10. Dags för start. Jan Stenback drar igång en av maskinerna som presenterats av Björn Löwgren. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 76. Från tidning 127 dec 1993 sid 12. Relativt nye medlemmen Manfred Klopotek vid sin Mk VII från 1954. Manfred köpte bilen 1992 och äger den fortfarande. Dock körförbud 2003 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 77. Från tidning 127 dec 1993 sid 13. Text: Ulla Engberg-Jönsson och Putte Jönsson vid sin Mk II, 2.4 l från 1961. Ullas familj köpte bilen 1978 och sålde den 2011 till Kristina Persson i Skurup 2011. Godkändes i besiktningen 2017 och rullar fortfarande. Foto: Clas Göran Carlsson.

Under eftermiddagen förflyttade vi oss gemensamt till gokartbanan i Upplands-Väsby, en bit norrut, där deltagarna roade sig med gokartkörning. Det blev en hård match där Arne Rydberg gjorde en tapper insats, men vinnaren blev Nils Lindh, som tryckte ned gaspedalen ännu hårdare.



Bild 78. Från tidning 127 dec 1993 sid 11. Stilstudie av Arne Rydberg när han far fram runt gokartbanan. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 79 A. Från tidning 127 dec 1993 sid 14. Nils Lindh, vinnaren i gokarttävlingen, på upploppet mot målet. Foto: Clas Göran Carlsson.

Söndagen den 13 juni arrangerade Göteborgssektionen den traditionella sommarutflykten med familjer, picknickkorg och Jaguar. Denna gång träffades klubben på Fjäråsbräcka vid Lyngen kl 12.00. Värdar var Kent Falk och Björn Lundin.

Under juni fick vi en presentation av E-type-verkstaden eller Competition Motors AB, som företaget också heter. Det är Johan Helenius (f 1960) som är VD i företaget och som tillbringat de senaste 40 åren med att renovera klassiska engelska bilar och i synnerhet Jaguars sportvagnar.

Redan 1985 startade verksamheten i egen verkstad i en lokal i Sollentuna strax utanför Stockholm. Efter en tid fordrades dock större lokaler och 1988 hittade Johan en lokal i Alundatrakten i Östhammars kommun. De bilar som renoverades slutade i mint condition, vilket ledde till att han inte behövde annan marknadsföring än sitt goda rykte.

De bilar som intresserar Johan mest är E-type, särskilt serie 1 med dess vackra utseende och den avancerade tekniken. Jaguar var ju länge före sin tid i fråga om teknik. Bilarna renoverades till originalskick, men en del förbättringar kunde Johan tänka sig i form av noggrannare montering och bättre materialval så att bilen fick bättre egenskaper än den kanske hade från början.

Eventuell skinnimitation i klädseln kunde, om så önskades, bytas mot kvalitetsläder. Däremot ändrade inte Johan på det ursprungliga konceptet, så förändringar i karossen gjorde han inte. Självklart kunde Johan utföra arbeten även på andra Jaguarer. De modeller som fått sin omvårdnad hos Competition Motors är bl a XJ 6, Mk IX, Mk X och XK-vagnarna.

Johan hade/har också en egen sadelmakare i Carina Andersson (f 1960). Hon såg en fördel i att jobba nära bilarna, så att hon kunde sy och sedan prova klädsel och andra inredningsdetaljer för att få en perfekt passform. Varje Jaguar är unik. Klädsel som ser ut att vara lika kan ändå skilja en hel del och Carina ville givetvis att alla arbeten skulle var anpassade till just den bil det gällde.

De flesta uppdragen gällde helrenoveringar och just vid denna tid var fyra E-type roadsters i stort sett klara för leverans till kunderna. Arbetet gjordes också i nära samarbete med kunden som dels fick rapporter varje månad om hur jobbet framskred, dels uppmanades att göra besök då och då i verkstaden för att lämna eventuella synpunkter. När bilarna väl var klara blev det en riktig högtidsstund för såväl Johan som för kunden.

År, 2022, håller Johan Helenius på att trappa ned på verksamheten. Ytterligare en och annan E-type kan nog ändå få sin omvårdnad innan garageportarna stängs för gott. Endast en Jaguar finns nu kvar i Johans ägo, en E-type, serie 1, 3.8 l, Open Two Seater från 1964.

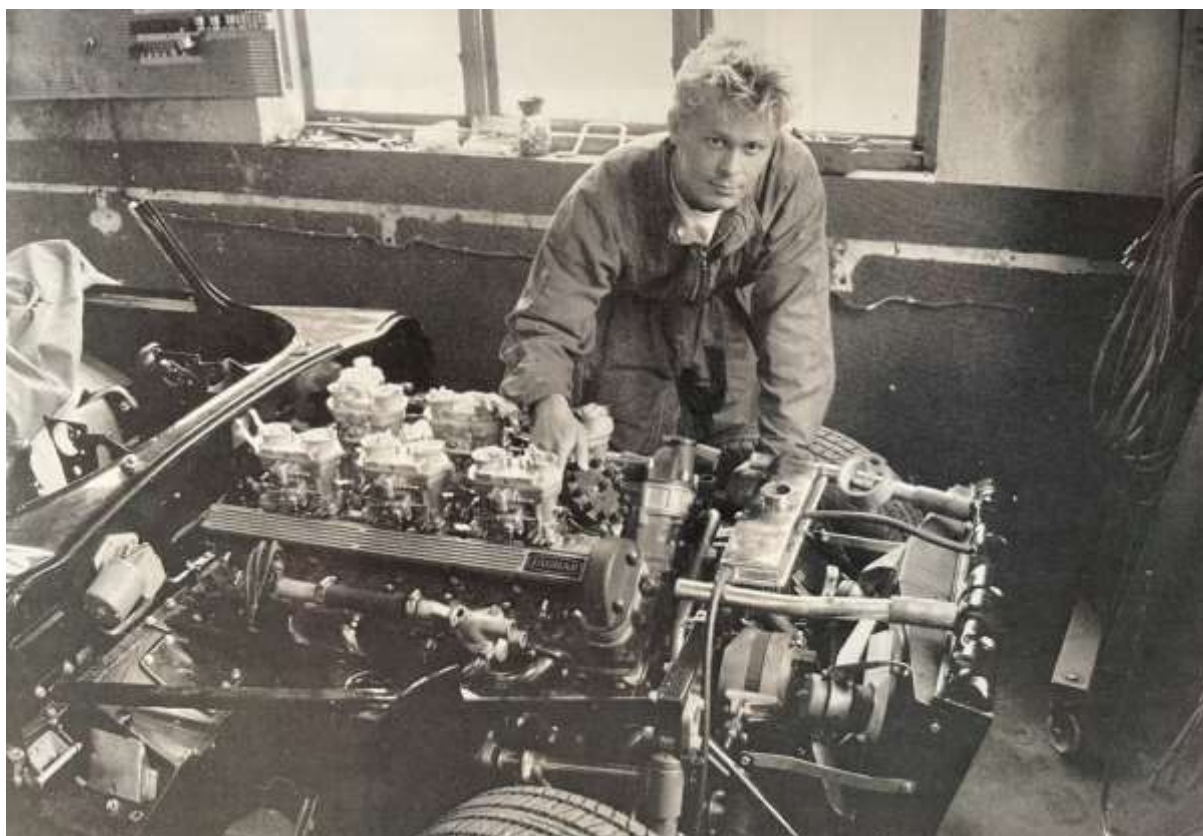


Bild 79 B. Från tidning 118 juni 1992 sid 25. Johan Helenius pluggade juridik, men övergav studierna för att renovera bilar på heltid. Foto: Okänd.



Bild 79 C. Från tidning 118 juni 1992 sid 26. Sadelmakaren Carina Andersson tog hand om klädsel och annan inredning. Foto: Okänd.



Bild 79 D. Johan Helenius provkör en restaurerad XK 120. Året var 2014. Foto: Carina Andersson.

Under juli meddelade Johan och Ylva Pålsson att de från årsskiftet tagit över administrationen av klubbtilbehören. De presenterade några nyheter varav en var rockslagsnålar i klubbens färger, vinnrött och guld. De hade även fått in slipsklämmor, manschettknappar och ett bälte med klubbmärket, även dessa i vinnrött och guld. Bältet var dessutom vändbart med en svart och en vinnröd sida. Andra artiklar som tagits in var snygga sportväsor med Jaguars logo i färgerna grönt, vinnrött och svart. Det fanns även ett jeansbälte i svart läder med mässingsspänne med graverad "leapingcat". Klubben kunde också erbjuda byggsatser i skala 1:43 av Provence Moulagefabrikat. Modellerna var mycket väl detaljerade och höll hög kvalitet, allt enligt Johan och Ylva.

Björn-Eric Lindh från Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, meddelade att klassikerförsäkringen fått nytt premiesystem och lägre premier från 1 maj 1993. Han redogjorde också för klubbarnas åtaganden när det gällde försäkringen. Dessa åtaganden var att

- klubben skulle ha en försäkringskommitté med personer som enbart sysslade med MHRF-försäkringen/Folksams hobbybilsförsäkring, inga andra bolags försäkringar
- klubben ska årligen till medlemmarna distribuera den aktuella premiefoldern
- klubben ska årligen kontrollera att försäkringstagarna är medlemmar i klubben
- klubben ska besikta de fordon som medlemmarna önskar försäkra
- klubben ska vid behov medverka vid skaderegleringen
- klubben bör sända representanter till de försäkringskonferenser som arrangeras

Björn-Eric talade också om att flera andra försäkringsbolag börjat kopiera MHRF-försäkringen. Bland dessa fanns Trafik-Bore, Skandia och Länsförsäkringar. Svenska Jaguarklubbens representanter var vid denna tid Anders Persson för Stockholmsområdet, Sten Tellander för Boråsområdet och Per-Ola Arneberg för Helsingborg med omnejd.

Helgen 6-8 augusti arrangerade Göteborgssektionen klubbens Sommarmöte vid Aspenäs Herrgård utanför Lerum. Aspenäs Herrgård erbjöd en mycket fin uppställningsplats för bilarna på gräsmattan framför herrgården ned mot sjön Aspen. Tyvärr blev den omöjlig att använda eftersom vädrets makter lade hinder i vägen.

Regn, regn hela fredagseftermiddagen och lördagsförmiddagen. Förutom aktiviteterna vid bilarna fanns också möjlighet till både utomhusbad, äventyrsbad eller en stund i bubbelpoolen. Dessutom fanns det ridmöjligheter för barnen och även en båtutur på sjön Aspen. Arrangörer var Kent Falk, Roland Karlsson, Björn Lundin, Mats Rexion, Christer Ringlund och Tommy Thörnvall.

Programmet började på fredagen den 6 augusti när de första deltagarna anlände till anläggningen vid sjön Aspen. Dessvärre störde det tidigare omtalade regnet fortfarande, vilket innebar att planerna på att ställa upp bilarna på den stora gräsmattan framför herrgården fick skrinläggas.

Lördagen den 7 startade med incheckning för nytilkomna och frukost för övriga under morgonen. Under lördagsförmiddagen rullade sedan bilarna in i en jämn ström och placerades i god ordning, så att deltagarna kunde följa modellernas utveckling under åren. Alla deltagare välkomnades vid infarten av Els-Margret Thörnvall och Britt-Marie Karlsson. När ordföranden, dvs jag själv, officiellt öppnade Sommarmötet fanns ca 175 deltagare och ca 100 bilar samlade.

Efter lunchen startade Peoples Choisetävlingen och samtidigt pågick marknaden med säljare av såväl Jaguardelar som allt möjligt annat. Vid marknaden visades och såldes också Peter Haventons fina Jaguartavlor tillsammans med klubbtilbehör, Jaguarböcker, reservdelar och en och annan korv och pilsner. Ansvariga för klubbens försäljning var Johan och Ylva Pålsson.

Vid ett salustånd kunde deltagarna studera vad moderna bilvårdsprodukter kunde åstadkomma. Det var Peder Jensen från IFC Willco Kemi som visade hur Autoglyms avancerade produkter kunde trola fram oväntad glans på en XJ 6 med matt och krackelerad lack. Ägaren, Mikael Almqvist, såg mer och mer belåten ut ju längre Peder polerade med sin maskin.

Bland deltagarna kunde vi bl a se Mats Rexion i samtal med Karin Sanderberg angående vädrets makter denna dag. Gunilla Söderholms syster sågs hjälpa till att polera pappa Gösta Söderholms 340, medan Nils Lindh sköljde av den sista smutsen från sin E-type.

Bjarne och Katrine Svendsen skinnade sin 340, inga regndroppar fick finnas kvar och Björn Hammar putsade stötfångarna på sin E-type. Sven Nordensten, i overall, hade precis skinnat färdigt sin XJ 6 medan Mikael Grewe synade inredningen på Kent och Anne-Lie Malmgrens fina Mk VIII.

Christer Hammarberg sågs vrida ur sitt sämskskinn för att ta de sista dropparna på sin XK, medan Mats Hamrin just avslutat sitt jobb med skinnet. Per Ljunggren stilade med sin nylackade E-type, V 12, serie III under det att orkesterledaren Stefan Boberg bara beundrade sin gula E-type. Jens Arneberg hade lämnat sin Mk VII och hoppades att allt skulle se positivt ut på hans bil och även Peter Nordgren hade lämnat sin XK 150 till deltagarnas påseende. Den skulle så småningom bli en av vinnarna i Peoples Choise.



Bild 80 A. Els-Margret Thörnvall och Britt-Marie Karlsson hälsade deltagarna välkomna till årets Sommarmöte. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 80 B. Wille Hölschers Mk V från 1950 flankerad av Kent och Anne-Lie Malmgrens Mk VIII från 1958. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 81. Från tidning 126 okt 1993 sid 1. Jan Wickelgrens XK 140, 3.4 l från 1957 får instruktioner om parkeringen. Jan sålde bilen till Europarbil i Göteborg 2007 som samma år sålde den till Carl Henrik Nordquist. 2015 överlät han bilen på sonen Bengt Håkan, som 2018 återförde bilen till Carl Henrik. Bilen fick körförbud 2011 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Hans Edelin.



Bild 82 A. En fin rad av S-type och Mk II fanns att beskåda. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 82 B. En ovanlig 420 från 1967 i mörkröd färg fanns som ett blickfång för många åskådare. Bilen tillhör Karl Björkvall. Den fick körförbud 2005 pga utebliven kontrollbesiktning. Efter Karls 420 följer en norsk bil och därefter en vit S-type från 1966. Bilen har haft totalt nio ägare varav den senaste är Jarl Nyberg i Njurunda. Bilen godkändes i besiktning 2017 och rullar fortfarande. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 82 C. Här ser vi Nils Lindhs E-type 2+2 från 1968 som han köpte 1992. 2010 sålde Nils bilen till Hans Roth i Vikbolandet som sedan sålde den vidare till Lars-Göran Lindbeck i Ljungbro under 2012. Bilen godkändes i besiktning 2017 och rullar fortfarande.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



Bild 83. Kent Falk tv med sin E-type serie 1, 4.2 l, Open Two Seater i British Racing Green från 1965 och Tomas Skölds E-type, 3.8 l, Fixed Head Coupé, grå från 1966. Foto: Mats Rexon.



Bild 84. Från tidning 126 okt 1993 sid 19. I bakgrunden Agneta Hammarlund och i förgrunden Christer Hammarlund vid sin XK 140, 3.4 l, FHC från 1955. Foto: Okänd.



Bild 85. Ansvarig för klubbtilbehörsförs var Johan och Ylva Pålsson. Foto: CG Carlsson.



Bild 86. Roland Karlsson och Christer Ringlund delar ut pris i teckningstävlingen. Här tar Lovisa Andersson emot sitt pris under överinseende av mamma Eva. Foto: Hans Edelin.



*Bild 87. Roland Karlsson har precis beställt en öl från damen i herrgårdens utskänkning.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



*Bild 88. Tommy Thörnvall har beställt två drinkar från baren.
Foto: Hans Edelin.*



Bild 89. Lovisa Andersson grabbar för säkerhets skull tag i pappas arm, men fotografen är inte så farlig som han ser ut. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 90. Från tidning 126 okt 1993 sid 24. Den välsjungande violinisten och allsångsledaren Lars Widén tar ton. Foto: Okänd.



*Bild 91. Från tidning 126 okt 1993 sid 24. Johan Pålsson tycks ha somnat, medan Agneta Hammarlund tv och Per-Ola Arneberg har roligt åt fotografen.
Foto: Okänd.*

Under eftermiddagen fanns också en hel del aktiviteter för såväl vuxna som barn. Barnen hade bl a fått i uppgift att rita en fin Jaguar-teckning och de bästa teckningarna belönades med priser. De första sju priserna gick till Per Warnström, My Svendsen, Lovisa Andersson, Fredrik Andersson, John Sanderberg, Tom Svendsen och Nina Svendsen. Alla fick bilgodispåsar som pris. Prisutdelare var Christer Ringlund och Roland Karlsson.

Kl 16.00 var det tedags med möjlighet att träffa styrelsen och ställa frågor.

Under sen eftermiddag började allt fler deltagare försvinna till sina rum för att piffa upp sig inför kvällens festligheter. Kl 19.00 utbringades en välkomstskål och därefter blev det prisutdelning i Peoples Choise. Även två långfärdspriser delades ut.

Vinnarna i Peoples Choisetävlingen blev Willem Hölscher med sin Mk V, 1950 före Bengt Alm med sin fina Mk X, Peter Nordgren med sin XK 150, 1959, Kent Falk med sin E-type, 1965 och slutligen Karin Sanderberg med familjens XK 140, 1956.

James Finchham med hustru Yock och sonen David fick långfärdspris för sin långa resa från England och Thord Kristensson från Timrå fick långfärdspris för längsta resa inom Sverige.

Kl 19.30 var det dags för supé för de ca 110 glada gäster som infunnit sig i restaurangen. Herrgårdens värdpar, Rosel och Morgan Persson, fick mycket beröm för arrangemanget och den goda maten. Under middagen underhölls vi ”som vanligt” av Lars Widén som effektivt ledde allsången. Bland borden fanns jag själv, som försökte underhålla sonen Fredrik, medan hustrun Eva samtalade med Karin Sanderberg som samtidigt höll lite koll på sin son John. Vi kunde också se Johan Pålsson, lite trött efter dagens insatser, medan det var mera fart på snacket mellan Agneta Hammarlund och Per-Ola Arneberg. Efter att ha intagit middagen var det dags för herrarna att bjuda upp sina damer till dans. Mellan varven gick det givetvis bra att ta en tur till baren och smaka av läckerheterna som erbjöds där.

Söndagens aktivitet bestod av det traditionella rallyt och därefter lunch och hemfärd. På söndagsmorgonen var allt regn bortglömt och deltagarna i rallyt kunde se fram mot en fin sommardag i naturskön miljö. Givetvis fanns det kontroller under färden varav den första gick ut på att uppskatta bredden på sin bil och köra mellan ikoner man fått ställa upp i förväg.

Många tog det säkra för det osäkra och hade alltför mycket luft mellan ikonerna. Deltagarna körde sedan vidare i det fagra landskapet med generösa inslag av sjöar och vattendrag mot kontroll nummer två. Här gällde det att försöka lista ut var olika Jaguardelar hörde hemma på bilen.

Vid kontroll nummer tre vid Ödenäs skola gick tävlingen ut på att känna igen Jaguarernas grillar. Det var inte helt lätt – hur skiljer man t ex kromsargen på en Mk VII från kromsargen på en Mk VIII? Jo, Mk VII:ans kromsarg är grövre!

Vid kontroll nummer fyra vid turistinformationen söder om Alingsås gällde det att försöka gissa rätt på frukter. Flera hade problem med passionsfrukten, den var skrynkligare och mera oansenlig än man kunde tro. Kontroll nummer fem handlade om musik. Kunde vi inget annat kände vi i alla fall igen Beatles! Kontroll nummer sex handlade om forntidsdjuren Dinosaurier och den sista kontrollen var en blandning av allmänbildning och Jaguarbildning.

Väl framme vid slutmålet, Gräfnäs slottsruin, kunde deltagarna njuta av den medhavda lunchkorgen i ett underbart väder på slottsbacken. Bland deltagarna kunde vi se Tomas och Anita Sköld som körde sin Monte Carlo E-type med nr 142, som hade rallyerfarenhet från de slingrande vägarna i alperna.

Efter lunchen vidtog prisutdelning och så småningom påbörjades hemfärden. Resultatet i tävlingen blev ett första pris till Johan Pålsson som belönades med en jacka, Paul Holmes fick andra pris och en bok samt Jens Arneberg som fick tredjepris och en keps. Samtliga pristagare fick också nio liter Castrololja var.

Klubbledningen tackade arrangörerna för ett välordnat och trevligt Sommarmöte, medan den erfarna Sommarmötesdeltagaren Björn Hammar i den kommande Bulletinen uttryckte sin besvikelse. Ingen riktig elegantävling, hävdade han, inga aktiviteter på lördagen, maten hade en del övrigt att önska och rummet städades inte på lördagen.

Björn menade att ägarna av Aspenäs borde ta till sig av de sistnämnda synpunkterna och fundera på vilken kvalitet man gav för pengarna!



*Bild 92. Nils Lindh vinkas iväg på sin färd mot Gräfsnäs slottsruin.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



*Bild 93. Från tidning 126 okt 1993 sid 27. Vid kontroll nummer två gällde det att para ihop olika
Jaguardelar med var på bilen de hörde. Foto: Tomas Sköld.*



*Bild 94 A. Bland de första framme vid Gräfsnäs slottsruin var Karin Sanderberg och Mats Rexon.
Foto: Mats Rexon.*

Söndagen den 15 augusti, en väderleksmässigt bra dag för en utflykt, gick Eskilstuna Veterandag av stapeln. Många hade stigit upp tidigt denna dag för att komma i någorlunda tid till Eskilstuna, men vi fick lön för mödan. Det var en stor marknad med många Jaguarer och andra klassiska bilar.

Bland Jaguarägare på plats var Weine Isacson från Norrköping som körde en Mk X, 1963 års modell. Hans uppfattning var att marknaden blivit alltmer omfattande för varje år. En Mk X hade också Anders Holm från Mjölby, en brun 4.2 l modell. Anders menade att träffen helt sparat ur, ”alldeles för mycket skit, som inte hör hit”.

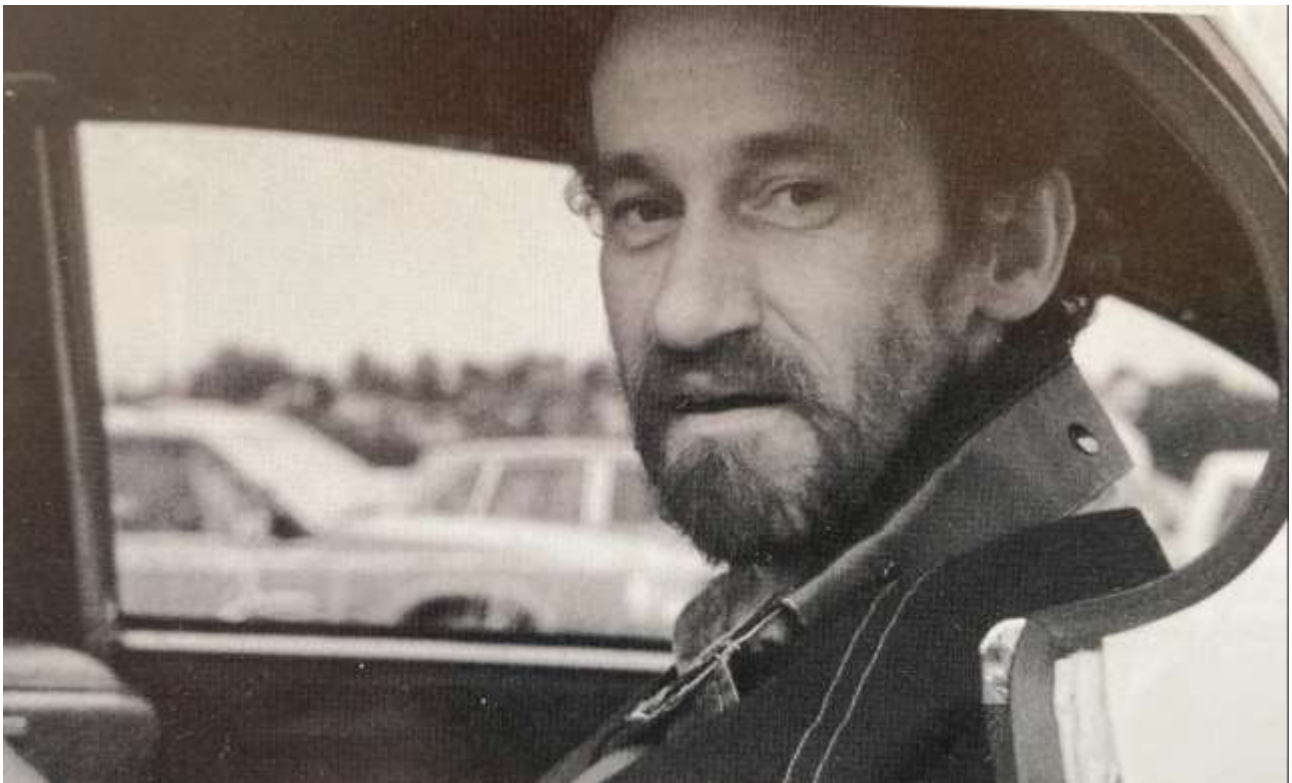
Antalet E-typer var många! Bland dessa kunde vi notera örebroaren C Larssons röda bil från 1968 och Eskilstunabon Hans Ilebrands också röda från 1966.

