



**"It Only Hurts in 14 Seconds!"**

SC/RAMBLER

390 CLIN  
AIR AIR



50 år



# Rambler Revyn

#3 2019 Pris 40:- Svenska AMC/Rambler Sällskapet & The Nordic Nash Register

Grundad 1985



## Historien bakom Peter Nors fina 1951 *Nash Statesman*.



TNR BULLETIN

*Nash*

GUNNAR HEDINS

1928 NASH





## Rambler Revyn

ISSN 2002-276X  
Medlemstidning för  
Svenska AMC/Rambler Sällskapet  
& The Nordic Nash Register  
Säkensvägen 12  
512 76 HILLARED  
Grundad 1985/1978  
Samarbetar sedan 2017  
Medlemsavgifter:  
PDF tidning 150,-/år.  
Papperstidning 300,-/år  
350,- utom Sverige  
Familjemedlem 50,-/år  
70,- utom Sverige  
Swedbank giro 230-1760  
Klubblinje 0735-190 185

### Styrelsen består av:

#### President & Webmaster:

Charles T. Rambler 0735-190 185  
machineman390@gmail.com

#### Redaktör & ansvarig utgivare RR:

Ulf Atterström  
070-344 56 90

ramblerrevyn@gmail.com

#### Kassör:

Lennart Engström  
0586-574 75

gremlinman50@hotmail.com

#### Sekretärer: Vakant

Ledamot: Oskar Andersson  
E-post: terr.te@hotmail.com

#### Suppleant: Lars Svensson

E-post: l.sw@telia.com

Revisor: Gunnar Bergem 073-050 12 51

#### Klubbshop:

Charles T. Rambler  
0735-190 185

#### Valberedning:

Sammankallande: Johan Lindersson  
018-37 79 10

Ledamot: Mats-Ola Jönsson  
076-250 82 17

## Trivsel regler för vår klubb.

I en förening som vår samlas människor från alla delar av samhället med olika bakgrund, etnisk tillhörighet, politisk åsikt, ekonomiska förutsättningar mm. Vi samlas här för vårt stora intresse för American Motors fantastiska produkter.



**Det är därför av största vikt för  
allas trivsel, att vi talar med  
varandra, inte om varandra! Alla  
kan inte älska alla, men alla måste  
respektera alla! Alla kommer inte  
att gilla allt vad en förtroendevald  
gör, men alla måste dryfta felet  
med den förtroendevalda först, om  
problem uppstår!**

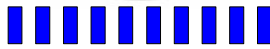
Om vi alla försöker leva efter dessa enkla regler kan vi hålla god stämning i vår fina klubb med högt i tak och stolt visa upp våra enastående maskiner från American Motors Corporation!



MHRF-FÖRSÄKRINGEN ägs och drivs sedan 1975 av de 167 klubbarna inom MHRF i samarbete med Folksam och har idag drygt 34 000 försäkringar. Ägaren måste vara ansluten till en av dessa klubbar. Försäkringen är avsedd för personbilar, lätta och tunga lastbilar, bussar, traktorer, husvagnar, motocyklar och mopeder.

Bilar och mc skall vara från 1990 eller tidigare, tunga lastbilar/bussar från 1980 eller tidigare, traktorer/husvagnar från 1975 eller tidigare och mopeder från 1980 eller tidigare. Om man i minst ett år haft, och ännu har, en försäkring för bil eller mc kan det finnas möjlighet att försäkra ett fordon av samma typ tillverkat 1991-97 om det är av klar samlarfordonskaraktär. Fordonet ska vara i gott bevarat skick eller renoverat till ursprungsskick. Ombyggda fordon kan också försäkras, men ombyggnaden skall vara minst 20 år gammal.

Kontaktperson: Johan Lindersson, 018-37 79 10



## Presidenten har ordet.

I detta uppiggande nummer kan vi läsa om Peter Nors och hans -51 Nash Statesman, om Gunnar Hedin och hans -28 Nash, och om King Seeley bränslemätare. Ni kan redan nu börja drömma om sommarens äventyr och planera. Johan Lindersson ger oss allt vad som gäller för sommarens stora begivenhet : Euromeet 2020!

Så varsågod och luta er nu tillbaka och mys med lite trevlig läsning men mys inte för länge bara! Det är nu även hög tid att kolla över våra pärlor så att de är fit-for-fight för våren

*Charles J. Rambler*

*Keep On Rambling!*

### Innehåll i detta nummer:

Norsen i Nashen.....	3
Gunnar Hedins -28 Nash.....	4
King-Seeley bränslemätare.....	8
Information Euromeet 2020.....	11

Regn, rusk, blåst, kyla och till och med snö har börjat bli vardagsmat igen.

Då är det tur att Rambler Revyn finns som man kan drömma sig bort i för en stund!



### Några ord från Redaktörn.....

Så var det dags för mitt näst sista nummer av RR! Jag är ju redan avtackad men lovade att göra tidningen året ut. Vad som sedan blir får vi se. Jag kommer fortsätta att göra Kalendrarna. Men p.g.a en massa strul kommer det att bli förskotts betalning denna gång. Detta blev ett väldigt Nash inspirerat nummer! Men det är perfekt läsning nu när höstmörkret är över oss. Önskar er alla en fin lässtund!