Det fanns ytterligare stora bilar. Anders Larsson hade kört från Storå med sin Mk X, 1964, V 12! Bilen var utrustad med automatlåda. En lite äldre bil var Södertäljebon Manfred Klopoteks Mk VII från 1954. Manfred åkte med den nyligen Jaguarfrälste Tore Miller från Hägersten.

Ytterligare en Mk VII fanns på plats, Bo Johanssons bil också från 1954. Bo hade färdats ända från Transtrand i Sälentrakten för att vara med. Claes Johanssons blå Mk VII såg också mycket fin ut där den stod tätt intill och lite i skymundan vid ett tält. En XK 150 från 1958 tillhörde Karl-Erik Bergkvist. Karl-Erik hade detta år ägt sin bil under 30 år och kunde sin bil oerhört väl. Bilen bar fortfarande sin originallack, medan inredningen var omgjord för att passa Karl-Eriks smak och komfort.



*Bild 95. Från tidning 128 jan 1994 sid 11. Främst ser vi Weine Isacsons Mk X och strax bakom Anders Holms Mk X.
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 96. Från tidning 128 jan 1994 sid 13. Marknaden har blivit större för varje år, menade Weine Isacson från baksätet på sin Mk X. Weine köpte bilen 1991 och sålde till Lars Renman 2000. Bilen fick körförbud 2014 pga utebliven kontrollbesiktning.
Foto: Leif H Andersson.*

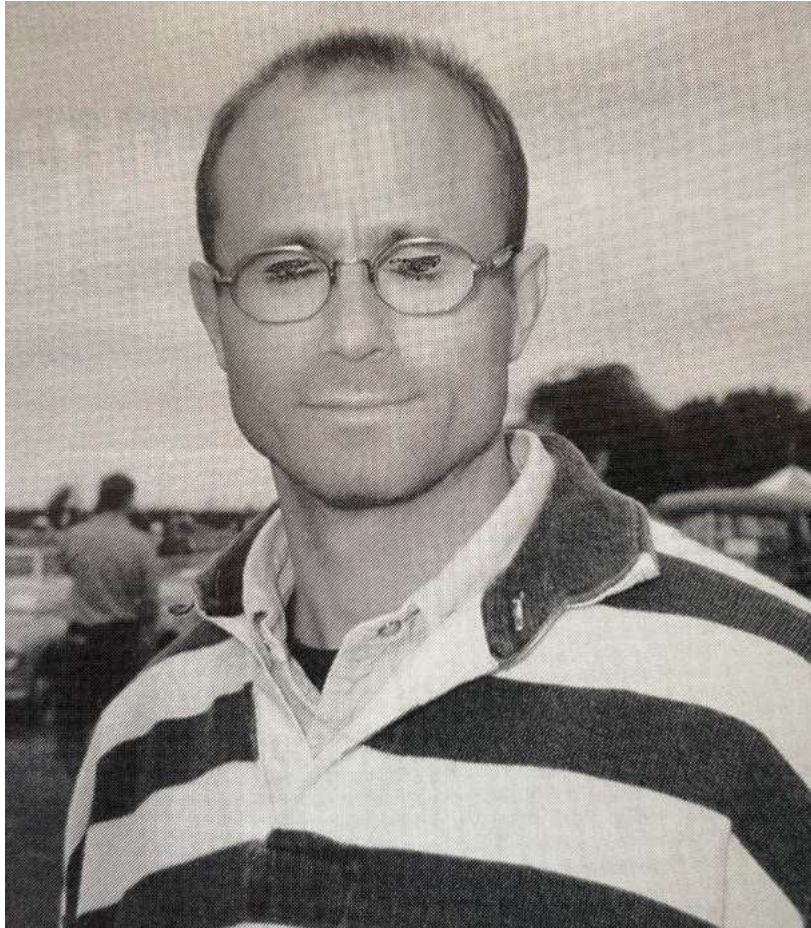


Bild 97. Från tidning 128 jan 1994 sid 10. Anders Holm menade att marknaden delvis spårat ur. Hans Mk X från 1965 såldes 1992 till Ahlmark Energi i Sundsvall och sedan återigen 1998 till Tryggve Bergek som 2008 överlät bilen till sonen Gustav Bergek. Godkänd i besiktning 2016 och verkar fortfarande rulla. Foto: Leif H Andersson.



Bild 98 B. Fin inredning i Bo Johanssons Mk VII från 1954. Foto: Leif H Andersson.



Bild 98 A. Från tidning 128 jan 1994 sid 8. Bo Johanssons Mk VII från 1954. Bo köpte bilen 1985 och den övertogs av Karin Johansson 2009. Bilen godkändes i besiktning 2017 och verkar fortfarande rulla. Bo finns inte längre kvar i folkbokföringsregistret. Foto: Leif H Andersson.

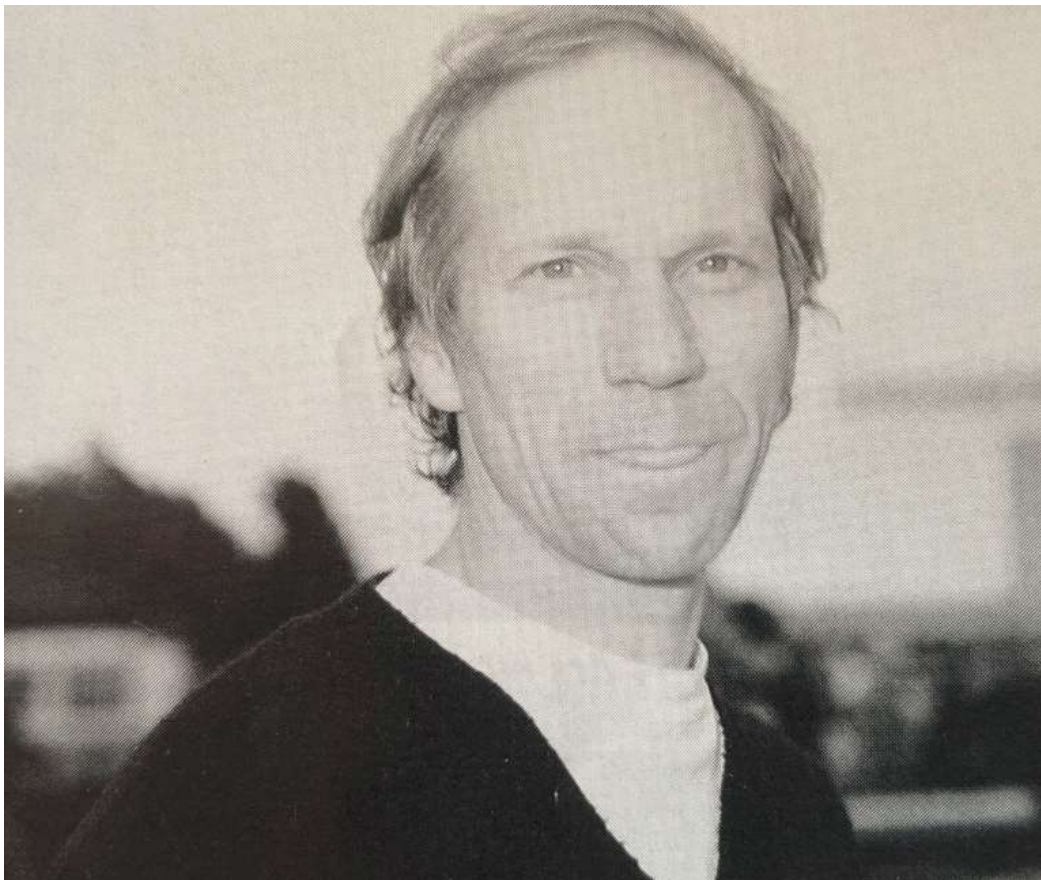


Bild 99. Från tidning 128 jan 1994 sid 9. Bo Johansson på sitt årliga besök på veteranbilsdagen. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 100. Från tidning 128 jan 1994 sid 9. Vem vill byta till sig en 420 från 1967 mot något intressant projekt, undrar Jan Bodin. Jan sålde bilen till Gösta Andersson 1994 som sålde den 1996, men köpte tillbaka den 2014. Bilen fick körförbud 1997 pga utebliven kontrollbesiktning
Foto: Leif H Andersson.*



*Bild 101. Från tidning 128 jan 1994 sid 11. Ytterligare en bild på Jan Bodins bytesobjekt.
Foto: Leif H Andersson.*

Några Mk II fanns också till beskådande. En av dessa var Ludvikabon Peter Olssons 3.4 l från 1963. Ovanligt nog utrustad med högerstyrning. Från Gävle hade Jan Bodin åkt med sin 420. ”420 är en mycket tekniskt avancerad bil jämfört med Mk II”, menade Jan, ”och kan med rätt omvårdnad se mycket vacker och stilfull ut”. Gunilla Hansson var här för första gången. Hon vilade sig mellan varven på marknaden i familjens svarta 420 G, medan ägaren Hugo Hansson inte kunde slita sig från allt sevärt.

Gunilla ansåg att arrangörerna tagit hänsyn till att hela familjen skulle ha roligt en sådan här dag. Därför uppskattade hon de olika barnaktiviteterna och flygplansuppvisningen.

Jan Stenback och Lars Blomqvist hade kört från Stockholm i Lars' XJ 6. Båda hade synpunkter på marknaden, särskilt för att det saknades möjligheter att få ställa bilar av samma märke på samma plats. Flera intressanta bilar fanns att se! Från Uppsala deltog Hans Östlund med den rätt ovanliga XJ 6 coupé, 1975, bilar vi gärna skulle vilja se oftare på våra sommarvägar. Dessvärre var detta svårt då modellen inte tillverkats i mer än 10 000 exemplar, så det var bara att njuta nu när möjlighet fanns. Från Västerås hade Jan-Erik Lethagen kört med sin ljusblå S-type, 1967. Skinande nya och polerade ekerhjul gjorde att helhetsintrycket av bilen blev mycket gott. Hans Stenfors röda XJ 6 från 1970 stod bland ett stort antal andra röda XJ 6:or.

Det slutgiltiga intrycket från veteranbilsdagen var ändå gott. Det var en trevlig utflykt för hela familjen och det fanns något att göra och något att titta på, även om man hade lite skilda intressen. Vad som bl a drog till sig uppmärksamheten var Sala Motorcykeldrom, en sorts motorcirkus, där motorcykelkonstnärer körde på en cirkelformad trävägg i ett runt tält av trä. Barnen kunde också roa sig med en karusell och ett minitåg, båda aktiviteterna utnyttjades flitigt. Det fanns dessutom andra nöjen av varierande sort. Bil- och prylmarknaden förstås med tillhörande eleganstävling, men också flyguppvisningen med allt från Tiger Moth till DC 3 och segelflyg. Trots de brister en del klubbmedlemmar påpekat var veteranbilsmarknaden i Eskilstuna väl värd ett besök.

Söndagen den 29 augusti arrangerade Göteborgssektionen en bildvisning vid ICA-gården. Här tittade man på bilder från sommarens alla Jaguarupplevelser. Medlemmarna hade också med sig egna bilder. Värddar var Kent Falk och Björn Lundin.

Under augusti fick vi en presentation av en av vinnarbilarna i flera av klubbens Sommarmöten. Ägare var Per-Erik Holmström, detta år 60 fyllda, som hade varit intresserad av engelska bilar sedan 1955, men inte förvärvat någon Jaguar förrän 1971 då han köpte en begagnad XJ 6. Senare, 1983, kom Per-Erik över en 420 G. En stor, bekväm bil med automatlåda, servostyrning och andra finesser, som Per-Erik uttryckte det. Dessvärre var den ändå inte i bästa skick och på hösten 1985 såg Per-Erik en S-type i utmärkt skick på en utställning i Malmö. Det sa "klick" och Per-Erik hade tur, bilen var till salu.

Ägaren, klubbmedlemmen Per-Ola Arneberg, sålde bilen till Per-Erik som lämnade 420 G:n som dellikvid. Provkörningen blev lite av en chock. Skillnaden var markant när man kom från en 420 G som flöt glidande fram till en liten egensinnig S-type, tyckte Per-Erik. Bilen hade redan vunnit ett förstapris på ett av klubbens Sommarmöten och på mötet i Örenäs 1986 fick bilen andra pris i klassen för Äldre Salooner.

Alltnog, efter Sommarmötet i Örenäs började bilen få motorproblem och Per-Erik lämnade den till Karl-Aldo Moberg i Ödåkra för motorrenovering. Det blev ingen billig affär. Efter ca ett halvår i Ödåkra var bilen tillbaka hos Per-Erik med nyrenoverad motor och Per-Erik två månadslöner fattigare. En del andra detaljer på bilen förbättrades eller byttes senare ut. Stötfångaren omkromades, avgassystemet ersattes med ett nytt och klädseln kompletterades. En liten egenhet för just denna bil, menade Per-Erik, var att man vid grönt ljus inte kunde vara riktigt säker på om man la i ettan eller backen!

Priserna för kommande Sommarmöten lät inte vänta på sig. Vid Sommarmötet i Lökeberg utanför Göteborg fick bilen andra pris och vid mötena i Sunne, Saltsjöbaden och Bollnäs blev det tredje pris i sin klass. Under 1995 bytte bilen ägare och hamnade i Löddeköpinge hos Clas-Göran Fernbrant och senare via Joes' Garage, 2019, till ännu en ny ägare, Hans Svensson, i Skärblacka.



Bild 102 A. Från tidning 125 aug 1993 sid 32. Per-Erik Holmström poserar med sin fina S-type, 3.4 l från 1965. Foto: Okänd.



Bild 102 B. Från tidning 125 aug 1993 sid 32. Per-Erik Holmström poserar med sin fina S-type, 3.4 l från 1965. Foto: Okänd.

Under augusti meddelade Hälsingland-Gästriklandsektionen att man nu på allvar börjat restaurera den Jaguar Mk II, 3.8 l, som påbörjats under föregående år, till skick för Historic Racing. Arbetet drevs i projektform och genomfördes en gång i månaden. Bilen ägdes av kollektivet runt Bollnäs, så alla inköp och arbetet med restaureringen skedde gemensamt av alla medlemmar av sektionen. Målsättningen med projektet var att under trevliga former stimulera intresset för Jaguar, utbyta erfarenheter och höja renoveringskunskandet genom det gemensamma arbetet. Bland medlemmarna kunde vi bl a hitta Tomas Sköld, Arne Häggeborg, Bengt Häggeborg, Leif Rösth och Tage Bålefalk. Se upplösningen på detta projekt under kapitel 25, 1995.



Bild 103. Från tidning 125 aug 1993 sid 36. På denna bild ser vi Leif Rösth som redan börjat drömma om ett framtida race. Foto: Okänd.



Bild 104. Från tidning 125 aug 1993 sid 36. En av Hälsingesektionens aktiva medlemmar var också Bjarne Svendsen. Här ser vi hela mekargänget slappna av i Bjarnes engelskinspirerade hem. Foto: Okänd.

Under oktober fick vi en presentation av Willem (Wille) Hölschers Mk V, 1950, vinnaren av Peoples Choice vid Sommarmötet i Lerum. Jaguar Mk V, 3.5 l tillverkades mellan mars 1949 och juni 1951 i 7 831 exemplar av vilka 5 926 var högerstyrda, berättade Willem. Högerstyrd var också den modell Willem till slut köpte. Egentligen ville han ha en Mk VII, men säljaren övertalade Willem att inte bara köpa den Mk VII som var till salu utan även Mk V:an, som även den var till salu. Denna Mk V visade sig vara ett fynd, ägd på 1950-talet av en professor vid namn Harling från Hovås. Denne hade sett till att bilen kontinuerligt fått noggrann service och den hade bl a ett tjockt lager av underredesmassa som skyddade kaross och chassi från rost.

Willem hade därför ett bra underlag att arbeta vidare med och lät lackera om bilen i cellulosa, svart och gul. Inredningen Tan! Han renoverade också toppen och kromade om vissa delar. Ett rostfritt avgassystem monterades också. Willem berättade vidare att bilen hade de tydliga dragen av 1930-tal, men hjulskydderna bak var nya för Jaguar. Modellen var den sista med baklucka som fälles bakåt/nedåt med inbyggd bricka med verktyg inbäddade i grön filt. Det är en fantastisk bil att köra, fortsatte Willem, bilen är kulturhistoria när den är som bäst.

År, 2022, kan noteras att klubbmedlemmen Peter Sommer övertog bilen 2005 och Auto Classica i Ystad 2015. Samma år fick bilen ytterligare ny ägare, Alstads förvaltnings AB. 2018 gick bilen till Härnösand, Goodwill Företagsutveckling. Såvitt jag kan se hos Transportstyrelsen avställdes bilen redan 2009, vilket måste betyda att bilen gick över till nya ägare fastän den var belagd med körförbud?



*Bild 105. Wille Hölscher tittar fram bredvid sin mycket fina Mk V från 1950.
Foto: Per-Åke Fröberg.*

Under oktober fick vi också en presentation av Dick och Tine Larssons Daimler Sovereign, 4.2 l, 1974. Dick köpte bilen 1987, då en god vän ringde från England och berättade att han hittat en fin bil, en skär som skulle passa Dick och frun perfekt. Det blev en totalrenovering, ett jobb som avslutades bara kvällen före Sommarmötet i Lerum 1993. Då kom äntligen stötfångarna på plats. Ändå hade Dick jobbat med bilen precis varje kväll sedan november 1992. Det mesta på bilen var renoverat eller nytt utom inredningen som var i fint skick redan från början.

Skinnet var oxblod, men den som ville kunde faktiskt beställa skärt, som alltså gick att få som original. Dick hade renoverat bilen på egen hand med lite hjälp av vänner och bekanta. Allt hade gått bra, utom när Dick svetsade trösklarna utan att dörrarna satt på plats. De passade inte vid monteringen, utan Dick fick ta hjälp av proffs för att få dörrarna dit de skulle. Många på Sommarmötet i Lerum reagerade lite på den skära lacken, så Dick hade skrivit ”originalkulör” på informationslappen vid vindrutan. Den som kunde Jaguars historia visste förstås att det gick att få sin Daimler Sovereign i färgen ”Heather” dvs det engelska ordet för ljung eller skär om man så vill.

Bilen gick alltså att få skär såväl invändigt som utvändigt!

Bilen har egentligen bara haft en ägare sedan 1987, Tine Larsson i Billingsfors, medan den som vårdade bilen var Dick. Bilen ställdes av enligt Transportstyrelsen 1998.



Bild 106. Dick och Tine Larsson med sin Daimler Sovereign. Foto: Clas Göran Carlsson.

Ytterligare en vinnarbil presenterade klubben under oktober månad. Bilen var Per-Bertil Perssons Mk X, 3.8 l, 1963, med den ganska ovanliga färgen Carmen Red. Mk X var ju en bil som gillades av ägare ur den högre samhällsklassen och som föredrog mera diskreta färger.

Per-Bertil köpte bilen 1987 efter det att föregående ägare importerat den ett par år tidigare. En helrenovering av karossen vidtogs och lacken lades på av Bengt Alm i Nässjö. Motorn behövde inte röras och de engelska instrumenten visade på drygt 6 500 mil. Originalklädseln behöll Per-Bertil trots att den var sliten.

Det äldre skinnets patina förbättrade intrycket, menade Per-Bertil. Bilen fick andra pris vid Sommarmötet i Bollnäs 1991. Även vid Sommarmötet i Lerum 1993 gjorde en stor, tung och lysande röd bil sina avtryck bland finbilarna.

Denna bil importerades alltså 1985 av Hans Larsson i Skara och köptes sedan av Per-Bertil 1987. Bilen var i Per-Bertil's ägo till 2019 då den övergick till Irene Larsson. Detta år fanns inte längre Per-Bertil med i folkbokföringsregistret. Senaste besiktning gjordes 2014 och 2016 fick bilen körförbud på grund av utebliven kontrollbesiktning.



Bild 107. Per-Bertil Persson med sin Mk X, 3.8 l från 1963. Foto: Clas Göran Carlsson.

Torsdagen den 7 oktober samlades Stockholmssektionen vid Ekensbergs Bilservice vid Vackra vägen i Sundbyberg. Temat denna kväll var automatlådor. Arrangör var Mats Björnlund. Vid Ekensbergs Bilservice fick deltagarna träffa Kjell Rudenstål, som var en av delägarna i verkstaden. Kjell var den person som för dagen bistod klubben med föreläsning och information om teorin och uppbyggnaden av en automatlåda. I verkstaden fick deltagarna också träffa Göran Thorberg som var den andre av verkstadens delägare. På plats fanns också blivande delägaren Kenneth Rudenstål, son till Kjell. Företaget startades 1970, men låg på den tiden i Gröndal. I mitten av 1980-talet flyttades verkstaden till adressen i Sundbyberg.

Deltagarna fick veta att dagens automatlådor har en bra kvalitet, men att det ändå kan uppstå en del problem ibland. Bland frågorna som kom upp gällde varifrån klonket bakifrån kan komma. För stort spel i bakaxeln var svaret från Kjell. Vi fick också veta att det är en myt att automatlådor drar mera bensin. Stämmer när det gäller äldre bilar, men moderna automatlådor drar snarare mindre bensin, sade Kjell. Ett tips som lämnades var att lägga i handbromsen och inte bara lägga i P-läget när bilen står stilla. Blir påfrestningen för stor på lådan i låst läge kan kroken gå sönder med en kostsam reparation som följd. Oljan i växellådan bör bytas efter ca 3000 mil och man ska kolla att det inte blir för lite olja i tråget. För mycket olja gör ingenting alls. De flesta bilar kan bogseras och bilar från 1965 kan bogseras ca fem mil i ca 50 km/tim.

Det diskuterades också om föraren skulle lägga ur automatväxeln eller inte vid stoppljus för att spara bensin, men svaret blev att man inte spar något, utom möjligen att vila foten man bromsar med. Vi fick också rådet att aldrig växla ned för att motorbromsa. Bilen får då ett oljetryck i växellådan som inte är det rätta.

Med på detta möte var bl a Bengt Hammarberg och Mats Rosén som blev lite förskräckta över vad som kan hända med automatväxellådor om man inte sköter dem på rätt sätt. Lars Kärger och Egon Eriksson ville veta ännu mera om reovering, medan Jan Stenback, Mats Björnlund och Pierre Boutard lyssnade spämt på Kjell Rudenståls föreläsning. Kenneth Rudenstål demonstrerade en planetväxel för Arne Rydberg medan Manfred Klopotek, Jens Eriksson Rindö och Kent Lindgren intresserat hörde på.



Bild 108. Från tidning 129 sid 24. Kenneth Rudenstål demonstrerar en planetväxel för Arne Rydberg. Foto: Okänd.



Bild 109. Från tidning 129 april 1994 sid 24. Två av deltagarna var Mats Björnlund tv och Pierre Boutard. Foto: Okänd.

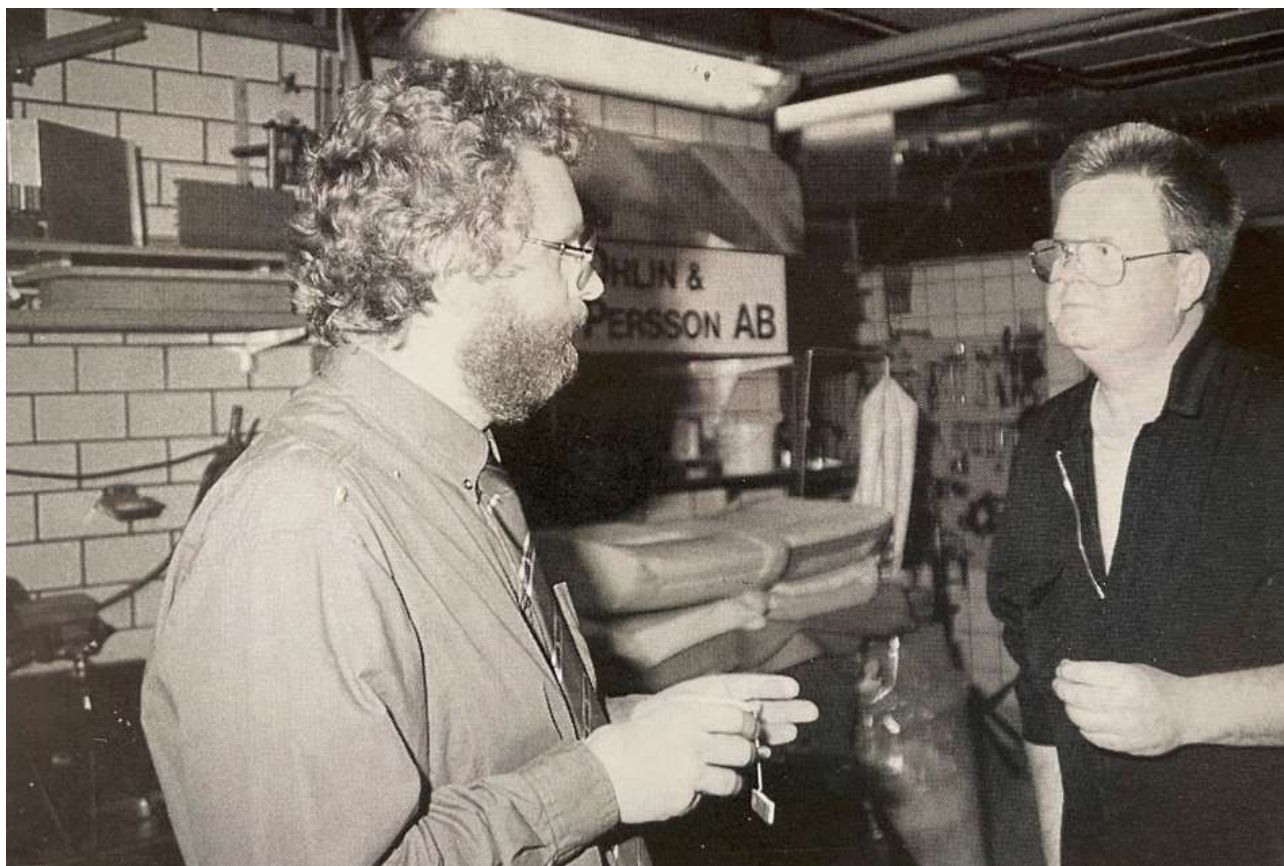


Bild 110. Från tidning 129 april 1994 sid 25. Kjell Rudenståhl th löser ett problem åt Manfred Klopotek. Foto: Okänd.



Bild 111. Från tidning 129 april 1994 sid 25. Jens Eriksson Rindö och Kent Lindgren lyssnar intresserat på informationen. Foto: Okänd.



Bild 112. Från tidning 129 april 1994 sid 26. Kenneth Rudenståhl th svarar på Lars Kärgers invecklade frågor. Foto: Okänd.

Också torsdagen den 7 oktober bjöd Östgötasektionen in till ett möte vid Östgöta Sportvagnsgarage i Linköping. Medlemmarna fick möjlighet att bekanta sig med sportvagnsklubben och med varandra. Till detta bjöd Jaguarklubben på kaffe med dopp. Arrangör var Peter Sommer.



Bild 113. Från tidning 128 jan 1994 sid 25. Peter Sommer var som vanligt arrangör för sektionens träff. Denna gång vid Östgöta Sportvagnsgarage. Foto: Okänd.

Den 24 oktober arrangerades en resa till Spareparts Day i England av Skånesektionen. Det var Johan Pålsson som ordnade en reservdelsresa till Coventry för alla som ville se Europas största marknad för Jaguardelar. Ca 400 försäljare fanns på plats, arrangerat av Jaguar Car Club och Jaguar Entusiasth Club tillsammans.

Torsdagen den 28 oktober samlades Wermland-Nerikesektionen för bild- och filmmöte hemma hos Ebbe Ström. Därefter gjordes ett besök hos Felixsons verkstad i Karlskoga.

Söndagen den 31 oktober arrangerade Göteborgssektionen ett uppföljningsmöte med Eskil Persson från 3M. Mötet ägde rum på klubbens vanliga samlingsplats ICA-gården i Billdal. Arrangör, Kent Falk.

Den 11 november arrangerade Stockholmssektionen en träff på klubbkontoret på Kristallvägen 62 i Solberga utanför Stockholm under temat aluminium. Sakkunnig var klubbmedlemmen Rikard Sunnerstedt och värd var Mats Björnlund.

Lördagen den 27 november samlades Wermland-Nerikesektionen hemma hos Sven Nordensten i Karlstad för en gemensam julmiddag.

Söndagen den 28 november genomförde Göteborgssektionen en träff kring renovering av inredningsdetaljer. Sakkunnig var Bert Romland från Romlands Sadelmakeri. Deltagarna samlades vid ICA-gården kl 15.00.

Årsavgiften låg detta år troligtvis på 300 kr och inträdesavgiften på 150 kr. En uppskattning av antalet medlemmar ger ca 1 300 st.

Kapitel 24, 1994

Årets första tidning, nr 128, januari, innehöll bl a en rapport från Eskilstuna Veterandag från 1993, fortsättningen på del tre av serien om inredning och lite information om 1990-talets elektroniska service, Jaguars JDS-anläggning. Medverkande i detta nummer var bl a Bertil Rastland, L-O Strömqvist, Bengt Blad, Åke Sundqvist, Chistoffer Willhans, Peter Sommer, Kjell Schützer, Clas Göran Carlsson och Tom Corneliussen.

Nr 129, april, innehöll bl a del fyra av serien om inredning, Bilsalongen 1994 samt information om de nya reglerna för hobbyfordon. Peter Sommer berättade att man måste se upp med sin entusiastförsäkring, därför att den kanske inte gäller när man som bäst behöver den. I övrigt medverkade bl a Bert-Ove Andersson, Anders Bälter, Peter Nordgren, Clas Göran Carlsson, Weine Isaksson, Bertil Rastland och Jan Broman.

Nr 130, juni, innehöll bl a del fem i serien om inredning. I övrigt fanns en artikel om Olhamra hjulinställningsservice och LJ Sportvagnsdelar som sålde inredningsdetaljer. Medverkande i denna tidning var Per-Åke Fröberg, Clas Göran Carlsson, Bert-Ove Andersson, Frans Karlström, Boo Brasta, Jan Broman, Kenneth Knutsson och Helén Rasmusson.

Nr 131, augusti, innehöll förutom reportage från årets Sommarmöte i Hjo även en intressant artikel om nya XJ 12, och en artikel om fabrikanternas tankar om att satsa på aluminiumkarosser. Medverkande i denna tidning var bl a Lasse Strömqvist, Marita Sjöquist, Örjan Björklund, Gunnar Dackevall, Kenneth Olausson, Norbert Andersson och Kristian Saag. Förstasidan pryddes denna gång av en fin färgbild av Thord Kristenssons blå Jaguar Mk II.

Nr 132, oktober, innehöll bl a del sex av temat om inredning, ett flertal bilder från Sommarmötet i Hjo, tagna av Clas Göran Carlsson, ett reportage från Eskilstuna Veterandagar och ett ganska annorlunda reportage där Volvo 850 möter Jaguar Mk II. Medarbetare denna gång var Ingvar Thorell, Sture Persson, Lars Speicher, Jan Unander, Boo Brasta, Kenneth Knutsson och Jan Broman.

Nr 133, december, innehöll bl a en artikel om den nya Jaguar XJ 6, del sju av inredningsserien och höstens familjerally i Södermanland. I detta nr medverkade Per-Åke Fröberg, Roland Karlsson, Hans Edelin, Ulf Ekestubbe, Tomas Sköld, William Holmgren och Erik Leonhardt.

Efter denna lilla sammanfattning av innehållet tar vi året från början. Redaktörens rader skiljde sig i januarinumret lite grann från de vanliga raderna och gick ut på att allt konstigt kan hända. Och det gör det också! Det är därför svårt att undanhålla läsarna denna bisarra, riktiga spökhistoria. Jag fick en del reaktioner på berättelsen och fick frågan om det verkligen var en av redaktören självupplevd händelse eller om det var en rysare av författaren Roald Dahl. Ja, läs och bedöm själva.

Det hände i höstas, började jag, de första dagarna i november. Jag hade blivit bjuden till Strängnäs av en god vän för att få vara med på en lördagskonferens med underhållning. Det var utmärkt väder på lördagsmorgonen när jag for mot Strängnäs.

Trots den sena hösten och risken för väderomslag tog jag Jaguaren och njöt av senhöstens fallande löv och fortfarande gröna gräsmattor. Vägarna var torra och lättkörda. Det var en njutning att ta sig mot Strängnäs. Kvällens konferens med tillhörande förlustelser var givande.

Hemresan blev inte lika lustbetnad! Natten hade kommit och klockan var strax efter halv tolv. Det jag fruktat blev också verklighet. Vädret hade slagit om och det blev just det höstväder jag så ogärna ville uppleva. Natten var kall, bara tre eller fyra plusgrader och det hade börjat regna.

Jag satte mig vid ratten i Jaguaren och vred om startnyckeln. Återfärden mot Stockholm längs väg 55 hade börjat.

Vägen var tung, blöt och ogästvänlig och av morgonens vackra höstlandskap fanns ingenting kvar. Jag körde i totalt mörker. Inga mötande bilar, inga röda bakljus från andra nattliga trafikanter, inte ett ljus från hus eller lyktor.

Regnet slog hårt mot taket och bakrutan började så smått att imma igen. Imman spred sig till sidorutorna bak och till slut började imman smyga sig på framrutan också. Känslan från förmiddagens färd var borta och kvar fanns bara en önskan att komma hem så fort som möjligt.

Med regnet piskande mot plåten och fukten sakta krypande utefter trälisterna närmade jag mig en kurva som strax följdes av en liten parkeringsplats. Döm om min förvåning när jag tyckte mig se en XK stående där med ett svagt ljus från lyktorna. Jag bromsade in och backade tillbaka mot den lilla avfarten.

Kanske stod XK:n inte där utan anledning och en Jaguarägare ställer ju upp i alla väder. Jag parkerade bilen, tog fram mitt paraply och steg ut i regnet. När jag närmade mig bilen kunde jag se konturerna på en person i förarsätet väl dold bakom de igenimmade rutorna. Jag knackade lätt på rutan och den vevades långsamt ned av bilägaren. Jag blev stum av det jag såg!

Föraren var en ung kvinna på ca 30 år, tunt klädd med tanke på den kyliga natten, i en intensivt röd bomullsblus med tillhörande svart välskräddad kjol. Läpparna hade samma färg som blusen! Ena handen vilade på ratten och jag kunde se de enormt långa naglarna med likaså intensivt röd färg. Som en kontrast mot den röda färgen stod kvinnans ögon, som i mörkret såg svarta och hånfulla ut.

Kan jag hjälpa till med något, frågade jag, medan regnet slog mot paraplyet. Motorn har havererat, sa kvinnan och visade en vit tandrad av perfekt hållna tänder. Den kylslagna stämningen i bilen förstärktes av det blåaktiga sken som kom från instrumentpanelen. Det var ett lite överkligt sken, inte olikt det som de gamla Mk VII:orna hade i sina instrument.

Jag tyckte det var ett underligt uttalande av kvinnan. Själv skulle jag ha sagt att motorn stannade eller att något inträffat med motorn, men kvinnan sa att motorn hade havererat. Det förbryllade mig! På något sätt verkade det som om hon inte behövde min hjälp, men hon sa inte heller att hjälp var på väg eller att hon ville lösa problemet på sitt eget sätt. Så jag sa att jag skulle hämta en ficklampa i min bil och ta en titt på motorn.

Jag vände mig om och jag hörde ett svagt väsande ljud när rutan vevades upp igen bakom mig. Jag gick fram till min egen bil, öppnade dörren och böjde mig framåt mot handskfacket där ficklampan låg. Därefter vände jag åter mot den gamla XK:n för att ta en titt på motorn.

Men bilen fanns inte där!



Bild 114 A. Jag kom körande i min svarta Mk II, då jag plötsligt upptäckte en XK med svagt ljus från lyktorna stående vid väggkanten. Foto: Leif H Andersson från tavla.



Bild 114 B. Från tidning 123 april sid 10 1993. Den här bilden med en XK 120 roadster anar stämningen den där mörka, kyliga natten då jag var på hemväg utefter väg 55 i ett stillsamt regn. Bilen jag såg under min färd var dock en XK 140 coupé. Målning: Peter Haventon.

Jag blev iskall av förvåning och fasa. Bilen kunde bara inte ha kört därifrån utan att jag hört det. Jag tittade bortåt vägen, men kunde inte se några baklyktor. Även om ljuset var svagt på den gamla bilen, så måste det ju ändå synas något, men inget ljus kunde skönjas. Bilen var borta! Jag gick tillbaka till min Jaguar, slängde in paraplyet i baksätet och satte mig i förarsätet och andades häftigt. Jag frös och kände en isande kyla längs hela ryggraden. Imman i bilen var borta, men regnet gjorde det omöjligt att se något. Det var en otäck känsla att sitta ensam mitt ute på en landsväg i mörkret och med det nyss inträffade på näthinnan.

Plötsligt knackade det på rutan! Utanför stod en polis. Är allt ok, frågade han. Javisst, svarade jag. Jag måste ha slumrat till, sade jag lättad. Allting är okej. Bra, sa polisen, vi trodde du fått något problem. Jag följde polisbilen med ögonen när den körde iväg och startade Jaguaren för att fortsätta färden mot hemmet, övertygad om att jag hade drömt alltihopa.

Rent intuitivt vände jag mig om mot baksätet för att kontrollera att paraplyet låg där. En ilning av obehag kändes längs ryggraden då jag såg det blöta paraplyet och såg vattendropparna som sakta droppade ned på golvet. De föll tungt och bildade mörka fläckar på den röda mattan. Jag vände mig om, slog på torkarna och försökte tänka på något annat.

Dagen därpå ringde jag till min gode vän från Strängnäs för att tacka för senast och passade på att berätta den obehagliga historien om XK:n. Det han talade om fick mig att rysa!

För 20 år sedan hade en ung kvinna i en sportbil färdats längs väg 55, strax före midnatt. Hon hade hållit hög fart på det regnvåta väglaget. Av någon anledning tycktes motorn ha stannat och bromsarnas hjälpservo hade inte haft tillräcklig kraft för att bromsa upp bilen i en kurva. Bilen hade kört av vägen mot ett träd och fattat eld. Efter branden återstod ingenting av ekipaget.

Varje gång jag tänker tillbaka på denna historia blir jag betryckt och jag kan fortfarande känna en viss rysning av olust. Jag har sedan dess aldrig kört väg 55 i mörker och kommer absolut inte att köra där en mörk natt strax före tolvslaget när det regnar. Händelsen har satt sina outplånliga spår!

Åter till historiken. Under januari fick vi en rapport från Hälsinge-Gästriklandssektionen vad gällde Mk II-projektet. Den uppallade karossen innehöll fn ingen motor, men på en av bilderna såg vi Jonny Eriksson titta ut från grillhålet. En gång i månaden träffades klubbmedlemmarna för att sätta ihop ytterligare några delar och dra åt ett antal skruvar. Under fikapausen fanns det möjlighet att forska i Bjarne Svendsens Jaguarbibliotek för att kanske kolla att allt arbete utfördes på bästa sätt. Vid just denna träff deltog förutom Jonny även Bjarne Svendsen, Arne Häggeborg, Tage Bålefalk och Tomas Sköld. Se även upplösningen på Mk II-projektet under kapitel 25, 1995.



Bild 115. Från tidning 128 jan 1994 sid 32. Lite rast från skruvandet på Mk II:an. Här ser vi fr v Johnny Eriksson, Tage Bålefalk och Ingvar Mood se sig omkring i Bjarne Svendsens bibliotek. Foto: Okänd.

Under januari fick vi ännu en presentation av en Jaguarverkstad. Det gällde klubbmedlemmen Bert-Ove Andersson (f 1946) som med sin verkstad hade Skövde med omnejd som upptagningsområde. Tillsammans med kompanjonen Ingemar Nilsson representerade de Techno Classic, ett företag som specialiserat sig i första hand på service och renovering av XJ 6.

I början jobbade de med att renovera och handla reservdelar i liten skala, men från 1985 satsade man helt på Jaguar och började att ta på sig större reparationer och hålla ett mer omfattande reservdelslager.

Även om Techno Classic specialiserade sig på XJ 6, skaffade man även såväl nya som begagnade delar också till andra Jaguarmodeller. Eftersom Bert-Ove hade bra kontakter med försäkringsbolag kunde han köpa in krockskadade bilar och plocka ned dem och därefter låta delarna gå till intresserade kunder.

Som en liten krydda drog Bert-Ove av täckelset från en bil som stod lite i skymundan och visade en fantastisk S-type, 3.8 l, från 1967. Bert-Oves älsklingsbil, helt i original med full historik och alla servicepapper genom åren. Ny kostade bilen 31 075 kr när den såldes av Fredlunds, men den här bilen hade Bert-Ove förstås fått till ett helt annat pris!

Ännu våren, 2020, fanns det ett företag som hette Jag-Shop, Techno Classic Sweden som arbetade med ett bedriva handel och reparation av bilar och fanns på adressen Haurida Skogshall i Aneby. Bolaget startade 2004 och ägaren, Roar Ketil Lodtz-Johannessen, köpte det lager Bert-Ove hade kvar efter att han lagt ned sitt företag något år tidigare.

Under maj 2020, lade även Roar ned sin verksamhet i samband med pensionen.



Bild 116. Från tidning 128 jan 1994 sid 6. Bert-Ove Andersson sin verkstad. Foto: L-O Strömqvist.



Bild 117. Från tidning 128 jan 1994 sid 7. Bert-Ove Andersson tillsammans med sin kollega Ingemar Nilsson. Foto: L-O Strömqvist.

Torsdagen den 27 januari samlades Wermland-Nerikesektionen för ett vintermöte hemma hos Ebbe Ström. Samling vid Felixsons verkstad. Temat för kvällen var oljor.

Mitt i smällkalla vintern gick Bilsalongen 1994 av stapeln i Älvsjö mässhallar utanför Stockholm. Den officiella Jaguarmontern var den i särklass elegantaste när det gällde inramningen. Och inte nog med det, Jaguars fartvidunder XJ 220 var den bil som tilldrog sig det största intresset. Kanske inte så konstigt, den var dyrast, snabbast och mest legendomspunnen. Inte bara Jaguars general-agent, Olle Olsson Bilimport, gjorde bra ifrån sig. Jaguarklubben företrädades på ett fint sätt med en Mk II i röd originallack och en nylackerad XK 120 i silver.

Försäljningen av klubbtilbehör och tidningar sköttes förtjänstfullt av bl a Mikael Grewe. Enligt sakkunniga var Bilsalongen en framgång, lagom med folk under vardagarna och packat på helgerna. Det var roligt att konstatera att såväl märket som klubben fanns väl företrädna på mässan, så att alla Jaguarfrälsta kunde få sitt lystmäte. Den röda Mk II:an ägdes från 1979 av Ebbe Gustavsson i Stallarholmen ända till 1993 då bilen fick en ny ägare i Mats Rosén i Stockholm.

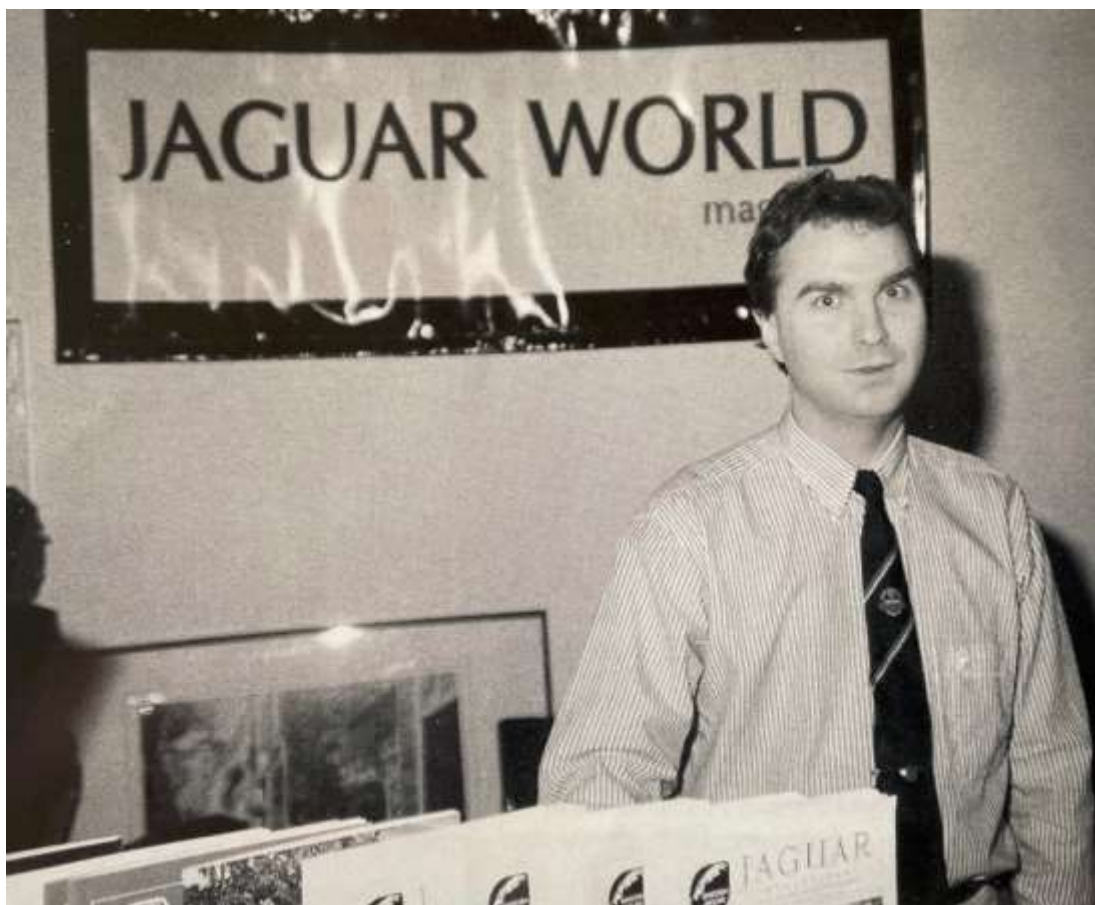


Bild 118. Från tidning 129 april 1994 sid 30. En av representanterna för klubbmontern var Mikael Grewe.

Foto: C G Carlsson.



Bild 119. Från tidning 129 april 1994 sid 31. En Mk II i bruksskick prydde montern, uppställd av Alf Olofsson. En av Peter Haventons konstverk fanns också med som ett blickfång. Foto: Clas Göran Carlsson.

Lördagen den 26 februari arrangerade Skånesektionen Johan och Ylva Pålsson ett besök på Wendels Bil i deras nya lokaler i Malmö. Deltagarna samlades i utställningshallen kl 11.00. Därefter en rundvandring dels i verkstaden, dels på reservdelslagret och till sist fick man också ta en titt på bilarna i utställningshallen. Därefter fick den som ville, provköra en XJ av senaste modell. Wendels hade också utförsäljning av reservdelar till XJ serie II och III till bra priser.

Wendels Bil var mycket framgångsrika under 1990-talet när man sålde Jaguar, Aston Martin, Lotus och Morgan. Wendels etablerade sig senare i Trelleborg där företaget satsade på försäljning av Subaru samt Lotus och Morgan. Under 2010 gick företaget i konkurs men startade åter upp med nya ägare, men med samma bilmärken, med tillägget att marknadsföra även MG.

Söndagen den 30 januari samlades Göteborgssektionens medlemmar kring en träff där Kent Falk visade hur en ”diffklump” med ”diffspärr” ser ut inuti. Särskilt gick han igenom hur viktigt det var att shimsningen blev korrekt vid monteringen. Som vanligt gällde träffpunkten ICA-gården i Billdal.

Söndagen den 27 februari anordnade Göteborgssektionen en träff med Jan Bryskhe på ICA-gården i Billdal. Jan delade med sig av sina racingerfarenheter samt visade en video om Lynx replicabyggen. Arrangör var Kent Falk.

Söndagen den 13 mars anordnade Skånesektionen en träff med Autoglym som visade sitt bilvårdsprogram. De hade ju redan tidigare på Sommarmötet i Lerum 1993 visat sina färdigheter och gav här klubben en ny chans att se vad de kunde åstadkomma. Ingvar Thorell var värd och samling skedde kl 16.00 vid lastbilsbolaget Bildeve i Helsingborg.

Söndagen den 20 mars anordnade Skånesektionen en resa till Spareparts Day, reservdelsdag i England. Färjan avgick redan den 17 mars från Göteborg för att 24 timmar senare anlända till England. Inkvarteringen skedde på ett bed and breakfast i staden Warwick, som låg sju km från Stoneleigh där Spareparts Day arrangerades. Hemresan skedde från Harwich. Kontaktpersoner var Johan och Ylva Pålsson.

Årsmötet ägde rum lördagen den 26 mars med början kl 16.00 i klubblokalen på Kristallvägen 62 i Solberga med video och kaffe med dopp. Kl 17.00 startade styrelsemötet med dagordning enligt stadgarna. Arrangör var Mats Björnlund och jag själv. 100 kr kostade kalaset för middag, drink, vin och öl mm. Under detta möte gjordes bara en del omval. I övrigt beslutades bl a att inrätta en ny funktion, en internationell sekreterare. Tanken var att denna person skulle hålla kontakt med Jaguarklubbar utomlands, samla information om utländska klubbars aktiviteter och uppdatera Bulletinen med dessa uppgifter.

Efter omval av en del ledamöter såg styrelsen ut på följande sätt:

Ordförande, Leif H Andersson
Sekreterare, vice ordförande, Hans Edelin
Kassör, Ulf Sjödin
Representant Skåne, Per-Ola Arneberg
Representant Stockholm, Mats Björnlund
Representant Göteborg, Kent Falk
Representant Östergötland, Peter Sommer
Representant Hälsingland-Gästrikland, Tage Bålefalk
Ledamot, Johan Pålsson
Ledamot, Mikel Grewe
Revisorer
Ulf Ekestubbe
Lars Sved

Övriga representanter
Wermland-Nerike, Sven Nordensten
Finland, Risto Forsström

Söndagen den 27 mars anordnade Göteborgssektionen en träff med Bengt Mörner på ICA-gården i Billdal. Bengt berättade om sina erfarenheter från isärtagningen och renoveringen av växellådan på sin bil. Givetvis gav han tips om hur man skulle få ihop den också. Arrangör, Kent Falk.

Söndagen den 17 april anordnade Skånesektionen en träff hos motorjournalisten och konstnären Peter Haventon. Peter kåserade om bilhistoria i allmänhet och Jaguar i synnerhet. Deltagarna fick också en förevisning av Peters mycket fina målningar från motorhistorien, där det ingick många Jaguarmotiv. Platsen var Brogatan 1 i Höör och arrangörer var Johan och Ylva Pålsson.

Under april presenterades Peter Nordgrens vinnarbil, en XK 150 från 1959 (Transportstyrelsen anger 1960, vilket kan bero på att bilen var 1960 års modell, men att den togs ut före årsskiftet av första ägaren). Det hela började redan 1987 när sonen Johan hittade en gammal Jaguar som stod i ett garage på S:t Eriksgatan i Stockholm. Johan tyckte att Peter åtminstone kunde titta på den! Det var en sliten 420 och inte någon semesterbil precis, så det blev ingen affär, men Peter hade ändå fått Jaguarcillan. Han kände att han ville leta reda på den rätta bilen.

Efter att ha studerat en del billitteratur visste Peter att han ville ha en Mk II, men hamnade till slut ändå på en S-type i fint skick. Efter en lyckad semester i England med denna bil slukade Peter ännu mera Jaguarlitteratur och ganska snart framstod XK-bilarna som de finaste och vackraste Jaguarerna. Till slut fick Peter kontakt med Tore Stenberg i Hindås som ev kunde tänka sig att sälja en XK 150. Det tog ett par år innan Tore gav med sig och vid påsk 1990 fick Peter och fästmon Monica hämta hem bilen från Hindås.

Bilen, som Peter kallade Lady Lion, döpt efter Sir William Lyon och Monica, såldes ursprungligen i London i november 1959 och var från början högerstyrd. 1963 importerades den till Sverige och kördes under några år av olika svenska ägare tills Tore Stenberg köpte bilen och lät renovera den. En del av karosserijobbet gjordes från augusti 1976 till maj 1978 hos Oldham & Crowther i Peterborough i England.

Tyvärr gjorde de, enligt Tore, ett så dåligt arbete att han omedelbart sände bilen till Peter Zwakman i Holland. Där fick Tore ett fint arbete gjort med karossen. Oldham & Crowther hade då redan konverterat bilen till vänsterstyrning utan Tores medgivande.

Peter själv hade vid denna presentation inte behövt göra så många kompletterande förbättringar på bilen. En del detaljer kromades, huven lackades om, en dörr och en bakskärm justerades in och detaljer i motorrummet förbättrades också. Andra små problem som dök upp var att en dörr plötsligt inte gick att stänga och att vindrutetorkarna inte gick att stänga av om motorn var igång.

Ytterligare ”småsaker” var att bensinpumpen började läcka och att en av bromsarna låst sig. Peter menade dock att det är just dessa små problem som är charmen med våra bilar. Man vet aldrig om man kommer fram till målet! Tros alla små incidenter hade det gått bra för Peter i eleganstävlingarna, andra pris i både Saltsjöbaden 1990 och Bollnäs 1991.

Denna bil ägdes från 1973 av Jens Larsson i Mölnlycke, men såldes under 1975 till Tore Stenberg i Hindås. 1990 köpte Peter Nordgren bilen och ägde den under 29 år då den 2019 såldes till Niklas Björk i Linköping. Redan samma år, 2019, gick bilen vidare till Mats Skogsfors, en bilsamlare från Reftele som har runt åtta veteranbilar stående i sitt garage. Under 2021 övertogs bilen av Johan Nordgren i Gustavsberg.



Bild 120. Från tidning 129 april 1994 sid 13. Peter Nordgren med fästmön Monica ute på en tur med XK:n. Foto: Okänd.



Bild 121. Från tidning 129 april 1994 sid 17. Så här lång huv har XK:n egentligen inte, men bilden är häftig. Foto: Okänd.



Bild 122. Från tidning 129 april 1994 sid 14. Peter Nordgren ser lite fundersam ut och tycks tänka "blev det bara andrapris" i eleganstävlingen 1990. Peter tröstade sig nog med att bilen ändå blev vald av damerna som finaste bil på mötet dvs den fick Ladies Choise. Foto: Clas Göran Carlsson.

Söndagen den 24 april gjorde Göteborgssektionen en studieresa till Perssons Bilplåtslageri i Jörlanda. Deltagarna fick en demonstration av bl a gassvetsning, MIG-svetsning samt tennspackling. Ett 20-tal deltagare samlades utanför verkstaden kl 15.00 med Kent Falk som koordinator och Roland Karlsson som referent från mötet.

Ägare var Stig Persson som tillsammans med sonen Ove stod för verksamheten. Stig började med att demonstrera hur tennspackling gick till, där första momentet var att pensla på tennpasta. Därefter värmdes tennpastan och tenn lades på med hjälp av en träspade av björk. Tennet smetades sedan ut och därefter återstod efterbetet i form av slipning, filning och finspackling.

Sedan förevisades hur man formar plåten med hjälp av drivhammare. För speciella behov användes drivmejslar av olika slag och sk ”ståldask” för att skapa plana ytor. Ytterligare moment demonstrerades och vid de olika momenten fick deltagarna möjlighet att testa de olika verktygen.

Sista punkten på dagens program var att slå sig ned vid det uppdukade långbordet, som fru Kerstin Persson ordnat så fint. Hemlagad smörgåstårta åtföljd av kaffe med kaka bjöds det på. Som ett tack för besöket överlämnade klubben en inramad plansch på en Mk V och Stig Persson återgäldade detta med att ge deltagarna varsin T-shirt med firmanamnet i diskret tryck.

Perssons Bilplåtslageri låg på Olof Wiks väg 17 i Jörlanda. Firman lades ned under 2008 därför att ägaren gick i pension. Idag, 2022, finns annan verksamhet i fastigheten.



Bild 123. Från tidning 133 dc 1994 sid 13. Stig Persson visade bl a tennspacklingens ädla konst för en skara medlemmar från Göteborgssektionen. Foto: Okänd.



Bild 124. Från tidning 133 dec 1994 sid 14. Kerstin Persson bjöd på en fantastisk hemlagad smörgåstårta och efter den kaffe med kaka. Foto: Okänd.

Under maj startade årets månadsmöten vid Brostugan på Drottningholm. Mötena började alltid med en rundvandring bland bilarna och därefter samlades deltagarna för en kopp kaffe med dopp i caféet. På det första mötet fanns bl a Jan Ericäter med sin XJ med registreringsnummer JE 1.

Där fanns också B G Wennersten i samspråk med mig. B G hade för dagen sin blå E-type. På plats fanns också Björn Hammar med sin 4.2 l, Open Two Seater, 1970 års modell i Old English White. Vidare kunde vi se Arne Rydberg och Manfred Klopotek diskutera en XJ och en XK 150.

Efter rundvandringen på parkeringsplatsen samlades vi ibland i små grupper som pratade om alla möjliga ämnen, allt från Jaguar till personrelaterade teman. Så här kunde ett samtal utspela sig en vacker dag i maj på vårt månadsmöte.

Det började med att Bengt Arebjer talade om att han och hans dotter varje söndag tog fram all Märklinräls med tillhörande växlar och lade ut dessa på vardagsrumsgolvet i villan i Hägersten och körde ett antal varv kring banan. Ulf Cronwall inflikade att han faktiskt hade en modelljärnväg i garaget och dessutom planerade att bygga en järnväg i trädgården i sitt hus på Gotland.

Nu lade sig Clas-Göran Lindh i samtalet och talade om att han redan hade en trädgårdsjärnväg i sin trädgård i Sollentuna, som han i stort sett provkörde varje vecka. Nu kunde jag givetvis inte hålla mig, utan bidrog till konversationen genom att tala om att jag och sonen höll på att bygga en modelljärnväg i det kombinerade klubb- och hobbyrummet i huset i Viksjö.

Lars Kärger, som stod en bit därifrån, hörde kommunikationen och närmade sig med stora steg och berättade att han hade en stor modelljärnväg i föräldravillan i Huddinge. Han bjöd dessutom in mig och sonen till villan för att ta en titt på vad han hade byggt upp.

Nu anslöt en ganska ny medlem till gruppen och bytte ämne och sa att han hade ett ögonfel och råkat ut för glaskroppsavstötning, så att han fick ha en co-driver för att komma till mötet. Vi diskuterade en stund vad glaskroppsavstötning var för något tills även Björn Hammar kom till gruppen och ville ha lite tips om hur man bäst synkroniserar SU-förgasarna att få bästa effekt.

Stenback hade på avstånd hört diskussionen och anslöt till gruppen och gav Björn svaret på frågan. Han talade också om att saltblästring var bästa sättet att få sina förkromade ekerhjul att bli skinande rena.

Ja, så här kunde dialogen skifta under ett månadsmöte, inget ämne kändes främmande, allt småprat kring olika resonemang var tillåtet. Det är väl det som kännetecknar en öppen och bra klubb med ett fint klimat och utan alltför många nördar, även om det finns sådana medlemmar också.



*Bild 125. Från tidning 130 juni 1994 sid 12. Jan Ericssäters bil har registreringsnummer JE 1.
Foto: Okänd.*



Bild 126. Från tidning 124 juli 1993 sid 33. Jan Ericssäter var en av deltagarna vid denna träff vid Brostugan. Foto: Okänd.



Bild 127. Från tidning 130 juni 1994 sid 13. Fr v Björn Hammars E-type från 1970. Sedan ser vi Karl Granstedts XJ 6 från 1985 som Karl köpte 1998. Han sålde bilen till Lars Edvardsson i Landvetter 2014. Lars sålde den sedan vidare 2015. Den hamnade till slut hos Paul Karlsson i Floda 2017. Bilen fick körförbud 2017 pga för många brister. Vi ser också Anders Odbergers XK 150 från 1958 som Anders köpte 1992. Han äger fortfarande bilen som godkändes i besiktning 2017 och den verkar rulla ännu idag. Foto. Okänd.

Fredagen 13 maj anordnade Skånesektionen en grillkväll med racing på Ring Knutstorp. Samling skedde vid Knutstorp kl 16.00. Deltagarna fick provköra sina Jaguarer på banan, men utan tävlingsmoment. Kvällen avslutades med korvgrillning där var och en hade med sig egen korv och förtäring, medan arrangörerna såg till att det fanns grillar.

Söndagen den 29 maj samlades Göteborgssektionen för en vårutflykt till Sven Liljequists bensinmack i Sollebrunn. Deltagarna hade med sig egen matsäck och mötte upp vid macken kl 15.00. Arrangör var Kent Falk.

Den 10, 11 och 12 juni arrangerades årets Sommarmöte. Detta skedde i Hjo på Hotell Bellevue inklusive annexen Villa Flora, Viktoria, Svea och Guldkroken. Huvudarrangör för klubben var Bert-Ove Andersson. Till sin hjälp hade han en stab av medhjälpare som jag gärna vill nämna. Dessa var Ingemar Nilsson, Morgan Buster, Peter Karlsson, Markus Lundberg och Kjell Kullberg.

Hotellet låg inbäddat i Stadsparkens lummiga grönska, precis vid strandbrinken och med en vidunderlig utsikt över Vättern. Från hotellet var det nära till allt för den som ville se sig omkring. Man kunde besöka Vätternakvariet, Sidenväveriet, den antika båten "Trafik", fiskrökeriet och keramikförsäljningen i Röda Boden. Hotellrummen var luftiga och de som bodde i annexen kunde också sitta och ta en drink på skuggiga punschverandor. Den riktigt aktive kunde motionera i ett joggingspår, slå några slag på en tennisbana eller ta ett dopp i simbassängen.

Mötet startade redan under fredagen den 10 juni med incheckning från kl 17.00. Kl 19.00 kunde deltagarna äta lite grillat, dessvärre inte på terrassen som det var tänkt (på grund av vädret), men väl inne i restaurangen.

För dem som anlände under fredagen var det frukost kl 08.00 på lördagsmorgonen. De som anlände på lördagen checkade in från kl 09.00. Under förmiddagstimmarna rullade det ena Jaguarekipaget efter det andra in med välputsad lack och med kromet gnistrande i solen. Deltagare som ville börja med att tvätta av sin bil kunde göra detta gratis på särskild avsedd plats.

Bland de inkommande bilarna kunde vi bl a se Roland Karlsson från Skultorp rulla in med sin E-type från 1969 och C G Wiklund från Gotland med sin XJ 6, serie III av 1985 års modell. Den nyblivne skaraborgaren Björn Riise, tidigare bosatt i Stockholm, konstaterade att mötet började bra, utan tanke på att han senare skulle få förstapriset i sin klass för en helt nyrenoverad XK 120 roadster från 1950.

Jan och Birgitta Pettersson från Onsala utanför Kungsbacka körde sin släktklenod, en Mk II, 3.4 l, som gått som bruksbil fram till 1988. Bilen köptes av Jans pappa 1969 och var den sista modellen i Mk II-serien. År, 2023, anger Transportstyrelsen att bilen fortfarande ägs av Jan och godkändes i besiktningen under 2023.

Äldsta Jaguaren kunde Hans Erik Larsson ståta med, en Mk IV, 1,5 l saloon från 1947. Bilen blev för övrigt damernas favorit i Ladies Choice. En mycket fin E-type hade Kent Falk från Göteborg, men ännu vassare var Roger Backmans nyrestaurerade E-type från 1967. Flera fina XJS kunde beses. En av dessa var Lars Widéns XJS från 1984. Två andra bilar som drog till sig uppmärksamheten var Ebbe Ströms 420 och Bertil Perssons Mk X. Totalt deltog mellan 60 och 70 bilar vid detta möte.

Under lördagen den 11 juni vid 12.30 fick deltagarna busstransport till Karlsborgs fästning och fick vara med i det sk fästningsäventyret. Därefter serverades lunch. Kl 13.00 startade eleganstävlingen med duktiga domare, men publiken fick också möjlighet att rösta fram sin egen favorit. Under eftermiddagen deltog flera klubbmedlemmar i den tekniska hörnan, medan andra föredrog ett bad i poolen. Barnen roades med video på hotellet.

Från kl 20.00 bjöds de ca 120 deltagarna på välkomstdrink och därefter festsupé med prisutdelning i eleganstävlingen. Middagen bestod av löjrom och Vätternröding samt glassdesert. Under kvällen delade klubben också ut guldlockor för förtjänstfulla insatser för klubbens räkning. De som fick ta emot dessa lockor var Mats Rexon, Sven Nordensten, Jan Unander, Roland Karlsson och Lars Kärger. För dem som inte ville fördriva tiden med Jaguarsnack, körde dansmusiken igång kl 22.00 med levande orkester. Sent omsider serverades nattvickning för dem som fortfarande var i farten.

Vinnare i Sommarmötets eleganstävling blev i E-typeklassen Roger Backman med sin OTS, 1967 före Kent Falk, OTS, 1965 och Peter Fellborn 2+2, V 12, 1972.

I Mk I och Mk II-klassen segrade Thord Kristensson med sin Mk II, 3.8 l, 1962 före Katrine Svendsen med sin 340 och Jan Pettersson med en Mk II, 2.4 l, 1967.

I klassen Övriga Salooner vann Ebbe Ström, 420 före Per-Bertil Persson, Mk X och Bengt Kärnblad S-type.

I klassen XJ och XJS vann Lars Widén med sin XJS HE, 1984 före Tine och Dick Larsson, Daimler Sovereign, 1974 och Per-Axel Brandt, XJS HE, 1985.

XK-klassen vanns av Björn Riise, XK 120 OTS, 1950 före Lars Karlsson, XK 150 och Christer Hammarlund, XK 140 DHC, 1955.

I klassen för Äldre Salooner vann Hans Erik Larsson med sin Mk IV, 1,5 l, 1947 före Willem Hölscher, Mk V, 1950 och Per-Ola Arneberg, Mk VII, 1952. Långfärdspriset gick till Thord Kristensson från Timrå och Best in Showpriset för finaste bil gick till samma person.



Bild 128. Några av de deltagande E-typerna. Fr v en okänd roadster följt av Thomas Oscarssons E-type Coupé från 1969. Thomas köpte bilen 1989 och sålde den till Örjan Werner i Viksjöfors 1998. Bilen fick körförbud 2003 pga ett flertal brister. Th Kent Falks E-type från 1965, 4.2 l. Kent äger fortfarande bilen som rullar vidare på våra sommarvägar. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 129. Per-Ola Arneberg vann tredjepriset i klassen Äldre Salooner med en Mk VII från 1952. Bilen var egentligen registrerad på Jens Arneberg som köpte bilen 1991. Under 2005 gick bilen över till nuvarande ägaren Bo Johansson i Grästorp. Foto: Clas Göran Carlsson.



*Bild 130-131. Bengt Kärnblads S-type, 3.4 l från 1966. Bilen fick tredje pris i sin klass i eleganstävlingen. Bengt köpte bilen 1992 och sålde till Sören Rodén i Säffle 2010. Bilen godkändes i besiktning 2018 och rullar vidare på våra vägar.
Foto: Clas Göran Carlsson.*



Bild 132. Lars Austrins 420 G från 1968. Lars är fortfarande ägare till bilen som godkändes i besiktning 2017 och rullar vidare. Hans Edelin med fästmö Sue Peng tittar intresserat på inredningen. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 133. Från tidning 131 aug 1994 sid 11. En slätklenod visas upp av Birgitta och Jan Pettersson från Onsala. Bilen är en Mk II, 2.4 l från 1967. Foto: L-O Strömqvist.



Bild 134. Björn Riises XK 120, 3.4 l OTS i British Racing Green från 1950. Bilen har varit i familjen sedan 1986. Bilen är så gammal att den inte längre behöver besiktas, men förmodligen rullar den fortfarande.

Foto: Leif H Andersson.



Bild 135. En välrenoverad inredning i Björn Riises XK 120.

Foto: Leif H Andersson.



*Bild 136. En allvarlig Björn Riise fick ta emot förstapriset i XK-klassen i eleganstävlingen.
Foto: Peter Walentin-Askman.*



Bild 137. Dick och Tine Larsson vid sin Daimler Sovereign från 1974. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 138. Från tidning 132 okt 1994 sid 5. Text: Tine Larsson tar emot andrapriset i eleganstävlingens XJ-klass. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 139: Från tidning 131 aug 1994 sid 8. En mycket glad Roger Backman fick ta emot förstapriset i E-type-klassen. Foto: C G Carlsson.



Bild 140. Från tidning 132 okt 1994 sid 5. För sin XK 150 DHC fick Lars Karlsson ta emot andrapriset i sin klass. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 141. Från tidning 132 okt 1994 sid 16. Klubben hade också utlyst en teckningstävling för barnen. Madeleine Björk fick ta emot en godisjaguar i gelé för sin bild på en Mk IX. Foto: Clas Göran Carlsson.

Under söndagen, 12 juni, gick familjerallyt av stapeln. Söndagens väder kunde inte konkurrera med lördagens. Rallyt fick köras i snålblåst, men enligt deltagarna blev det ändå lyckat. Efter lunch delades priserna ut och därefter började hemfärden. Vinnarna i rallyt blev Hans Östlund från Uppsala med sin XJ 6 coupé före Johnny Eriksson från Arbrå med sin XJ 6 och Bjarne och Katrine Svendsen från Hudiksvall med deras 340 och slutligen Kent Falk från Lindome med sin E-type.



Bild 142. Från tidning 132 okt 1994 sid 7. Dags för start i rallyt. Lars Kalén kör iväg med sin E-type 2-2, 4.2 l, Regency Red från 1967. Lars bil finns inte längre med i Transportstyrelsens register. Sen följer Ernie Wiklund med sin XJ 12 serie 2, 5.3 l från 1974. Ernie köpte bilen 1991 och sålde den till Nicolas Kristoffersen 2006. Den har sedan dess funnits i familjens ägo. Bilen fick körförbud 2015 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 143. Christer Hammarlunds XK 140, 3.4 l i Cream från 1955. Foto: Clas Göran Carlsson.

Under juni fick klubbmedlemmarna ett erbjudande om garage vid Danvikstull där 700 kvm yta erbjöds till lågt pris. Det fanns plats för ca 30 fordon och givetvis gick det att meka med bilarna där. Tvättplats fanns också i lokalen samt pentry och dusch. Priset för en plats var 475 kr/månad. Intresserade uppmanades att ringa Johan Cederlund.

Lördagen den 18 juni anordnade Skånes Motorveteraner Sofiero Rally där Skånesektionen deltog med sina Jaguarer. Rallyt hade en startavgift på 100 kr och anmälan gjordes till Per-Ola Arneberg.

Söndagen den 3 juli ägde EM för GT och racerbilar rum på Ring Knutstorp. Skånesektionen deltog med klubbstålt och försäljning av klubbstillbehör. Arrangörerna hade sett till att de olika klubbarna fick möjlighet att parkera på varsina avsedda platser. Kontaktpersoner var Johan och Ylva Pålsson.

Lördagen den 9 juli ställde Skånesektionen upp i Classic Car Show i Båstad. Här ställde arrangörerna av mötet krav på klubbarna att endast den finaste av t ex Mk II fick stå bland finbilarna, medan övriga fick stå i sektioner som avsåg t ex engelska bilar. Kontaktperson var Johan Pålsson.

Under augusti fick vi en presentation av några av vinnarbilarna från Sommarmötet i Hjo. En av dessa var Ulricehamnsbon Hans Erik Larssons Jaguar, 1.5 l, från 1947, ibland kallad Mk IV. Bilen var nästan komplett när Hans Erik köpte den i Limmared av Bengt Svensson. Bilen plockades ned i detaljer och kostade över 100 000 kr att restaurera, avslöjade Hans Erik. Renoveringen blev vettigt utförd med målsättningen att bilen skulle återställas till originalskick. Bilen importerades inte till Sverige förrän 1986, men från detta datum hade Hans Erik de flesta dokument på besiktning mm. Det mesta av bilen gick att få tag på utan att behöva jaga en mängd reservdelar, berättade Hans Erik, bara ett par dörrhandtag, ett emblem och ett positionsljus hade behövts inhandlas från England. En dröm hade uppfyllts, sa Hans Erik slutligen och var mycket nöjd med, dels sitt första pris i Äldre Saloon-klassen, dels vinsten i Ladies Choice-tävlingen. Parentetiskt kan jag nämna att bilen bytte ägare under 2006 och hamnade hos Ingvald Conradsson i Glemmingebro för att under 2013 övertas av Auto Classica i Ystad. Redan samma år såldes bilen till Mona Hägg i Höllviken.



Bild 144. Hans Erik Larssons Jaguar 1,5 l från 1947. Foto: Clas Göran Carlsson.

En annan av vinnarna var Kent Falks E-type, 4.2 l, från 1965. Kent, hemmahörande i Mölnlycke, hade renoverat det mesta på bilen helt själv, men hade fått lite hjälp av både mor och far när det gällde inredningen. Kent, som är civilingenjör, hade haft så gott som hela sin E-type nedplockad. Det mesta gick bra att renovera, men några färre problem uppstod. Det gällde bl a kromringen till varningslampan för handbromsen. Det löste sig så småningom när Kent hittade en trist ring som han lät kroma om och sedan sätta på plats. Det enda som Kent inte plockade ned var växellådan och

bakaxeln, där ett litet missljud från bakaxeln irriterade. Detta problem skulle dock åtgärdas till nästkommande Sommarmöte, menade Kent. Detta år kunde Kent glädja sig åt andrapriset i klassen med sin välrestaurerade bil. Ännu idag, 2023, är Kent ägare till denna bil!



Bild 145. Kent Falks British Racing Green E-type OTS från 1965. Bilen fick andrapris i eleganstävlingen i Hjo. Foto: Clas Göran Carlsson.

Lördagen den 20 augusti anordnade Skånesektionen en träff på Bäckaskogs Slott. Man ville ordna ett möte i lite enklare form medan Jaguarerna fortfarande rullade under säsongen. Deltagarna hade med sig picknickkorg och dryck och samlades på borggården för uppställning kl 14.00. Förvaltaren och klubbmedlemmen Gerhard Marz förevisade slottet och dess museum. Kontaktpersoner var Johan Pålsson och Per-Ola Arneberg.

Den 20-21 augusti genomfördes Eskilstuna Veterandagar på Ekeby flygfält, ett samarbete mellan AHK-Eskilstuna och Eskilstuna flygklubb. Det var inte riktigt rätt väderlek för en utomhusmarknad denna dag, men i lätt regn styrde jag ändå Jaguaren mot Eskilstuna under lördagsmorgonen. Detta år hade arrangörerna reserverat plats åt klubbarna och vi letade oss fram till klubbens uppställningsplats. Totalt deltog 10-12 Jaguarer på mötet. En av deltagarna var Jan-Erik Lethagen i sin fina S-type. Jan-Erik menade att marknaden enbart borde vara ett forum för entusiaster och att man därför inte skulle annonsera ut evenemanget i pressen. Det skulle understryka allvaret i den grundläggande tanken att slå ett slag för våra gammelmilar.

Hans-Olof Persson var en av utställarna och också medlem i Jaguarklubben. Hans-Olof ägde en XJ 6, 1970-års modell. Bilen var i behov av en del smärre justeringar, sade Hans-Olof. Enklare rostskador skulle åtgärdas, byte av hastighetsmätarvajer skulle ske och lite annat smått och gott skulle fixas innan bilen ställdes av för vintern.

Till marknaden hade också Jan Stenback, Manfred Klopotek och Tore Miller kommit i Jans XJ 6. Trion var nöjda med arrangemanget och Jan tyckte att arrangörerna gjort vad man kunde begära av dem. Vi upplevde marknaden förra året som större och intressantare, men jag tror vädret påverkat såväl deltagare som utställare, fortsatte Jan. Flyguppvisningen hade vi väntat oss mer av, uppgav trion. Det blev några starter och landningar, lite väl fjuttigt.

Hugo Hansson hade tagit med sig sonen Mårten och färdades i Hugos fina Mk X. Jag deltog i marknaden redan förra året och var mycket positiv till arrangemanget, sade Hugo. Vi räknar med att det blir lika trevligt att gå runt och titta även i år.

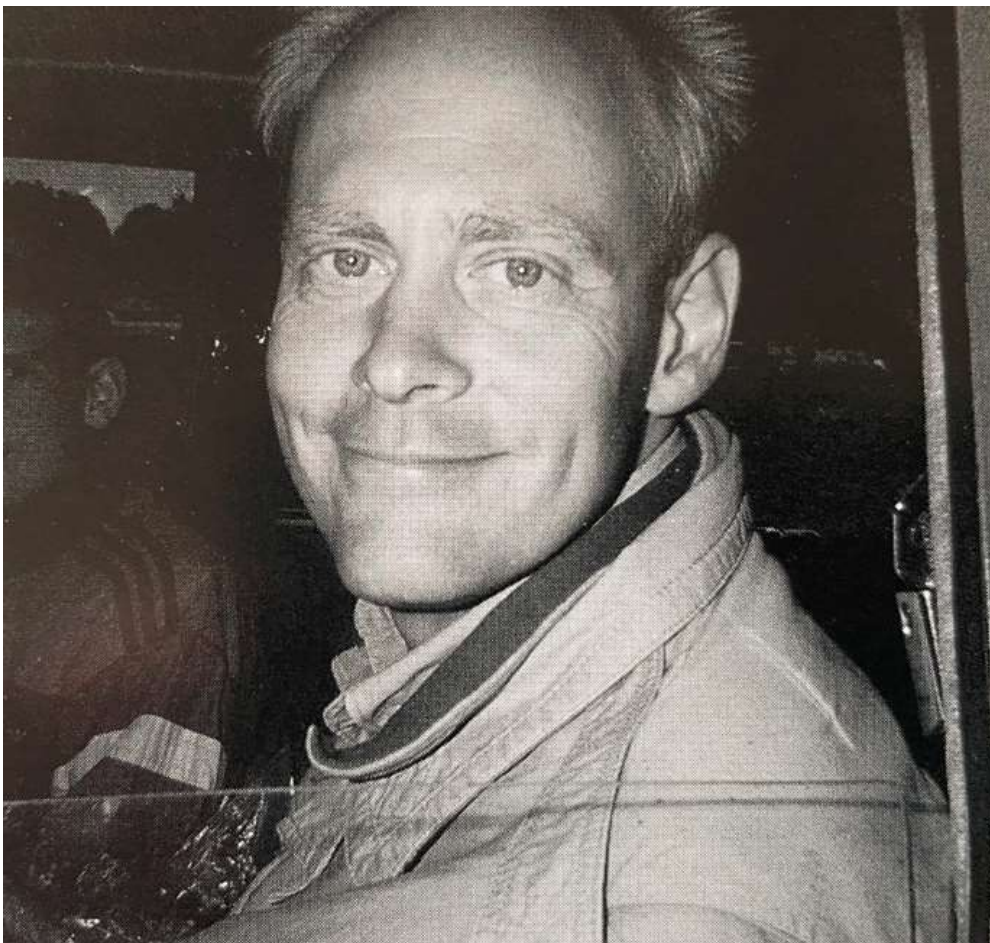


Bild 146. Från tidning 132 okt 1994 sid 19. Jan-Erik Lethagen vill att marknaden bara ska besökas av entusiaster. Foto: Leif H Andersson.



Bild 147. Från tidning 132 okt 1994 sid 19. Hans-Olof Persson hade eget bord på marknaden. Sålde allt från gräsklippare till tavlor. Foto: Leif H Andersson.



Bild 148. Från tidning 132 okt 1994 sid 19. Bert Carlsson och Eva Andersson gjorde många fynd på marknaden dock inte en enda bildel. Foto: Leif H Andersson.



*Bild 149. En fin Mk V av 1950-års modell tillhörde Karl-Erik Ivarsson. Bilen såldes 1996 till Anders Falck. Står inget om besiktning för så gamla bilar i Transportstyrelsens register så den kan fortfarande rulla på våra sommarvägar.
Foto: Leif H Andersson.*



Bild 150. Från tidning 132 okt 1994 sid 19. Hans och Elyv Dahléns Mk II, 3.4 l från 1962. Bilen finns inte längre kvar i Transportstyrelsens register. Foto: Leif H Andersson.

Söndagen den 21 augusti samlades Göteborgssektionen på ICA-gården i Billdal för att titta på bilder från sommarens Jaguaräventyr och för att planera den förestående Danmarksresan kommande helg.

Söndagen den 28 augusti genomförde Stockholmssektionen ett familjerally i Södermanland. Färden gick från Skärholmen mot den första kontrollen som låg vid Sturehovs slott med sin vackra park och är ett trevligt utflyktsmål. Kontrollen bestod av fem frågor varav en av frågorna gällde vilket som är Södermanlands landskapsdjur, fiskgjuse, ormvråk eller utter. Rätt svar, fiskgjuse! Vi kunde se Mikael och Susanne Wetterlunds pannor i djupa veck när de funderade på de finurliga frågorna. Nästa kontroll låg en bit från Salems golfklubb vid Viksbergs båtvik. Fem kniviga frågor skulle besvaras av vilka en var vilken som är högsta vikt på en golfboll, 29, 46 eller 100 gram? Rätt svar, 46 gram. Hugo Hansen och Krister Sylvén såg mycket bistra ut inför denna uppgift!

Nu följde en sträcka med grusväg, med en och annan sten, vilket förorsakade en av deltagarna ett fult märke i underredet på bilen. Nära Eklunds kurva fanns kontroll tre bemannad, där deltagarna kastade ringar med mycket olika framgång. En av dem som gjorde framgångsrika försök var Carina Froby medan Ming Chen och Ulf Gullberg tittade på. Några kilometer längre fram fick deltagarna möjlighet till matuppehåll. Dagens kock var klubbmästare Mats Björnlund som delade ut varm korv och läsk. Han hade för övrigt hjälp av sina döttrar Martina och Lina. De som hade med sig kaffe och kaka tog en kopp. Några som passade på att ta en varm korv var Börje Kjellberg, Anders Svensson och Arne Rydberg. Efter det väl mottagna matuppehållet fortsatte färden mot sjön Klämningen, där nästa kontroll befanns sig med en del allmänbildande frågor. En av dessa var vad leverantören hette som tillverkade Jaguar XJS i kombiutförande: Lynx, Bertone eller Daimler? Rätt svar, Lynx. (Parentetiskt kan jag nämna att även Bertone försökte sig på XJS, men gjorde en ganska ful version av modellen). Per Axel Brandt med assisterande Alf Byhlin svarade naturligtvis rätt och tog så småningom också hem förstapriset i tävlingen.



*Bild 151. Från tidning 133 dec 1994 sid 19. Två av deltagarna var Mikael och Susanne Wetterlund.
Foto: Hans Edelin.*



Bild 152. Från tidning 133 dec 1994 sid 23. Mikael Wetterlund körde som vanligt sin gröna Mk II från 1964. Mikael sålde bilen till Karl-Gustav Wardaeus 2002 som i sin tur sålde till Sana Automobil i Lomma 2017. Bilen fick körförbud 2020 pga utgången föreläggande om åtgärdande av brister. Foto: Hans Edelin.



Bild 153. Från tidning 133 dec 1994 sid 19. Mats Björnlund svarade för lunchen denna dag och serverade varm korv med bröd. Foto: Hans Edelin.



Bild 154. Från tidning 133 dec 1994 sid 19. Till sin hjälp med serveringen hade Mats sina döttrar Martina och Lina. Foto: Hans Edelin.



Bild 155. Mats Björnlund körde sin XJS från 1987 som han köpte 1990 och som fortfarande är i hans ägo. Bilen godkändes i besiktning 2019. Foto: Clas Göran Carlsson.



Bild 156 A. Från tidn. 133 dec 1994 sid 21. Börje Kjellberg, en av deltagarna. Foto: Hans Edelin.



Bild 156 B. Från tidning 133 dec 1994 sid 23. Börje Kjellberg körde sin gula E-type V 12, serie 3, 5.3 l, OTS från 1971. Bilen fanns fortfarande med i klubbens matrikel under 2015, men i dagsläget finns den inte längre kvar i Transportstyrelsens register. Foto: Hans Edelin



Bild 157. Från tidning 133 dec 1994 sid 21. En av deltagarna var Anders Svensson som körde sin E-type V 12. Foto: Hans Edelin.



Bild 158. Från tidning 133 dec 1994 sid 19. Förstapriset i rallyt gick till Per Axel Brandt. Per Axel körde sin XJS V 12 Coupé från 1975. Foto: Hans Edelin.



Bild 158 A. Från tidning 133 dec 1994 sid 19. Lars Sved och Mikael Grewe väntar på slutresultatet. Foto: Hans Edelin.



Bild 158 C. Från tidning 133 dec 994 sid19. Ernie Wiklunds sambo Carina Froby kastade ringar på en av kontrollerna. Foto: Hans Edelin.



Bild 158 CC. Från tidning 133 dec 994 sid19. Ernie Wiklunds med sambo Carina Froby och dotter väntar på sin tur i rallyt. Foto:Hans Edelin.

Senare under rallyt närmade sig deltagarna Skottorps gruva och inträde löstes för gruvparksmuseet. Där hittades också nästa kontroll där en av frågorna var vad de två namngivna mössen i Askungen hette: Bert och Gus, Jack och Gus eller Sid och Mike? Rätt svar, Jack och Gus! Ernie Wiklund med dotter diskuterade saken med varandra.

Även Gunnar Wallander hade ett allvarligt samtal med sonen Andreas, fem år. Deltagarna började nu närma sig slutmålet för utflykten, Mariefred. Sista kontrollen var belägen på parkeringen vid hamnen. Provet var att köra från en markering till en annan och gissa antalet varv på hjulen. Lars Sved och Mikael Grewe gjorde sitt bästa och sågs ivrigt vänta på sitt resultat.

Göteborgssektionens planerade Danmarksresa 27-28 augusti blev bara en dagsutflykt lördagen den 27 till danska Jaguarclubbens Sommarmöte i Skjoldenaesholm. På kvällen anordnades ett samkväm med Skånesektionen. Anmälan gjordes till Kent Falk.

Söndagen den 25 september anordnade Göteborgssektionen en träff med REMO i Skene. REMO var ett företag som specialiserade sig på renoveringar av samlarfordon och sportbilar. Söndagen den 30 oktober anordnades ett möte på ICA-gården i Billdal, där Bengt Mörner visade hur man monterade en växellåda. Deltagarna samlades kl 15.00 och samordnare var Kent Falk. Under oktober genomförde klubben en enkät där vi ville veta hur medlemmarna önskade att verksamheten skulle utvecklas och bedrivas.

Frågorna gällde bl a vad Jaguarbulletinen skulle innehålla. Medlemmarna fick 12 olika alternativ plus ett öppet alternativ, där man skulle gradera väsentligheten från 1-5. Alternativen var bl a tekniska artiklar, sociala träffar, omslag i färg, temaartiklar mm. Sedan fick medlemmarna också svara på om man kunde tänka sig att medverka inom något av ämnesområdena. En fråga gällde Sommarmötena och hur de skulle arrangeras.

Medlemmarna fick 7 alternativ samt ett öppet alternativ för svar. Även här fick man svara på om man kunde tänka sig att hjälpa till på ett Sommarmöte. Ytterligare en fråga handlade om matrikelns utformning. Skulle den vara i lågprisutförande och komma ut en gång om året, inbunden som en bok vart fjärde år eller ville man ha den på annat sätt.

Vi ställde också frågor om olika ingångar i matrikeln, typ namnordning, postnummerordning, modellordning mm. Givetvis också en fråga om medlemmen kunde tänka sig att medverka i framtagningen av matrikeln. Ansvarig för enkäten var Kent Falk i Göteborgssektionen.

Torsdagen den 10 november arrangerade Göteborgssektionen det sedvanliga höstmötet hos Scanauto på Ringön. Ansvariga var Kent Falk och Roland Karlsson. Ett 25-tal deltagare hade anmält sig till mötet. Kent Malmgren från Scanauto hälsade alla välkomna och presenterade kvällens program.

Detta började med en information om nyheter från Scanauto och därefter en föreläsning av Björn Ahlqvist från Castrol. Temat var förstas oljor mm. Björn kom bl a in på begreppet syntetoljor och förklarade den existerande djungeln av olika begrepp inom oljebranschen. Björn påminde också om att bromsvätska är en färskvara och att vätskan bör bytas åtminstone vart annat år.

Lars Augustsson från IFC Wilco Kemi hade med sig en Jaguar XJ 6 med några år på nacken, mest maskintvättad och ganska matt i lacken. Med hjälp av en slipmaskin, försedd med en tjock skumplastskiva och lite av Auto-Glym polermedel, bearbetade Lars motorhuven till en förbluffande god finish. För att få långtidseffekt av arbetet skulle ytan förstas förseglas med ett lackskydd.

Som sista punkt på programmet presenterade Kent Malmgren årets nya Jaguar XJ 6. Vi satsar hårt på kvalitet och miljö, sade Kent och fortsatte med att berätta att Scanauto för ett par år sedan fick utmärkelsen Bästa serviceverkstad i Sverige.

Med 1995 års modell hade Jaguar återfunnit sin själ, menade Kent. Den nya fronten med nya strålkastare och mjukt modulerade skärmar påminde mycket om gamla serie I. Jaguar hade även hittat tillbaka till ursprungsformen på baklamporna.

Som en avkoppling fick medlemmarna också gnugga geniknölarna i en rätt tricksig tipstävling, där det vankades fina priser. Men före prisutdelningen bjöd Scanauto på kaffe och tårta. Vinnarna i tipstävlingen var Jan Östnäs följd av Willy Larsson och Sören Sörensson.

Priserna bestod av jackor, Jaguarutensilier, oljor och bilvårdsprodukter. Nästan alla tipstävlande fick med sig något från prisbordet, som sponsrats av kvällens samtliga företag.



Bild 159 A. Ansvarig för mötet var Roland Karlsson tv. Här ses han tillsammans med Mats Rexon och hans ljusbruna S-type, 3.4 l från 1966. Mats köpte bilen 1982 och sålde den till klubbmedlemmen Johan Fagerstedt 2011. Bilen såldes igen 2013 för att till slut hamna hos Mats Troedsson i Lund 2016. Bilen godkändes i besiktning 2017 men verkar ha ställts av 2018. Foto: Hans Edelin.

Under november blev det turbulens i klubbverksamheten. Skånesektionen hade noterat att ordförande hade betalat ut ersättningar till flera personer som arbetat för klubbens räkning och man önskade ett möte för att reda ut saken med styrelsens samtliga medlemmar.

Den 12 november träffades alltså styrelsen och flera andra medlemmar i klubbens lokal på Kristallvägen i Solberga, för att diskutera saken. Skånerepresentanten, Per-Ola Arneberg, förde ordet och menade att ersättningarna var regelvidriga och inte borde förekomma i en ideell klubb. Man hade också konstaterat att ingen av mottagarna lämnat in några kvitton på utlägg. Särskilt illa var det att ordförande själv hade fått ta del av ersättningarna.

Ordförande försvarade sig med att klubben vid styrelsemötet den 4 augusti 1989 diskuterat problemet med arbetsuppgifter inom klubben som måste utföras, men som ingen önskade åta sig. I det läget kom frågan upp om ersättningar till dem som kunde tänka sig att ta på sig sådana uppgifter. En av dessa uppgifter var att ta hand om produktionen av tidningen, då varken Skånesektionen eller Göteborgssektionen ansåg sig kunna utföra detta jobb längre. Efter påtryckningar från Bo Sanderberg och Kalle Magnusson tog ordförande på sig jobbet med tidningen och Marie Edelin åtog sig att svara för medlemsregistret. Beslutet om ersättningar fördes också in i protokollet. Ersättningar till de personer som besiktade bilar för klassikerförsäkringen skulle också utgå, om besiktningsmannen önskade det. Det sistnämnda protokollfördes inte.

Från Skånesektionen menade man dock att ordförande borde insett att dessa ersättningar var mot lagar och förordningar och att det i en ideell klubb inte fick gå till på det här sättet. Dessutom hade ingen av mottagarna betalt skatt och klubben hade inte heller betalt arbetsgivaravgift. Saken var så allvarlig att Skånesektionen önskade votering om att ordförande borde avgå. Voteringen utföll så samtliga styrelseledamöter röstade för detta förslag. Ordförande, dvs jag själv, blev så häpen av detta utfall så jag beordrade att en ny omröstning skulle ske. Omröstningen blev densamma denna gång och ordförande avgick med omedelbar verkan.

Det sved förstås att stockholmarna Hans Edelin och Mats Björnlund, mina närmaste medarbetare, röstade ut mig utan att ha analyserat situationen närmare och enbart lyssnat på Skånesektionens argument. Det blev knäpptyst i konferensrummet medan jag plockade ihop mina papper och reste mig från stolen. Det var fortfarande tyst medan jag gick de sju metrarna från kortsidan längst in i konferensrummet mot hallen, snörde på mig skorna och satte på mig rocken. Det var fortfarande ljudlöst i rummet när jag stannade upp i dörren mot gatan och sa ”Lycka till”, vilket då följdes av ett dovt sorl och mummel av ”Hej” och ”Tack”. Det var sista gången jag som ordförande eller numera före detta ordförande satte min fot i klubblokalen.



Bild 159 B. Från tidning 120 okt 1992 sid 8. Ungefär så här såg det ut under styrelsemötet den 12 november. Denna bild är dock tagen vid ett tidigare tillfälle. Foto: Bert Carlsson.

Senare engagerade sig Motorhistoriska Riksförbundets jurist Mats Munklinde för ordförandes räkning. Han kontaktade klubben och menade att det inte var särskilt ovanligt att klubbarna betalade ut ersättningar till medlemmar som utförde tjänster för klubbarna. Det var sedan upp till medlemmarna att bedöma om skatt skulle betalas in. Arbetsgivaravgift var det nog ingen klubb som betalade in. Klubben hade dock ingen förståelse för dessa argument och man var av med en ordförande som under 20 år styrt och utvecklat klubben, men som man nu inte längre hade förtroende för.

Många tyckte att det var en märklig petning av ordförande som bara gjorde sitt jobb med tidningen och följde noteringarna i protokollet från 1989, medan andra tyckte att det var förfärligt att ordförande för en ideell klubb plockade ut ersättningar. Några synpunkter från kassör och revisorer hade inte noterats.

Till de personer som möjligen var tveksamma till petningen hörde Jan Stenback och Olle Ljungström som ca 15 år senare lämnade in en ansökan om hedersmedlemskap för förre ordförande tillsammans med en meritlista på två A4-sidor. Styrelsen avslog ansökan utan motivering. Det var nog svårt för styrelsen att godkänna en ordförande som fått sparken till hedersmedlem. Förre ordförande förblev vanlig betalande medlem.

Söndagen den 27 november hälsades Göteborgssektionen välkomna till ett studiebesök hos Romlands Sadelmakeri. Romlands hade specialiserat sig på bilinredningar och hade sin verkstad på Järningen 12-14 i Partille. Arrangör, Kent Falk. År 2022 fanns företaget som startade sin verksamhet 1992, på sin adress. Vid en kontroll 2023 anger Google att företaget är permanent stängt.

Detta år var medlemsavgiften 350 kr och inträdesavgiften 175 kr. Antalet medlemmar låg på 1 341 i den matrikel som producerades under hösten 1994 för utskick under februari 1995.

Kapitel 25, 1995

Årets första tidning, nr 134, februari, innehöll bl a en artikel om Racing med Jaguar Mk II, en presentation av 1968 års XJ, Bertones Jaguarkarosser och ett reportage från Göteborgssektionens träff hos Scanauto i Göteborg. Medverkande i denna tidning var bl a Björn Lundin, Gunnar Wikman, William Holmgren och Roland Karlsson. Ny redaktör för tidningen var Peter Haventon, som också skrivit ett flertal av tidningens artiklar.

Den nya redaktören hade givetvis satt sin prägel på tidningen, vilket kunde ses redan på omslaget där den klassiska övre delen av tidningen med klubbens symbol och tidningens namn i Jaguars stilfulla och eleganta typsnitt ersatts av ett typsnitt i mera rundade former, typ Svensk Damtidning.

Olle Aronsons smakfulla inramning av förstasidans bild var ersatt av mera blaffiga gröna fält runt omslagsbilden. För layouten stod nu Anette Binen. På det hela såg tidningen bra ut om vi bortser från framsidan. För tryckningen stod nu Norra Skåne Offset i Hässleholm som ersatt OH Tryck som Stockholmssektionen använt sig av under mer än tio år.

Det skulle dröja ända till nr 197, 2008, då klubben återgick till ett typsnitt som påminde om det i forna tiders tidningar. Då hade man också döpt om tidningen till Jaguar Times med hänvisning till att tidningen inte längre var en bulletin på två, tre sidor. Men Jaguarbulletinen var ju ett egennamn och som sådant kan vilken tjock tidning som helst heta Jaguarbulletinen.

Vi var flera från klubbens historiska tid som grämdes över namnet, så till slut genomförde klubben en omröstning i tidningen. Jaguar Times vann och därmed var saken avgjord! Från tidning nr 206 från 2010 krymptes ordet Jaguar till ett minimum och lades in i T:et på Times. Med tiden har tidningens kvalitet successivt förbättrats och idag, 2023, kan varje medlem visa upp en fin klubbtidning.



Bild 160: Det skulle dröja till nr 197, 2008, då klubben återgick till ett typsnitt som påminde om det i forna tiders tidningar. Då hade man också döpt om tidningen till Jaguar Times med hänvisning till att tidningen inte längre var en bulletin på två, tre sidor.

Foto: Leif H Andersson.

Med Peter Haventons första tidning 1995 kom också den nya matrikeln, där all grundinformation nu låg i PC-miljö, vilket förenklade en del rutiner i klubbens administration. Tidigare låg all datahantering såsom registerhållning, etiketter, matrikel mm hos Datacentralen i Stockholm, där uppgifterna sedan kunde beställas och köpas av klubben.

Innehållet bestod av fyra olika delar: Medlemsregister i bokstavsordning och i postnummerordning, samt fordonsregister i årsmodellordning och registreringsnummerordning.

Som jag ser det var det den mest underliga och ogenomtänkta matrikel klubben producerat. Uppgifterna kom omväxlande på höjden och på bredden dvs vi fick vrida matrikeln hit och dit för att kunna ta del av uppgifterna.

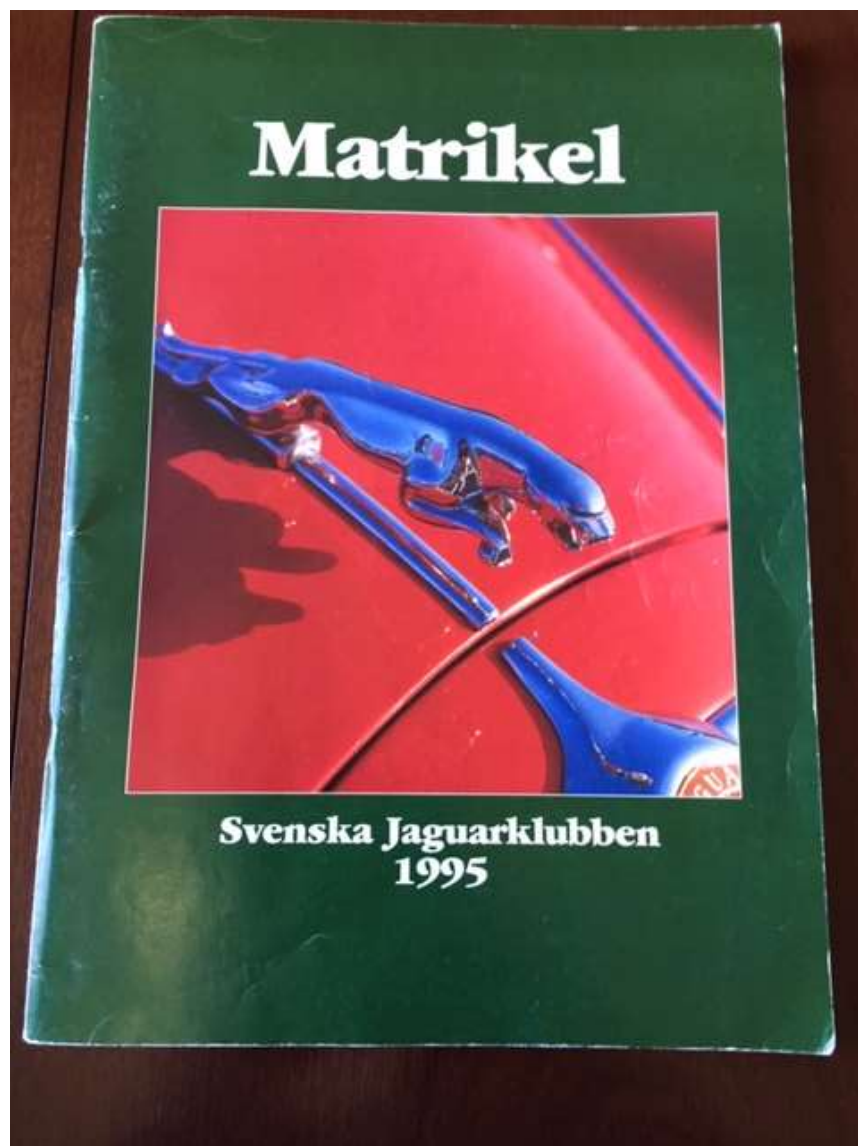


Bild 161. Det var en svårhanterlig matrikel klubben hade producerat i denna upplaga. Foto: Leif H Andersson

Ville vi veta vilken bil Kalle Karlsson hade gick det inte att få fram. Medlemsregistret saknade denna uppgift. Matrikeln hade nu tryckts i A4-format dvs omöjlig att få in i handskfacket, om man ville ha den med sig i bilen. Det utlovades en ny matrikel till nästa år, 1996, men det dröjde längre tills en användbar matrikel kom ut. Då hade ansvariga också tänkt till och återgått till det gamla, mera hanterliga formatet A5.

I första numret 1995 efterlyste Stockholmssektionen en ny lokal med motiveringen att lokalen på Kristallvägen i Solberga inte uppfyllde klubbens behov. Man ville ha ett större lagerutrymme och bättre parkeringsmöjligheter.

Intresserade uppmanades att kontakta Ulf Sjödin eller Mats Björnlund i ämnet. Det blev ingen uppgradering av lokalen. Istället avyttrades klubbens eleganta, sofistikerade och engelskinspirerade lokal redan året därpå, 1996, av den nya klubbledningen pga kostnadsskäl.

Hans Edelin meddelade att klubben för några år sedan hade tagit fram ett nytt medlemskort i form av ett kreditkort. Detta hade präglats av en firma som senare gick i konkurs och därefter hade det varit svårt att få fram en ny producent. Klubben skulle under våren och sommaren ta fram resterande kort till dem som inte erhållit kort tidigare. Han meddelade också att den lilla runda etiketten "Årsavgift betald" skulle sändas ut med aprilnumret.

Under tiden 22-26 februari deltog klubben med en monter på bilmässan i Göteborg. På plats fanns Alf Olofsson och Jeanette Klingborg från Klippan, som tillsammans med Mikael Grewe från Sigtuna byggde och bemannade montern. Även klubbmedlemmar från Göteborgssektionen assisterade.

Bakom en disk stod funktionärerna som informerade, pratade Jaguar och sålde böcker och klubbtilbehör. Särskilt två fina bilar drog till sig uppmärksamheten. Det var Christer Olssons vita E-type V 12 och Kent Malmgrens Mk VIII i svart och grått från 1958. Modellen byggdes bara under åren 1957-1958 i 6 212 exemplar. Nytt för modellen var den hela vindrutan och att den kunde beställas i tvåfärgslack.

Efter Kent Malmgren har bilen bytt ägare några gånger. 2005 togs bilen över av Jan Erik Herlin i Norrtälje och under 2006 övergick bilen till ett av hans företag, Stall Majgårdens, med adress Strandvägen/Ackordcentralen i Stockholm.

Under 2009 gick ägarskapet över till Ulf Hultman Teknik i Hasslö, som bl a bedriver handel med veteranbilar. Bilen fick körförbud 2009 pga utebliven kontrollbesiktning.

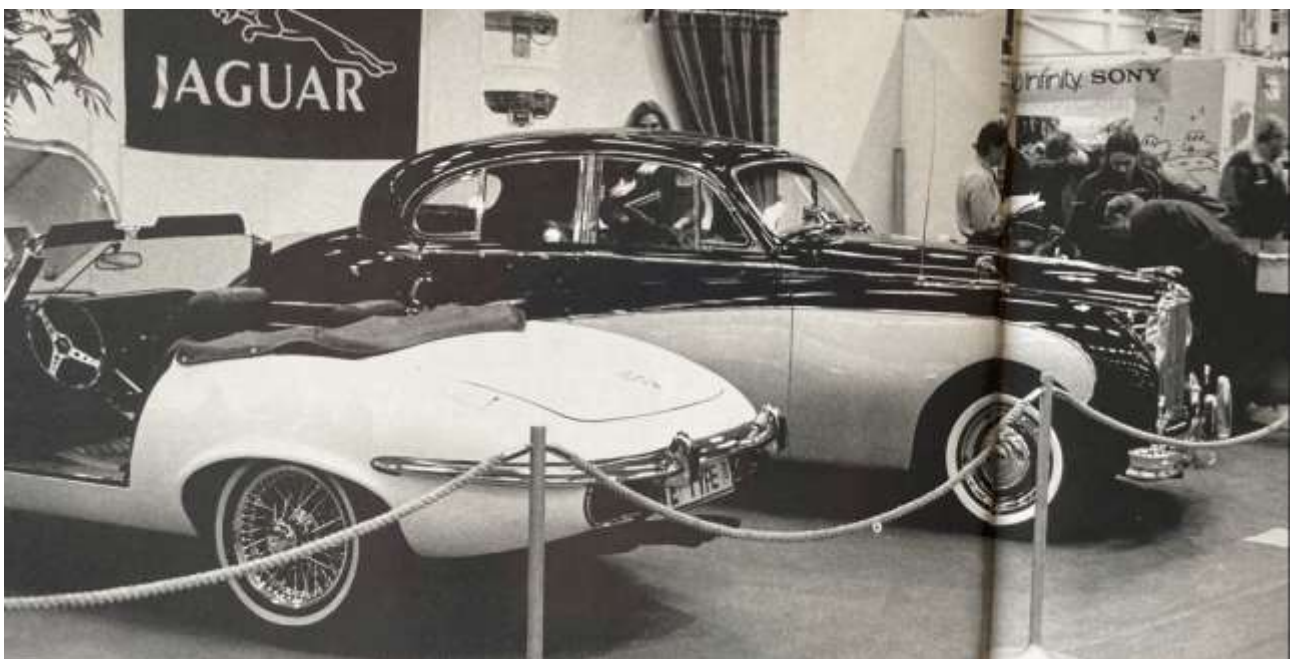


Bild 162. Från tidning 135 nr 2 sid 31 1995. Kent Malmgrens ovanliga Mk VIII i svart och grått från 1958. Den stora nyheten med bilen var den hela vindrutan och att bilen gick att beställa i tvåfärgslack. Foto: Kent Falk.



Bild 163. Från tidning 135 nr 2 sid 31 1995. Mikael Grewe ansvarade tillsammans med Alf Olofsson och Jeanette Klingborg för montern. De sistnämnda representerade också tidningen Jaguar World. Foto: Kent Falk.

Den 23 februari hade Wermland-Nerikesektionen möte. Kontaktpersoner var Ebbe Ström och Sven Nordensten.

Den 26 februari hade Skånesektionen träff på Lastbilsbolaget i Helsingborg. Där diskuterades kommande aktiviteter under våren och en videofilm visades. Kontaktperson var Per-Ola Arneberg.

Den 26 februari avhölls också ett möte i Göteborgssektionens regi. Mötesplatsen var ICA-gården. Träffen startade kl 15.00 då man bl a visade en videofilm gällande historisk racing. Kontaktperson var Kent Falk.

Den 27 februari hade Hälsingland-Gästriklandsektionen möte i klubbverkstaden på Hedenvägen i Bollnäs. Kontaktperson var Tage Bålefalk. I den nedlagda cementfabriken jobbade ett antal av klubbens medlemmar från sektionen med att renovera äldre Jaguarer. Och bygga nya!

De flesta av medlemmarna kom från närtrakten, men Bjarne Svendsen och Ingvar Mood körde ofta ned från Hudiksvall till Bollnäs för att delta i det pågående klubbprojektet med en Mk II för Historic Racing.

Hur gick det då för Mk II-projektet! Det blev till slut alldeles för mycket jobb med bilen och projektet rann tyvärr ut i sanden. Efter några år såldes hela projektet till Bertil Bäckström i Söråker. Han i sin tur överlät senare bilen till ytterligare en person som troligtvis inte heller slutförde renoveringen.

Bjarne planerade själv för två C-type där han i dagsläget hade alla delar till den ena, medan den andra snart skulle bli komplett. Sedan återstod endast hopmonteringen! Det jobbet skulle dock genomföras hemma i det egna garaget i Hällsäter utanför Hudiksvall.

Även Tomas Sköld arbetade med en C-type och var den som kommit längst. Chassit var byggt av en svetsduktig norrlänning strax utanför Bollnäs och det bestod av både fyrkantrör och runda rör. Bilen var i huvudsak baserad på Mk II och det var t ex dess bakaxel som bestämde bredden på karossen.

Längden och bredden stämde inte med originalet, men den ökade längden medförde att bilen blev lättare att köra dvs det fanns mera plats i sittbrunnen. Karossens mittdel var av aluminium medan fram- och bakdelarna var gjorda i glasfiber.

Tomas hade köpt 16 tumsfälgar, medan naven faktiskt var för 15 tumsfälgar, vilket gjorde att nya fälgbanor måste göras. I bilen skulle Tomas antingen sätta en 3.4 l motor eller en 3.8 l motor, tagna från t ex Mk II.

I lokalen fanns också bröderna Häggeborgs Mk VII som var på väg mot sin fullbordning i svart lack. Bilen hade i sitt tidigare liv uppträtt som filmstjärna i filmen "Some Kind of Wonderful". En knappast sevärd film, menade Bengt Häggeborg, men det är ju alltid roligt att se Jaguar på rörliga bilder.



Bild 164. Från tidning 135 nr 2 1995 sid 24. Deltagarna i såväl Mk II-projektet som alla andra projekt Hälsingesektionen arbetade med. Fr v Bengt Häggeborg, Ingvar Mood, Tage Bålefalk, P O Norell, Bjarne Svendsen, Johnny Eriksson och Tomas Sköld. Foto: Peter Haventon.

Den 2 mars hade Stockholmssektionen möte i klubblokalen på Kristallvägen i Stockholm. Kontaktperson var Mats Björnlund.

Den 25 mars hade Skånesektionen träff på Lastbilsbolaget i Helsingborg kl 16.00. Jens Arneberg visade diabilder från en mängd Jaguarträffar världen över. Kontaktperson var Per-Ola Arneberg.

Den 26 mars avhölls ett möte i Göteborgssektionens (Västsektionen), regi på ICA-gården i Billdal kl 15.00. Seminarium om blyfri bensin stod på programmet. Kontaktperson var Kent Falk.

Den 27 mars hade Hälsingland-Gästriklandsektionen möte i klubbverkstaden på Hedenvägen i Bollnäs. Kontaktperson var Tage Bålefalk.

Den 30 mars hade Wermland-Nerikesektionen möte. Kontaktpersoner var Ebbe Ström och Sven Nordensten.

Jaguarbulletin nr 135, april, innehöll bl a en artikel om XJR, ett reportage från Jaguar på Genévesalongen och också några artiklar om klubbens verksamhet på olika områden. Medverkande i denna tidning var Göran Ambell, Per-Ola Arneberg och Kent Falk. De flesta av artiklarna var skrivna av Peter Haventon.

I aprilnumret presenterades den enkät Kent Falk tagit fram och informerat om under hösten 1994 och som 132 medlemmar svarat på dvs ca 10 % av medlemmarna. Tre huvudområden hade berörts och ett antal delfrågor skulle graderas från 1-5. Fråga 1 behandlade vad klubbtidningen skulle innehålla. Där fick Tekniska artiklar högsta betyg följt av Temaartiklar och Verkstadsreportage. Däremot fick sociala artiklar från olika träffar i klubben lågt betyg, vilket skulle kunna antyda att reportage från Sommarmöten och utflykter borde föras in i mindre utsträckning. Önskemål som också kom upp under fråga 1 var bl a information om knep och knåp vid renovering, presentation av nya medlemmar, utbytbarhet av reservdelar, skatter, import och blyfritt.

Fråga 2 handlade om hur Sommarmötena skulle arrangeras. Där fick helg med övernattnig på hotell/kursgård högt betyg, medan helg med övernattnig på camping fick lågt betyg. Några önskemål som uttrycktes var enklare, billigare och inte för dyrt, ett önskemål som gick emot det alternativ som fick högsta betyg. Bankörning, lokala möten med picknick och mer reservdelsförsäljning var andra önskemål.

Fråga 3 handlade om hur matrikeln skulle utformas. Icke oväntat fick medlemsregister i namnordning högst betyg följt av lågprisutförande årligen. Lägst betyg fick inbunden matrikel vart fjärde år.

Under april fick medlemmarna också en uppdatering av vad man ska tänka på för att få helförsäkring på sin veteranbil. Kraven var att bilen skulle vara i fint originalskick eller omsorgsfullt renoverad, rost fick inte förekomma, huvudströmbrytare och brandsläckare skulle vara monterade och bilen skulle vara godkänd av Svensk Bilprovning.

Den 4 april hade Stockholmssektionen möte i klubblokalen på Kristallvägen i Stockholm kl 19.00. Kontaktperson var Mats Björnlund.

Den 10 april hade Hälsingland-Gästriklandsektionen möte i klubbverkstaden på Hedenvägen i Bollnäs kl 18.30. Kontaktperson var Tage Bålefalk.

Den 24 april hade Hälsingland-Gästriklandsektionen möte igen i klubbverkstaden på Hedenvägen i Bollnäs kl 18.30. Kontaktperson var Tage Bålefalk.

Den 27 april hade Wermland-Nerikesektionen möte. Kontaktpersoner var Ebbe Ström och Sven Nordensten.

Lördagen den 29 april träffades Skånesektionen på Hedbergs Bil i Malmö, Jägersro, kl 13.00. Kontaktperson var Per-Ola Arneberg. Deltagarna fick träffa två nykomlingar i Jaguarsammanhang, dels den nye återförsäljaren i Skåne, Hedbergs Bil med Carl Hedberg i spetsen, dels den andra nykomlingen, Jaguar XJR.

Efter att Carl Hedberg presenterat företaget bjöds på landgång med öl och därefter blev det en rundvandring i servicehallen. Nu återstod en grundlig redovisning av de nya Jaguarmodellerna samt tillfälle att provköra en av demovagnarna, en turkosmetallic bil som väckte en del uppmärksamhet ute på stan. Bland deltagarna kunde vi se Christer Hammarlund och Jens Arneberg som med stor förtjusning provkörde den nya bilen.

Bland de andra ca 12-15 deltagarna fanns Johan Pålsson och förstås arrangören själv, Per-Ola Arneberg.



Bild 165. Från tidning 136 nr 3 sid 30 1995. Christer Hammarlund lämnar den turkosa bilen efter provkörningen. Foto: Jens Arneberg.



Bild 166. Från tidning 136 nr 3 sid 31 1995. Joakim Stare från Halmstad anlände i sin E-type serie 3, V 12 Coupé, 2+2 från 1972. Bilen fanns med i klubbens matrikel tom 1999, men finns i dagsläget inte registrerad hos Transportstyrelsen. Foto: Jens Arneberg.

Den 30 april hade Göteborgssektionen, nu även kallad Västsektionen, en träff hemma hos Sten Tellander i Borås kl 14.00. Deltagarna fick se godbitarna i Stens välfyllda garage. Kontaktperson var Kent Falk.

Den 4 maj höll stockholmarna årets första möte vid Brostugan kl 19.00. Kontaktperson, Mats Björnlund.

Den 8 maj höll Hälsingland-Gästriklandsektionen möte i klubbverkstaden på Hedenvägen i Bollnäs kl 18.30. Kontaktperson, Tage Bålefalk.

Den 10 maj genomförde Skånesektionen en träff i Råå. Kontaktperson, Per-Ola Arneberg.

Den 13 maj höll Jaguarklubben sitt årsmöte på Volvo i Göteborg kl 11.00. Genom Ingvar Thorells goda kontakter med Volvo fick klubben tillgång till utmärkta lokaler, en god lunch och en visning av det nya Volvomuseet. Ett 40-tal medlemmar hade hörsammat kallelsen, varav ett 10-tal kom i riktiga bilar. Det blev en del kritik mot den förra styrelsen och den nya fick i uppdrag att undersöka förra styrelsens ekonomiska transaktioner. En del nya ansikten blev resultatet av dagens val av ledamöter. Den nya styrelsen kom att se ut på följande sätt.

Ordförande, Ingvar Thorell
 Vice ordförande, Björn Lundin
 Sekreterare, Hans Edelin
 Interimskassör, Ingemar Wenngren, Gullarp Consulting
 Övrig ledamot, Sven Nordensten
 Övrig ledamot, Kent Falk
 Övrig ledamot, Per-Ola Arneberg
 Övrig ledamot, Mikel Grewe
 Suppleant, Johan Pålsson
 Suppleant, Peter Sommer

Suppleant, Lennart Åhsberger
Suppleant, vakant

Revisor
Ingemar Wenngren, Gullarp Consulting

Övriga representanter
Hälsingland-Gästrikland, Tage Bålefalk
Wermland-Nerike, Sven Nordensten
Stockholm, Mats Björnlund
Östergötland, Peter Sommer
Västra Sverige eller Västsektionen fd Göteborgssektionen, Kent Falk
Södra Sverige fd Skånesektionen, Per-Ola Arneberg

I övrigt beslutades bl a att styrelsen fortsättningsvis ska bestå av ett ojämnt antal ledamöter, som väljs växelvis på två år. Ordförande skulle ha utslagsröst. Det beslutades också att styrelsens medlemmar skulle vara befriade från medlemsavgift.

Jag kan tillägga att Hans Edelin, som tidigare varit såväl vice ordförande som sekreterare, efter kort tid lämnade styrelsen på egen begäran. Han hade då sett sina uppgifter långsamt läggas över på andra personer. Det är också värt att notera att Hans under alla år i styrelsen, på ett förtjänstfullt sätt, skött sina åtaganden för klubbens och styrelsens räkning.

Den 22 maj höll Hälsingland-Gästrikesektionen möte i klubbverkstaden på Hedenvägen i Bollnäs kl 18.30. Kontaktperson, Tage Bålefalk.

Den 28 maj genomförde Göteborgssektionen numera kallad Västsektionen eller Västra Sverige, en utflykt med picknick. Deltagarna samlades vid ICA-gården i Billdal kl 12.00. Kontaktperson, Kent Falk.

Jaguarbulletin nr 136, juni, innehöll bl a en presentation av Bengt Mörnars 3.4 l saloon eller Mk I som den också kallades. Medverkande i denna tidning var bl a Per-Ola Arneberg, Kent Falk, Bertil Rastland, Björn Lundin, Ingvar Thorell och Ingemar Wenngren.

Vi fick också ta del av ett reportage från en långfärdsresa med E-type Open Two Seater, körd av Kent Falk och Minna Numminen, en E-type Fixed Head Coupé, körd av Per-Ola Arneberg och Maria Willeborg samt en Mk X med Alf Olofsson och Jeanette Klingborg vid ratten. Nedan några bilder från resan.



167. Från tidning 136 nr 3 sid 8 1995. Erik Arnebergs röda E-type, 4.2 l från 1965 ligger i tåten i raden av bilar på resan genom kontinenten. Erik köpte bilen 1984 och sålde den 1999 till Sune Lundgren i Örnsköldsvik. Här på bilden körs bilen av sonen Per-Ola Arneberg. Bilen godkändes i besiktning 2018. Foto: Kent Falk.



Bild 168. Från tidning 136 nr 3 sid 9 1995. Kent Falk i förarsätet på sin gröna E-type roadster. Foto: Minna Numminen med Kent Falks kamera.



Bild 169. Från tidning 136 nr 3 sid 9 1995. Per-Ola Arneberg tar in lunchen från förarsätet på sin bil. Foto: Kent Falk.

I juninumret fick förre redaktören, Leif H Andersson dvs jag själv, löpa gatlopp i en skrivelse av redovisningskonsulten Ingemar Wenngren vid Gullarp Group Consulting AB. Ingemar Wenngren skrev att medel på ett brottsligt sätt förts över till enskilda intressenter. De överföringar som åsyftades hade gjorts till redaktören, Leif H Andersson, och till den person som skötte medlemsregistret, Marie Edelin samt till en av klubbens besiktningsmän i försäkringskommittén, Per-Ola Arneberg. Även kassören, Ulf Sjödin, fick sina fiskar varma liksom revisorerna, Ulf Ekestubbe och Lars Sved, för att inte ha observerat ovanstående och därmed åsidosatt det ansvar och förtroende som givits dem.

Möjligen kan någon undra varför klubbens besiktningsman (och initiativtagare till undersökningen), inte slog larm vid mottagandet av ersättningen om den var brottslig, men revisorn godtog ersättningen till besiktningsmannen och registerhållaren, men inte till redaktören. Det hela kändes inte rätt, men det är ju min egen personliga uppfattning.

I revisorns inläga nämndes inget om att det på styrelsemötet i Sunne den 4 augusti 1989 hade beslutats att ersättning skulle utgå, dels till redaktören, dels till den person som administrerade medlemsregistret.

Inget nämndes heller om att MHRF:s jurist, Mats Munklinde, engagerat sig för förre ordförande och redaktörens räkning och kontaktat klubbledningen för att tala om att det inte var helt ovanligt med ersättningar till klubbmedlemmar som åtog sig tunga ansvar inom klubben.

Inte heller nämndes att förre ordförande velat lämna sin version av händelserna i form av "Öppet Brev till Svenska Jaguarklubbens medlemmar" som bilaga till tidningen. Brevet, dvs försvarstalet, refuserades och betecknades som pajkastning.

Per-Ola Arneberg, som tagit huvudinitiativet till undersökningen av utbetalningarna, valdes några år senare till ordförande för klubben.

Under juni fick vi en presentation av Bengt Mörners orenoverade Mk I från 1959, från början kallad Jaguar 3.4 l saloon. Bilen inregistrerades den långa, heta och getingrika sommaren 1959 i Mariestad. Köpare var stadens färghandlare vid namn Kurt Gillis Green. Bilen var på den tiden svart med röd inredning och i besiktningssinstrumentet stod det, som sagt, 3.4 l saloon/1959. Bilens överensstämmelse med typfordonet intygades av importören själv, Åke Fredlund.

Den 11 september 1959 blev alltså Kurt Gillis, ursprungligen från Skara, ägare till bilen. Bilen var, som sagt, från början svart, men efter en vattenplaningsolycka i slutet av 1960-talet behövde delar av karossen renoveras och i samband med dessa åtgärder lackerades bilen om i Old English White. Så såg bilen också ut när Bengt Mörner köpte den 1979. Orörd, sånär som på den nya lacken.

Bengt yttrade sig om bensinförbrukningen och sa att motorn drog nästan lika mycket bensin på tomgång som i 130 km/tim och att bilen därför var dyr att köra i stadstrafik. Däremot på landsväg, fortsatte Bengt, sänkte överväxeln bensinförbrukningen på ett avgörande sätt. Bilen hade i dagsläget gått ca 14 000 mil, men hade inte rullat särskilt mycket de senaste åren. Istället hade tiden slukats av andra projekt.

Bilen förvärvades 2005 av Bengt Ericsson i Kollared och var därmed inne på sin tredje ägare. Bilen godkändes vid besiktning under 2018.



Bild 170. Från tidning 136 nr 3 1995 sid 25. Bengt Mörner ägde bilen i 26 år innan den fick en ny ägare. Foto: Peter Haventon.



Bild 171. Från tidning 136 nr 3 1995 sid 24. Lite enklare säten än i efterföljaren Mk II, då framstolarna fick brickor i ryggen. Foto: Peter Haventon.



Bild 172. Från tidning 136 nr 3 1995 sid 26. Fina linjer på Mk I med lite mindre bakruta än på efterföljaren Mk II. Också lite enklare bromsar då Mk I:ans trumbromsar övergivits och ersatts med skivbromsar runt om. Foto: Peter Haventon.

I juninumret fick vi också en presentation av nye ordförande Ingvar Thorell. Ingvar (f 1942) hade sedan barnsben varit tekniskt intresserad och ägt många bilar från Morgan till Formel 3 racerbilar. I dagsläget hade han en Jaguar Mk II.

Vidare hade Ingvar varit ordförande i Historiska Formelklubben under fem år och kört historisk banracing under ett antal år. Ingvar berättade också att han under de senaste 20 åren arbetat inom Volvo, Göteborg, varav tre år i USA och tre år i Fjärran Östern.

Sedan fem år tillbaka var Ingvar VD för Lastbilsbolaget Bildeve, som var återförsäljare av Volvo lastbilar i Helsingborg. Gift med Ingrid, som också var stor bilentusiast, hade de tillsammans två utflugna döttrar.

I garaget fanns vid denna tid den nylackerade Mk II:an plus nödvändiga verktyg för underhåll. Ingvar hade vid denna tidpunkt varit klubbmedlem under fem år och mer aktiv i verksamheten de senaste två åren.

Ingvar var inte ordförande under särskilt lång tid. Redan i mars 1996 överlämnade han klubban till Björn Lundin. Han hade då fått ett fint erbjudande från Volvo att starta ett bolag för lastvagnsförsäljning i Landre, Pakistan.

Kontraktet varade i tre år och därefter var Ingvar tillbaka i Sverige. Efter årsskiftet 2000 åtog han sig att, efter att Peter Haventon avslutat sin tid som redaktör, ansvara för Jaguarbulletinen som då bytt namn till Jaguar Times. Efter en tid lämnade dock Ingvar uppdraget och i matrikeln för 2005 fanns han inte längre registrerad som klubbmedlem.



Bild 173. Från tidning 136 nr 3 1995 sid 33. Klubbens nye ordförande, Ingvar Thorell från Ängelholm. Under ca ett år höll Ingvar i klubban, men återkom senare för andra uppdrag för klubbens räkning. Foto: Peter Haventon.

Under juni meddelades också att förre Jaguarchefen Lofty England hade gått bort. Lofty var en av bilhistoriens mest färgstarka personligheter och hade nu avlidit tisdagen den 30 maj efter en tids sjukdom. Lofty England hette egentligen Frank Raymond Wilton, men det var inte många som kallade honom vid hans tillnamn Frank. Istället fick han smeknamnet Lofty pga sin ansenliga längd, 196 cm.

Lofty England var nog mest känd för att ha inspirerat till Jaguars fantastiska insatser under 1950-talets internationella sportvagnstävlingar. Han var en välbekant person i depåerna vid Le Mans, Reims, Sebring och andra berömda banor. Man kan nog säga att det var Lofty som lade grunden för Jaguar som legend i tävlingssammanhang genom alla segrarna i Le Mans. Det är med nostalgi jag tänker tillbaka på Jaguarweek 1984, i Stratford-upon-Aven, då vi var några stycken från Svenska Jaguarklubben som hälsade på Lofty och fick en del intressanta Jaguarsamtal med honom.

Den första juni höll stockholmarna möte vid Brostugan kl 19.00. Kontaktperson, Mats Björnlund.



Bild 173 C. Denna bild är troligen från ett av mötena vid Brostugan. Den här gången medverkade vår sekreterare Hans Edelin tv och klubbens grundare, Bernt Liljegren. Foto: Clas Göran Carlsson.

Den 9-11 juni avhölls Sommarmötet, där Birger Carlsson från BC Motors i Virserum stod som värd. Samtidigt firade firman sitt 20-årsjubileum. Mötet hölls i Virserums semesterby, vackert belägen vid Virserumssjön och Hotell Dacke. Många klubbmedlemmar körde mot Virserum redan under fredagen i soligt väder och det var många i omgivningen som vände på huvudet när de gamla välvårdade Jaguarerna susade förbi.

På kvällen den 9 bjöds på grillfest i ett partytält. Orsaken till att det blev fest i ett tält var att vädret slagit om och det hade börjat duggregna. Under den tidiga kvällen höll styrelsen en sammankomst och därefter blev det en hel del Jaguarsnack. Det var många som inte gick till sängs förrän framåt småtimmarna.

Lördagen den 10 började med en aning kylig och mulen väderlek, men framåt eftermiddagen klarnade det upp och blev en solig eftermiddag. Aktiviteterna avlöpte efter programtablån med eleganstävlingen som höjdpunkt. Totalt räknades 65 ekipage in där de flesta förberedde sina bilar med en sista putsning och översyn.

Bland bilarna kunde vi bl a hitta Björn Lundin med sin E-type V 12, även kallad "Gulingen" och Kent Falk med sin öppna E-type. Även Jan Stenback fanns där med sin nyligen färdiga C-type replica, lackerad i en dovt gröngrå ton. Ingvar Thorell fanns på plats med den gula "racer" Mk II:an med svarta ekerfälgar.

Givetvis deltog även en hel del "vanliga" Mk II. Hans Erik Larsson tittade till sin Jaguar 1.5 l från 1947 medan Peter Nordgren gjorde det sista på ekerhjulen på sin XK 150 3.8 l, OTS. Som vanligt fanns det en marknad med såväl bil- som klubbtilbehör. Utbudet synades noga av mötets deltagare.

Under lördagskvällen hade ca 100 deltagare samlats till festsupé på Hotell Dacke. Ett av de trevliga inslagen under middagen var prisutdelningen i eleganstävlingen. Domarna hade gjort ett bra och rättvist jobb och delade ut följande priser.

I XK-klassen vann Rolf Palm med sin XK 150 3.8 l, FHC från 1960 följd av Sven Nordensten i sin 120 FHC från 1954 och Peter Nordgren med sin XK 150 3.8 l, OTS från 1959.

I Mk I och Mk II-klassen vann Thord Kristensson med sin Mk II, 3.8 l från 1962 före Bjarne Svendsen i familjens 340 från 1968 och Urban Ekstrand i en Mk II, 3.8 l från 1962.

I XJ och XJS-klassen vann Veine Oskarsson med en XJ 6, 4.2 l från 1973 före Ture Lassfolk i en XJS HE, coupé från 1984 och Bengt Johnsson i en XJ 6, 4.2 l från 1986.

I E-type-klassen vann Björn Lundin, E-type, serie III V 12 från 1972 före Kent Falk i sin E-type, serie I från 1965 och Roger Backman med en E-type, serie I från 1961.

I Övriga Saloon-klassen vann Per-Bertil Persson i sin Mk X, 3.8 l från 1963 före Per Hahn med en S-type, 3.8 l från 1968 och Hans Knobel, Mk X, 3.8 l, 1963.

I Äldre Saloon-klassen vann Hans Erik Larsson med sin Jaguar 1.5 l från 1947. Inga andra priser delades ut i denna klass.

Ladies Choice gick till bilen med registreringsnummer Old Cat dvs Hans Erik Larssons Jaguar 1,5 l från 1947.

Långfärdspriset gick till Thord Kristensson som åkt ända från Timrå och Best in Showpriset gick till Björn Lundin med sin E-type V 12, 1972.

Under söndagsförmiddagen var det många som tog en titt på BC Motors ombyggda lokaler, med såväl stort lager som en verkstadslokal. Det fanns massor av godsaker i hyllorna och Birger Carlsson var mycket stolt över sin lyckade renovering.



Bild 174. Från tidning 138 nr 5 1995. Arrangören och 20-års jubilaren Birger Carlsson. Här med en variant på jaguar. Foto: Troligen Bengt Nyström.



Bild 175. Från tidning 138 nr 5 1995. Här en rad av E-typer. Kanske den mest förekommande modellen vid detta möte. Foto: Troligen Bengt Nyström.



Bild 176. Från tidning 138 nr 5 1995. En rad XJ förskönade gräsmattorna kring hotellet och stugbyn. Foto: Troligen Bengt Nyström.



Bild 177. Från tidning 138 nr 5 1995. Det bästa är att redan tidigt se till att hela familjen vårdar klenoden. Mamma håller koll. Foto: Troligen Bengt Nyström.



Bild 178. Andrapristagaren i XK-klassen. Sven Nordenstens XK 120. Bilden tagen vid ett tidigare möte. Foto: Clas Göran Carlsson.

Den 14 juni genomförde Södra Sverigesektionen en träff i Råå. Kontaktperson, Per-Ola Arneberg.

Den 8 juli deltog Södra Sverigesektionen med flera i Båstad Classic Car Show. Klubben hade en egen avdelning på mötet, som avslutades under kvällen med grillning. Kontaktperson, Johan Pålsson. Detta var nog den största händelsen med klassiska bilar i Skåne det här året.

Sektionen ställde upp med ett 10-tal Jaguarer från klubben och till dessa kom också ett 25-tal bilar utanför klubben. Det blev som sagt en ansevärd samling Jaguarer denna dag, allt från XK 120 till XJ och XJS. Klubben hade också en välfylld klubbshop som administrerades av Johan Pålsson och hans medhjälpare.

Båstad Classic Car Show var ett arrangemang som inte bara lockade till sig många bilar och många besökare. Någon menade att det fanns ca 900 utställda bilar och till detta även ett antal utställare som gjorde att reservdelsmarknaden innehöll det mesta som hade att göra med fordonshobbyn.

Bland deltagarna kunde vi se Thord Kristensson, vars fina Mk II fick mycket höga poäng i den sk renoveringsbedömningen. Men det fanns också bilar i sämre skick. Många tog sig en titt på den mycket vackra, men skamfilade SS Jaguar från 1936 som var till salu. I vimlet kunde vi också hitta Mikael Grewe och Per-Ola Arneberg i sina fina klubbtröjor.



Bild 179. Från tidning 137 nr 4 sid 19 1995. Här ser vi en av de deltagande XK-vagnarna, en modifierad bil, lackerad i rött med vita däcksidor. Det är Per-Gustav Carpings XK 120. Han köpte bilen 1994 och sålde den till Carlfelts Gård i Hörby 2011. Bilen fick körförbud 2016 pga utebliven kontrollbesiktning. Foto: Okänd.



Bild 180. Från tidning 137 nr 4 sid 19 1995. Klubbens funktionärer tar en paus i sekretariatet. Fr v Mikael Grewe, Johan Pålsson och Per-Ola Arneberg. Foto: Okänd.

Den 12 juli genomförde Södra Sverigesektionen en träff i Råå. Kontaktperson, Per-Ola Arneberg.

Den 22 juli kördes Vrams GP, 1995 för Europas sportvagnar och historiska bilar. Redan 1933 kördes Sveriges första Sommar Grand Prix i den vackra naturen i Skåne. Arrangör var KAK. Dessvärre blev det bara ett Grand Prix pga en allvarlig olycka där en mekaniker dödades och ett hus brann ned.

62 år senare föddes planerna på en uppföljare i form av ett rally för sportbilar och historiska bilar. Initiativtagare var Rolf Palm, kommundirektör i Bjuv och ägare till en XK 150 och en C-type replica. Tillsammans med Ingvar Thorell och Kjell-Åke Nilsson beslöts att arrangera ett rally tillsammans med MGCC, den största sportvagnsklubben i Sydsverige.

Intresset från allmänheten var stort. Många stod vid starten och tittade på när bilarna körde iväg med en minuts mellanrum. Ca 70 ekipage ställde upp varav 25 Jaguarer. Rallyt följde den gamla Grand Prixbanan som gick i en fin natur längs Söderåsen.

Åtta kontroller hade lagts in. Av dessa väckte kanske kontrollen där det gällde att på tid veckla ut en fällstol den största uppmärksamheten. Klubbens medlemmar hade en liten, men ändå en framgång i tävlingen som helhet. Av det stora prisbordet med 15 vinster gick 3 till medlemmar i klubben.

Efter rallymålgång blev det en del bankörning på Ring Knutstorp. Där gladdes Jaguarentusiasterna åt Jan Bryskhes framgångar med sin E-type. En annan av deltagarna var Kent Falk, likaledes med en E-type. Till arrangemanget hade också tagit sig bl a Bo Tuveesson i sin XK 120 och Sven Nordensten också i sin XK 120 med täckplåtar vid bakhjulen.



Familjen Arnebergs diskret eleganta Mk VII hade för dagen topptrimmats: besättningen hade plockat av "the spats", så att bakhjulspunkteringar snabbt skulle kunna åtgärdas...

Bild 181. Från tidning 137 nr 4 sid 32 1995. Jens Arnebergs Mk VII från 1950. Jens köpte bilen 1991 och den var i familjens ägo fram till 2005 då den såldes till Bo Johansson i Grästorp. Transportstyrelsen anger inga uppgifter vad gäller besiktningsförhållandet. Foto. Okänd.



Bild 182. Från tidning 137 nr 4 sid 19 1995. Två av deltagarna i Vrams GP, Rolf Palm med fru kör deras nybyggda C-type. Foto: Okänd.

Den 9 augusti genomförde Södra Sverigesektionen en träff i Råå. Kontaktperson, Per-Ola Arneberg.

Den 10 augusti höll Stockholmssektionen möte vid Brostugan kl 19.00. Kontaktperson, Mats Björnlund.

Den 20 augusti hade Jaguarklubben en egen avdelning på Eskilstuna Veterandagar och marknad. Kontaktperson, Mikael Grewe.

Den 26 augusti gjorde Västra Sverigesektionen ett besök på motormuseet i Gällared, strax utanför Ullared i Halland. Deltagarna samlades vid ICA-gården i Billdal kl 11.00. Man uppmanades också att komma ihåg att även Gekås i Ullared hade öppet för hela familjen. Kontaktperson, Kent Falk. Även Södra Sverigesektionen deltog i detta arrangemang. Deltagarna samlades vid Kungsrasten på Hallandsåsen kl 10.30. Kontaktperson, Per-Ola Arneberg.

Jaguarbulletin nr 137, augusti, innehöll bl a ett reportage från Historic Racing på Knutstorp, en Teknisk Hörna, en intressant artikel om SU-förgasare och en berättelse om en försommarutflykt till Danmark. Medverkande var förutom Peter Haventon bl a Johan Pålsson, Per-Erik Wahlberg, Ingvar Thorell, Hans Söderberg och Jan Stenback. Liksom många gånger tidigare i klubbens historia efterlyste redaktören mera engagemang från medlemmarna. Gärna bilder på bilar och kanske en berättelse om de äldre vagnar som givetvis rullar under sommarmånaderna.

Redaktören skrev också att ”Visst kan vi återgå till att visa en massa festprissar vid långbord, men det är mer intressant med bilar”. Detta var andra gången den nya redaktionen varnade för bilder på festprissar, men var det verkligen så många bilder på sådana medlemmar inlagda av tidigare redaktioner? Jag bläddrade igenom de senaste 12 Bulletinerna och kunde bara hitta en bild från ett Sommarmöte där dåvarande Skånesektionen såg ut att ha trevligt utan större åthävor och en annan bild från ett klubbmöte vid Perssons plåtslageri, där gamla Göteborgssektionen bjöds på smörgåstårta, kaffe och ett glas öl. Det kändes lite sorgligt att den nya redaktionen utmålade en del av Jaguarklubbens medlemmar som festprissar och att de gamla redaktionerna publicerade en ”massa” bilder på sådana personer. Jag tycker uttalandet var lite dåligt underbyggt, men Peter Haventon talade kanske bara bildligt.

Även nye ordföranden, Ingvar Thorell, kom till tals i detta nummer. Han betonade i sin spalt att våra bilar ska köras – inte stå uppställda med vaxade underreden! Såvitt jag vet körs ändå de flesta finbilar på somrarna. Ändå kanske dessa ord var en liten känga till de klubbmedlemmar som aldrig är först iväg vid stoppljusen och aldrig tar alla växlarna på samma gång, utan varje år vaxar bilen omsorgsfullt och lyssnar av SU-förgasarna så att de står rätt inställda.

Och sedan låter bilen glida fram på våra sommarvägar under säsongen. Givetvis med en dammvippa lätt tillgänglig. Känns som en antydan till mobbning, men vi vet ju att alla Jaguarägare är lika välkomna till klubben och att var och en gör som den vill med sin bil utan att få tillrättavisningar från klubbledningen. Men Ingvar Thorell talade nog bara bildligt.

Kanske som ett svar på redaktörens önskemål presenterades Göran Klingborgs tvåfärgade Mk X, som vid den här tiden vårdades av klubbmedlemmen Alf Olofsson. Detta var en bruksbil, meddelade Alf, och den var i bättre mekaniskt skick än man kunde tro, men Alf var också medveten om att finishen inte var den bästa.

Nästan allt tekniskt var kontrollerat och den rost som fanns var åtgärdad. Bilen var vid detta tillfälle lackerad i två färger, med en brunbeige kulör nedtill. Görans bil var svensksåld och av 1963 års modell och hade troligtvis rullat på Gotland under sina tidigare år.

Redan för några år sedan renoverades motorn och hade då försetts med en Mk II-topp, men i dagsläget hade bilen fått tillbaka sitt treförgasararrangemang med nyrenoverad straight-port-topp, som var anpassad till blyfri bensin.

Bromsarna var nyrenoverade och ny kylare med tillhörande slangar hade också monterats. Det som återstod att renovera var tankar och bensinpumpar och en del småfix i framvagnen. När allt detta var klart skulle bilen lackeras, men dit kunde det förstås ta lite tid, menade Alf.

Denna renovering var vad man kallade en rullande renovering, där reparatören inte tog några större hänsyn till exteriören under arbetstiden. Målet, menade Alf, var en perfekt fungerande bil innan snygg och fin lack lades på. Alf hade kommit en lång bit mot målet, men ännu så länge gick det att trycka ned gaspedalen på grusvägarna.

Idag, 2023, ägs bilen av Radir-Calin Al-Achraf, som köpte bilen av Görans dotter Jeanette. Radir-Calin, läkare i Landskrona, har bilar som som hobby och har sex Jaguarer i garaget, men är inte klubbmedlem. Göran Klingborg finns inte med i folkbokföringsregistret. Bilens senast godkända besiktning var 1994 och nästa besiktning skulle ske 1996. Den godkändes inte utan hade ett tiotal fel. Bilen fick så småningom körförbud då den uteblivit från besiktning.



Bild 183. Göran Klingborgs Mk X från 1963. Foto: Clas Göran Carlsson.

Även Ingvar Thorells lätt modifierade Mk II, 3.8 l från 1963 presenterades i detta nummer. Bilen köptes första gången av Malmöläkaren Stig Stevens och var i färgen Gun Metal Grey. Stig behöll bilen endast ett år och ägarskapet övergick till en direktör Jogert. Senare köptes bilen av Lars Erik Fredlund, dock ej släkt med generalagenten Fredlund.

Efter ytterligare något ägarbyte köptes bilen av Ingvar 1989. När reportaget gjordes var bilen lätt tävlingspreparerad och såg lite racig ut. Ingvar hade då under sin rullande renovering lackerat bilen i Volvos T-gul. Färgen berodde nog delvis på att Ingvar gillade gult, delvis på Ingvars nära kontakter med Volvohandeln. Ekerfälgarna var lackerade i svart.

Modifieringarna bestod i att bakhjulen kom från en E-type V 12. Fjädringen hade sänkts genom att man flyttat ned fästpunkterna för framfjädringen med 12 mm för att få hjulen att åka upp 30 mm, sa Ingvar. Givetvis byttes alla gamla bussningar och gummin i chassit. En E-type-ratt förstärkte också den sportiga karaktären på bilen.

Vid renoveringen skrapades också 18 kg underredsmassa bort, vilken ersattes med blymönja och lackfärg. Ingvar berättade vidare att motorn var bra när han köpte bilen, men att den läckte lite här och där pga gamla och slitna packningar. Motorn plockades ner och lager och kannringar byttes. Glädjande nog hade motorn inte råkat ut för några rostangrepp som var vanliga på äldre Jaguarmotorer.

Inredningen var i stort sett densamma som före köpet, men träpanelen hade fått en rejäl översyn. Visst hade bilen kunnat få ny läderklädsel, avslutade Ingvar, men det var inte helt nödvändigt. Dessutom börjar vi bli alltfler som uppskattar spår av tidens tand dvs bilens historia efter renoveringen.

Bilen förvärvades 2001 av Göran Helldin i Löddeköpinge, övertogs av Rickard Helldin under samma adress 2011 och återgick till Göran Helldin 2015. Den godkändes vid besiktning under 2019, men avställdes under 2023. Idag, 2023, är bilen ljusgrå och är inne på sin sjunde ägare.



Bild 184 A. Från tidning 137 nr 4 sid 1 1995. Ingvar Thorells Volvogula, lite modifierade Mk II från 1963. Foto: Okänd.

I augustinumret gjorde också Jan Stenback ett inlägg angående månadsträffarna i Stockholm. Jan berättade att säsongens träffar vid Brostugan vid Drottningholm hade varit ganska välbesökta, nästan 20 fordon vid något tillfälle. Tog man dock i beaktande att Stockholmssektionen hade ca 400 medlemmar, så var ju inte 20 fordon så mycket att skryta med. Jan undrade bl a var alla som fått veteranbilsförsäkringen höll hus. Syftet med denna försäkring var ju att fordonen skulle kunna användas för att bevista klubbmöten, delta i rallyn eller användas för nöjeskörning.

Det var nu sent på säsongen och Jan planerade för de kommande träffarna under vintern. Tidigare hade klubben samlats på klubbkontoret på Kristallvägen, men parkeringsproblem gjorde att det fanns anledning att hitta en annan mötesplats vintertid. Jans förslag var att samlas någon kilometer från klubblokalen på Älvsjö Vårdshus, som lagade god mat och var gästfria. Jans prisexempel var pytt i panna för 50 kr plus en lättöl 18 kr samt lite dricks, inte mer än ca 10 liter bensin. (Stämmer faktiskt, bensinpriset 1995 var 7,57 kr/l – min anmärkning).

Här var också parkeringsplatserna i det närmaste obegränsade, men om man föredrog att åka kollektivt så låg pendeltågsstationen mindre än fem minuters gångväg från världshuset.

På ovanstående sätt välkomnade Jan stockholmarna till säsongens första inneträff på Älvsjö Världshus som låg på Johan Skyttes väg 214 i Älvsjö, torsdagen den 5 oktober kl 19.00.



Bild 184 B. Under 1990-talet blev Bernt Liljegren en alltmer sällsynt gäst på klubbens månadsmöten. Krockade ofta med orkesterns spelningar. Men då och då dök han upp! Foto: Clas Göran Carlsson.

Under hösten gjorde Östgötasektionen ett besök på Aspa Herrgård som ligger några mil söder om Askersund. Arrangör var Peter Sommer. Avfärden skedde från Linköping i strålände solsken, som

fick bilarna att gnistra extra mycket och ge tydliga reflexer som kattögon gör i mörker, berättade Peter. På vägen till herrgården stannade deltagarna till vid parken på Medevi Brunn för en kopp kaffe och kanske med dopp. Deltagarna fick också möjlighet att ”dricka brunn” på gammaldags vis innan den lilla karavanen fortsatte mot Aspa.

Vid ankomsten togs deltagarna emot av Ann-Britt och Siewert Öholm (känd från TV) och bjöds först på en svalkande dryck och därefter en utsökt och välsmakande lunch, fortsatte Peter att berätta. Efter lunchen serverades kaffe på den härliga terrassen som vette ut mot trädgården. Besöket avslutades med att Ann-Britt gav deltagarna en intressant tillbakablick på herrgårdens historia och ägare och om familjen Öholms eget arbete för att återställa herrgården i gott skick. Deltagarna fick också en rundvandring i de utsökt möblerade rummen som hotell- och konferensgäster disponerade vid övernattningar.

Här kommer lite oväsentlig information om Aspa. Det var mest Ann-Britt som skötte herrgården, men pga begynnande sjukdom sålde hon herrgården 2002. Under 2013 fick de nya ägarna en del ekonomiska problem och en rekonstruktion drog ut på tiden. Under 2014 begärde ägarna Aspa i konkurs. En konkursförvaltare drev herrgården vidare tills nya köpare tog vid. Idag är Aspa ett ställe för större privata sällskap som söker ett unikt boende i herrgårdsmiljö. Man måste hyra herrgården minst två nätter, men bed & breakfast för en natt förekommer från april till och med oktober. Aspa drivs av en Johan Svensson och hans team.



Bild 185. Från tidning 138 nr 1 sid 28 1995. Några av de deltagande bilarna var fr v en vit 420 G, 4.2 l, 1968 års modell. Ägare, Lars Austrin från Linköping. Längst t h en vit Mk X, 3.8 l, 1963 års modell. Ägare Weine Isacson från Norrköping. I mitten ser vi Peter Sommers Bentley, Mk VI, 4.4 l, modell 1948. Foto: Peter Sommer.

Den 18 september hade Hälsingesektionen klubbmöte i klubbverkstaden på Hedenvägen i Bollnäs kl 18.30. Kontaktperson var Bjarne Svendsen.

Den 24 september besökte Södra Sverigesektionen utställningen ”Teknik från farfars tid” i Helsingborg. Kontaktpersoner var Per-Ola Arneberg och Johan Pålsson.

Den 24 september träffade Västsektionen Bengt Mörner som höll ett föredrag om krockkuddens utveckling från de tidigaste försöken till de senaste rönen. Deltagarna samlades vid ICA-gården kl 15.00. Kontaktperson var Kent Falk.

Den 30 september anordnade Wermland-Nerikesektionen ett besök vid Arvika Fordonsmuseum kl 12.00. Kontaktperson var Sven Nordensten.

Under oktober samlades styrelsen till ett arbetsmöte hos Peter Sommer i Linköping för att diskutera frågor som rörde Jaguarbulletinens utformning, sektionsindelning, budget för 1996, det kommande årsmötet och det kommande Sommarmötet. Arrangemanget hade på ett föredömligt sätt förberetts av Peter Sommer och Lars Austrin.

Före mötet var det inplanerat ett studiebesök på Flygmuseet vid Malmen dit också Linköpingssektionens medlemmar var inbjudna. Klubben hade fått tillgång till museets VIP-rum där deltagarna samlades för en frågestund innan man gick ut till museet för att beskåda allt från Tummelisa till Hawker Hunter och Draken.

Efter besöket på museet samlades klubbens styrelse hemma hos Peter Sommer för att diskutera klubbens årsmöte och punkterna på dagordningen. Ett av de beslut som togs gällde sektionernas arbetssätt. Det man ville sträva efter var att aktivera sektionerna och omfördela de ekonomiska resurserna så att sektionerna kunde disponera en egen budget för lokala träffar. För att finansiera detta skulle klubben satsa mera på annonsförsäljning och öka försäljningen av klubbtilbehör.

Under arbetsmötet planerades årsmötet till den 27 januari 1996, där några nya funktionärer skulle väljas in i styrelsen. Sommarmötet planerade man preliminärt till Värmland i mitten av augusti. Man konstaterade också att den för länge sedan insomnade Bilsportsektionen nu hade återkommit till klubben i form av en Racingsektion. Det var Jan Bryskhe som åtagit sig den uppgiften. Jan var för övrigt en stor tävlingsentusiast och körde gärna sin blå E-type i sådana sammanhang.

Den 2 oktober hade Hälsingesektionen klubbmöte i verkstaden på Hedenvägen i Bollnäs kl 18.30. Kontaktperson var Bjarne Svendsen.

Den 16 oktober hade Hälsingesektionen återigen ett klubbmöte i verkstaden på Hedenvägen i Bollnäs kl 18.30. Kontaktperson var Bjarne Svendsen.

Den 26 oktober anordnade Wermland-Nerikesektionen ett besök vid Felixsons Eftr i Karlskoga. Även en rapport från styrelsemötet stod på programmet. Kontaktperson var Ebbe Ström.

Den 29 oktober gjorde Södra Sverigesektionen ett besök hos Ole Sommers veteranbilmuseum i Danmark. Kontaktperson var Ingvar Thorell. Ett 20-tal deltagare med bland andra Alf Olofsson och Rolf Palm, hade anslutit sig till denna träff. Ole var en känd Jaguarprofil i såväl Danmark som Sverige. Han hade en fantastisk samling bilar som deltagarna såg fram mot att få titta på. Ole guidade klubbmedlemmarna genom museet och beskrev bilarna på ett intresseväckande sätt. Som en kul grej berättade han också att han kört sin C-type från Köpenhamn till Le Mans på mindre än 24 timmar. Om han var med i själva tävlingen det året och hur det i så fall gick framgick inte av berättelsen. Höjdpunkterna för Jaguarklubbens medlemmar var förstås den fina samlingen av Jaguarer med framför allt C-type och D-type som de stora sevärdheterna. Som en liten lustighet berättade Ole att man i dessa bilar kunde köra helt torrskodd även om regnet öste ner. Bara man kör tillräckligt fort!

Efter rundvandringen i museet bjöd Ole Sommer på fika och därefter fick deltagarna komma ned i källaren där några bilar höll på att färdigställas efter reovering. Där fanns bl a en svart Mk VII med Dunlop racingdäck. Slutligen framförde klubben ett tack för den fina visningen och det trevliga mottagandet. Deltagarna begav sig sedan tillbaka till andra sidan vattnet.



Bild 186. Från tidning 139 nr 1 sid 35 1996. Rolf Palm th får information av Ole Sommer om utförandet på en C-type replica. Foto: Okänd.

Den 29 oktober träffades Västsektionen vid ICA-gården kl 15.00. På programmet stod ett föredrag om Otto-motorns utveckling under de senaste 25 åren. Man diskuterade om det fortfarande fanns utvecklingsmöjligheter för en så gammal idé. Kontaktperson saknades den här gången, men det var troligtvis Kent Falk som vanligt.

Den 30 oktober hade Hälsingesektionen möte i klubbverkstaden på Hedenvägen i Bollnäs kl 18.30. Kontaktperson var Bjarne Svendsen.

Jaguarbulletin nr 138, november, var den sista för året, vilket innebar att klubbmedlemmarna hade fått fem tidningar under året. Innehållet i detta nummer bestod bl a av en artikel om Jaguar XKSS med plastkaross, en nostalgitripp där målet var Nürnburgring och Old Timer Grand Prix samt del 2 i serien om SU-förgasarna. Medverkande i detta nummer var förutom redaktören Peter Haventon även Björn Lundin, Bengt Nyström, Mikael Wetterlund, Sven Tall, Kent Falk, Nina Svendsen 10 år, Peter Sommer, Peter Lycke och Ingemar Wenngren.

Under november fick medlemmarna ett intressant och viktigt tips av Björn Lundin från Västsektionen. Vid ett telefonsamtal från Lars Sved hade han blivit uppmärksam på en risk med de huvudströmbrytare vi har i bilarna för att minska brandrisken. Enligt Lars var det riskfyllt att slå ifrån brytaren när motorn fortfarande är igång. Dioderna på växelströmgeneratorn skulle troligen gå sönder direkt. Så det gällde att tänka till innan brytaren slogs av.

Som ett tillägg till denna information hörde Roger Andersson från Silverdalen av sig och meddelade att han hittat en säker strömbrytare, som hindrade generatorn att skadas om man slog ifrån brytaren med motorn fortfarande igång. Strömbrytaren fanns i England och firman hette Holden. Artikelnen hette Autolec Battery Master Switch.

Den 23 november anordnade Västsektionen det traditionella Scanauto-mötet på Ringön kl 18.00. Arrangörer var Roland Karlsson och Kent Falk. Det var många som samlats till denna träff och tillsammans med några specialinbjudna gäster fanns ca 35 personer på plats. De som höll i trådarna detta år var förutom Scanauto även Castrol, Olle Olsson Bil AB och Lahega Bilvårdsprodukter. Kent Malmgren från Scanauto hälsade alla välkomna och presenterade också Scanautos nya ägare, Tommy Persson och Louis Troberg.

Sedan gick ordet över till Björn Ahlqvist från Castrol som på ett lättbegripligt sätt förklarade oljans betydelse för att våra Jaguarer skulle må väl. Björn kom också in på begreppet syntetolja och förklarade lite av den djungel som förekom i branschen. Avslutningsvis presenterade Björn världens förnämsta olja OW30, Castrol SLX, en esterförstärkt helsyntetisk produkt med exceptionella lågtemperaturregenskaper kombinerade med mycket goda högtemperaturregenskaper.

Christer Sellberg från Lahega Kemi AB visade Lahegas sortiment av bilvårdsprodukter, varav de flesta såldes via återförsäljare typ Scanauto. Christer framhöll att man fokuserade på miljö och att Lahegas produkter fått godkännande att använda Svanenmärkningen.

Efter dessa föredrag var det dags att titta på och provsitta den nya Jaguaren XJR. Ola Kjerrud från Olle Olsson Bilimport AB höll i denna del av programmet och berättade att bilen i normalutförande hade mörklaserat lönnträ i sin inredning, men att vissa köpare ville ha den traditionella valnöten. Fabriken fick böja sig för önskemålen och erbjöd också valnöt som ett alternativ.

Mötet avslutades med kaffe och tårta samt prisutdelning i den lilla tipstävlingen. De tre främsta vinnarna var Gert Johansson, Bo Bengtsson och Kent Falk, men även många av de andra deltagarna fick med sig en del fina presenter från kvällens sponsorer. Det var en hel del prylar som delades ut från prisbordet, allt från jackor, väskor, böcker, oljor, bilvårdsprodukter till Jaguarutensilier. Kvällen avslutades med en varm applåd från klubbens deltagare för ett fint arrangerat möte samt ett innehållsrikt och intressant program.

Den 1 november 2005 gick Scanauto Sisjön i konkurs. De försök Scanautos ägare, Louis Troberg, gjorde för att rädda sitt företag i en rekonstruktion stupade på Ford-gruppens vägran att gå med på det föreslagna ackordet (nedskrivning av skulder).

Under 2004 uppgick det konkursade bolagets försäljning till 152 miljoner kronor. Resultatet blev minus 6,9 miljoner kronor. Det var fjärde året i rad med förlust. Bilfirman hade funnits sedan tidigt 1960-tal och drevs först av BMC och British Leyland.



Bild 187. Från tidning 139 nr 1 sid 36 1996. Bland deltagarna såg vi bl a Kent Falk i samtal med Leif Andersson, båda från Göteborg. I bakgrunden, i slips, syntes produktchefen Ola Kjerrud från Olle Olsson Bil.

Foto: Okänd.



Bild 188. Från tidning 139 nr 1 sid 36 1996. Dags att provsitta den senaste modellen av XJR. Göte Classon från Scanauto demonstrerar också felsökning med hjälp av datorn på bilens tak.

Foto: Okänd.

Den 30 november arrangerade Wermland-Nerikesektionen en träff angående renovering av V 12. Kontaktperson var Ebbe Ström.

Den 9 december anordnade Västsektionen julfest på ICA-gården i Billdal med några andra märkesklubbar. Kontaktperson var Kent Falk. Totalt kom ett 40-tal personer varav ungefär hälften från Jaguarklubben. Det blev en julfest med orientalisk förtäring. Den som stod för buffén var Dulep da Silva från Sri Lanka som dukat upp lammstek, rostbiff, kalkon, kyckling och krabba. Potatis, nudlar, ris och couscous fanns som tillbehör. Detta lät ju ganska vanligt, men allt serverades med en annorlunda kryddning, långt ifrån det vanliga svenska julbordet. Ett varierat ölsortiment från hela världen hjälpte till att släcka törsten. Desserten bestod av exotiska frukter.

Efter middagen samlades deltagarna i loungen och baren där det serverades kaffe, kaka och avec. Kvällen fortsatte med att TR-klubben visade bilder från deras natt rally i Göteborg, där bl a Kent Falk prövade sina färdigheter. Därefter diskuterade deltagarna vilka möjligheter det fanns att ordna flera gemensamma träffar och hur man skulle kunna hitta programpunkter som lockade flera medlemmar att delta. Diskussionen slutade med att man beslöt att bilda en arbetsgrupp med deltagare från de olika klubbarna med uppgift att komma med förslag till aktiviteter för kommande år.

Den 10 december anordnade Södra Sverigesektionen den traditionella glöggaftonen på Vettringe Herrgård. Kontaktperson var Alf Olofsson.

Den 11 december hade Hälsingesektionen klubbmöte i klubbverkstaden på Hedenvägen i Bollnäs kl 18.30. Kontaktperson var Bjarne Svendsen.

Den 30 december hade Wermland-Nerikesektionen nyårsmiddag hemma hos Sven Nordensten. Även en garagevisit stod på programmet. Kontaktperson var förstås Sven.

Detta år var medlemsavgiften 350 kr och inträdesavgiften 175 kr. Antalet medlemmar beräknades till strax under 1400 stycken.

Här slutar min historia om Jaguarklubbens utveckling 1972-1995. Klubben hade nu utvecklats från att ha varit 17 medlemmar i slutet av 1972 till en organisation på nästan 1 400 medlemmar 1995. Idag, 2023, är medlemsantalet mer än fördubblat och klubben är en av landets största.

Ett väl utfört arbete av alla inblandade parter att under alla år levandegöra och intressera landets Jaguarägare för att engagera sig i ett klassiskt och fantastiskt bilmärke.

Följande kontakter har på ett eller annat sätt bidragit i delar eller i detaljer till klubbens historia för att få denna så fullödig som möjligt.

Andersson, Lovisa, Järfälla
Aronson, Staffan, Joes Garage, Furulund
Asp, Eric, Enskede
Bogren, Maria, Frösön
Bolagsverket
Burton, Roger, Vara
Carlsson, Clas Göran, Täby
Edelin, Hans, Sköldinge
Evholt, Stefan, Bjärred
Gerring, Erik, Bromma
Grewe, Mikael, Sigtuna
Haase, Ulf, Stockholm
Hammar, Alexandra, Spånga
Helenius, Johan, Alunda
Karlsson, Roger, GRK, Stockholm
Kjellberg, Eva, Järfälla
Larborn, Pontus, Åkersberga
Larsson, Sven, Sigtuna
Liljegren, Bernt, Lidingö
Ljungström, Olle, Saltsjöbaden
Lodtz-Johannessen, Roar-Ketil Techno Classic, Aneby
Meister, Ulla-Britt, Järfälla
Mårtensson, Jan, Ystad, Malmö
Möllerstedt, Lars, Huddinge
Nilsson, Arne, Krokomb
Nordensten, Sven, Vargön
Nordh, Roland, Eskilstuna
Näslund, Alf, Trelleborg
Pettersson, Kenneth, Kungsängen
Rexon, Mats, Löderup
Ribbingström, Robert, Jaguarveteranen, Trelleborg
Ringholm, Bosse, Enskede
Sanderberg, Karin, Löderup
Sewall, Stefan, Ystad
Short, Stephen, Ålem
Siegbahn, Sten, Bromma
Smith, Alan, Älvsjö
Solman, Johan, Jagparts, Stockholm
Stenback, Jan, Älvsjö
Svendsen, Bjarne, Hudiksvall
Tellander, Sten, Sparsör
Transportstyrelsen
Widström, Thomas, Rostskyddsmetoder, Stockholm

Klubbens ordföranden 1972-2025

1972–1974	Ingen ordförande
1974–1994	Leif H Andersson
1995–1996	Ingvar Thorell
1996–1997	Björn Lundin
1997–2000	Per-Ola Arneberg
2000–2004	Christer Ohlsson
2004–2005	Stefan Ahlgren
2005–2008	Rolf Hammarberg
2008–2010	Mats Nilsson
2010–2010	Anders Dyson
2011–2015	Patrik Hanberger
2015–2019	Keith Sivenbring
2019–2021	Stefan Evholt
2021–2025?	Patrik Hanberger

Jaguarklubbens Hedersmedlemmar.

Hedersmedlemmar är de personer som under lång tid bidragit med insatser för klubbens räkning, dels för att utveckla klubben, dels för att göra klubben framgångsrik. Hedersmedlem kan också en person bli som genom en extraordinär insats eller extraordinärt bidrag stöttat klubben ekonomiskt.

I dagsläget, 2023, är följande personer hedersmedlemmar.

Hans Edelin
Bodil Eriksson
Rolf Eriksson
Mikael Grewe
Bernt Liljegren
Olle Ljungström
Sven Nordensten
Jan Stenback
Bjarne Svendsen
Sten Tellander

Jaguarklubbens Founders

Under festligheterna Margretetorp 1992 kungjordes att alla medlemmar som har medlemsnummer tom 35 samt de medlemmar som var med på första mötet ska få favören att kalla sig Founder. Utmärkelsen är en hedersbetygelse till dem som varit med från starten. Klubben arbetade fram ett märke som har samma form som det ordinarie vagnmärket, men gjordes i klubbens vinröda färg och med tillägget FOUNDER.

Personer med kursiverad stil var med på första mötet.

9. Lars Ahnell
10. *Bernt Liljegren*
11. Alf Näslund
12. *Fredrik Linderoth*
13. *Leif H Andersson*
14. *Karl-Erik Bergkvist*
15. NN
16. *Lars Gustavsson?*
17. *Göran Gustafsson*
18. *Sven Nordensten*
19. *Bo Glemhorn*
20. NN
21. *Hans Edelin*
22. *Tore Stenberg*
23. Richard Nordenmalm
24. NN
25. Holtz Stenkil
26. NN
27. Claes-Göran Lindh
28. *Olle Aronson*
29. Peter Caspary
30. NN
31. *Henrik Lundberg*
32. Bo Nygren
33. NN
34. *Bjarne Svendsen*
35. Olle Berglund
37. *Jan Stenback*
48. *Per Andersson*
63. *Ulf Ekestubbe*
72. *Olle Ljungström*
84. *Lars Edelin*
88. *Jan Nordquist*
- 4269 och 9733. *Sven Larsson*

Lars Gustavsson var med på första mötet, men det är osäkert om han nr 16. Sven Larsson var med på första mötet och sålde där sin bil till Olle Aronson. Sven väntade i ca 30 år innan han blev medlem i klubben och fick nr 4269, gick ur och fanns återigen med i klubbens matrikel 2019 med nr 9733. Medlemsnummer 1-8 var endast avsedda för mycket speciella celebriteter, typ Kungen. Med tiden gjorde vi avsteg från denna regel och numren gavs till bilklubbar m fl.

Antal medlemmar och avgift per år 1972–2023.

Statistiken bygger på uppgifter från klubbens tidningar och matriklar samt en del skattningar. Tabellen ger ändå en bra bild av hur utvecklingen skett under åren.

År	Antal medlemmar (ca)	Avgift kronor
1972	17	30
1973	122	30
1974	200	30
1975	274	35
1976	385	50
1977	450	50
1978	500	50
1979	585	60
1980	907	75
1981	950	75
1982	1050	100
1983	1050	100
1984	1200	100
1985	1300	130
1986	1400	130
1987	1450	130
1988	1500	165
1989	1530	200
1990	1430	300
1991	1300	300
1992	1300	300
1993	1300	300
1994	1341	350
1995	1400	350
1996	1400	350
1997	1400	390
1998	1300	390
1999	1382	390
2000	1450	390
2001	1440	390
2002	-	390
2003	2066	390
2004	2252	390
2005	2316	390
2006	2274	390
2007	2431	390
2008	2442	390
2009	2250	390
2010	2614	390
2011	2962	390
2012	3109	390
2013	3294	390
2014	-	500
2015	3100	500
2016	-	500

2017	3300	500
2018	-	500
2019	3300	500
2020		500
2021	3489	500
2022	3400	500
2023	3300 (enl hemsidan)	500

Sommarmöten från 1972 till 2023.

Statistiken bygger på uppgifter från klubbens tidningar samt en del skattningar. Tabellen ger ändå en bra bild av hur Sommarmötena utvecklats under åren.

Datum	År	Antal deltagare (ca)	Antal bilar (ca)	Ort	Huvudarrangör
26 augusti	1972	25	20	Skokloster Stockholm	Bernt Liljegren
18 augusti	1973	50	35	Skokloster Stockholm	Bernt Liljegren/ Fredrik von Essen
14-15 septem ber	1974	40	20	Omberg	Leif H Andersson
14 juni	1975	50	18	Skokloster Stockholm	Bernt Liljegren/ Leif H Andersson
5-6 juni	1976	80	40	Virserum	Birger Carlsson
28-29 maj	1977	80	55	Härskogen Göteborg	Bo Sanderberg
17-18 juni	1978	125	68	Örensbaden Gränna	Leif H Andersson
2-3 juni	1979	230	100	Sundbyholm Eskilstuna	Leif H Andersson
31 maj-1 juni	1980	250	100	Sundbyholm Eskilstuna	Leif H Andersson
6-7 juni	1981	300	100	Trollhättan	Bo Sanderberg
5-6 juni	1982	200	100	Örenäs slott	Bengt Murman
4-5 juni	1983	300	100	Sundbyholm Eskilstuna	Leif H Andersson
9-10 juni	1984	200	100	Trollhättan	Bo Sanderberg
9-11 augusti	1985	200	110	Sunne	Sven Nordensten

7-8 juni	1986	200	100	Örenäs slott	P-O Arneberg
6-7 juni	1987	300	100	Lökeberg Kungälv	Kalle Magnusson
4-5 juni	1988	200	100	Hemmeslövs Herrgård Båstad	Roger Bengtsson
5-6 augusti	1989	200	100	Sunne	Anders Sundin
16-17 juni	1990	225	120	Saltsjöbaden	Ulf Sjödin
14-16 juni	1991	60 (rallyt)	120	Bollnäs	Arne Häggeborg
7-9 augusti	1992	280	130	Margretetorp	Johan Pålsson/ P-O Arneberg
6-8 augusti	1993	175	100	Aspenäs Lerum	Kent Falk m fl
10-12 juni	1994	120	70	Hjo	Bert-Ove Andersson
9-11 juni	1995	100	65	Virserum	Birger Carlsson
9-11 augusti	1996	100	50	Sunne	Sven Nordensten
15-17 augusti	1997	200	130	Skokloster	Mikael Grewe
14-16 augusti	1998	60	35	Suderbys Herrgård Gotland	P O Arneberg
6-9 augusti	1999	260	135	Bäckaskogs slott, Skåne	Torbjörn Jonasson
18-20 augusti	2000	190	90	Rättvik	Staffan Norrthorn
10-12 augusti	2001	250	130	Lundsbrunn	Magnus Höög
16-18 augusti	2002	240	120	Söderköping	Conny Vigede
15-17 augusti	2003	196	97	Ronneby Brunn	Per Lindell
13-15 augusti	2004	170	85	Tammsvik Bro Stockholm	Rolf Hammarberg
12-14 augusti	2005	140	65	Östersund	Maria Bogren

18-20 augusti 2006	200	100	Bokenäs Västkusten	Tomas Gillberg
17-19 augusti 2007	270	135	Örenäs slott	Sten Wreter
15-18 augusti 2008	180	90	Tällberg	Nils B Kronström
14-16 augusti 2009	210	150	Sunne	Kjell-Åke Gunnarsson
13-15 augusti 2010	200	100	Linköping	Lars Kalén
12-14 augusti 2011	200	110	Borgholm Öland	Jimmy Andersson
10-12 augusti 2012	290	110	Aronsborg Bålsta Stockholm	Björn Vaervågen
9-11 augusti 2013	262	148	Lysekil	Mats Nilsson
17-17 augusti 2014	200	100	Åhus	Mona Gehrman
7-9 augusti 2015	238	124	Lundsbrunn	Göran Hagmyr
19-21 augusti 2016	200	110	Ronneby Brunn	Göran Hagmyr
11-13 augusti 2017	300	154	Sundsvall	Benny Lodin
10-12 augusti 2018	300	177	Vadstena	Peter Nordgren
9-11 augusti 2019	262	132	Aronsborg Bålsta Stockholm	Erik Gerring
7-9 augusti 2020	0	0	Östersund Inställt covid-19	Maria Bogren
13-15 augusti 2021	0	0	Östersund Inställt covid-19	Maria Bogren
11-14 augusti 2022	210	115	Östersund	Maria Bogren
11-13 augusti 2023	290	146	Riviera Strand Båstad	Stefan Evholt