*Musk Rambler Uffe  
American Motors For Ever!*

# Nash Statesman Airflyte Super Sedan 1951



Text och bild: Peter Nors  
Tel 0730-528576  
Epost: peternors@telia.com

Det uppochnervända badkaret eller ubåten. Jag har fått höra många namn om min bil. Den var grön när jag köpte den. Våldigt grön! Nu är den bara grön. Lackade om den i originalkulör i vintras.

Jag köpte min Nash sommaren 2017 av min kompis svärfar. Har alltid sagt till honom, att säg till mig när han ska sälja den, och så blev det. Karl-Erik Hellstrand i Forserum fick bilen som betalning när han gjorde iordning en Ford perfekt åt Sigvard Faag från Tenhult. Sigvard hittade Nashen i Ålem nån gång 1970 och ställde sen bara undan den.

Tills han gav den till Karl-Erik någon gång på -80 talet. Karl-Erik började göra iordning den ca 2009. Den blev då inregistrerad igen. Han renoverade motorn, kromade om och gjorde inredning, samt lackade den.

När vi gjorde upp affären så fick jag först inte provköra den för honom! Han skulle köra själv trots indraget körkort! Så vi for iväg med Kalle bakom ratten på småvägar utanför Forserum. Ibland på fel sida vägen, men det gick ju bra.

Sen övertalade hans dotter honom att om Peter ska köpa bilen så måste han ju köra den! Dessutom är han ju lastbilschaufför också, så då gav han med sig och med ett leende, såg han att det gick ju bra. Nu skulle vi bara göra upp priset.

Jag började på en summa som jag skrev på en pappersservett när vi satt och fikade. Den skickade vi fram och tillbaka en stund med olika belopp på tills vi möttes på samma summa.

Då var man Nash ägare då! Jag hade ingen aning om att bilen var så ovanlig!

Efterlyste information på facebook och kom då i kontakt med Mats-Ola Jönson från Skillingaryd som har en Nash 600 från 1948. Genom honom lärde jag känna Ulf Atterström samt många andra i Tnnr och Sars.

Jag har varit på en hel del träffar har kört nästan 700 mil i år den. Senaste långresan gick till Skokloster jag åkte kl 3 på natten var framme kl 8 åkte hem igen 11.30.

*Fortsättning på sidan 10.*



*Första omlakeringen som gjordes av Karl.Erik.*



## TNNR BULLETIN

The Nordic Nash Register - TNNR - är ett register över kända Nashbilar i Finland, Norge och Sverige. Det omfattar i dagsläget över 300 fordon av fabrikaten Nash, LaFayette, Ajax och Metropolitan

**Hemsida** [www.nordicnash.org](http://www.nordicnash.org)

**Redaktör** Lars Adolfsson

**Telefon** +46 (0)70 421 64 19

**E-post** [lars.adolfsson@nordicnash.org](mailto:lars.adolfsson@nordicnash.org)

### In memoriam



### Christer Söderberg, en grundare har avlidit

Hans intresse för flygplan och bilar. Redan under skoltiden blev modellbyggare och flygare och svensk mästare i linstyrning.

Inte oväntat kom han att efter sig till reservofficer i flyget, där hade han engelska planet "Vampire" och svenska jaktplanet "Tunnan". Han berättade att han råkade ut för motorstopp, ett som var ovanligt i samband med flyg och hög temperatur, och tvingades

Text **Lars Adolfsson**  
Foto **Gunnar Hedin**

### Renovering pågår

## 1928 NASH Model 323 Std Six

När pensionsåldern började närma sig tänkte Gunnar Hedin att det vore nog bra med något att fylla tiden med - han ville ju inte bli sysslolös efter ett hårt arbetsliv som bonde. Varför inte ta itu med renovering av en veteranbil?

En bekant till honom erbjöd en Cheva 32:a men det blev efter lite funderingar ett annat tips som lät bättre. Gunnar hade kommit i kontakt med TNNR-medlemmen Kjell Persson i Sunne som hade en 1928 års Nash, en delvis påbörjad renovering, som han tyckte Gunnar skulle ta över. Visserligen saknades halva

bakdelen av karossen och likaså golvet. Rosten hade gjort sitt efter 40-50 år på backen under bar himmel. Väder och vind hade gått hårt åt karossens trästomme, många delar var murkna och vissa hade ruttnat bort helt. Ett under att den inte hade skrotats.

Gunnar slog till! 2013 lastades bilen



Före ägaren vid pålastningen



på en släpvagn och färden gick till Gunnars och hustrun Lottas gård i Rosendal utanför Strängnäs och där fick den ett för renovering passande garage ett stenkast från bostaden.

Det de flesta delarna i trästommen fick Gunnar lov att tillverka helt nya. Trägolvet som karossen är fäst i fanns redan nyttillverkat. Träslaget är ask och Gunnars verktyg var bandsåg och elhyvel. Noggrann som Gunnar alltid är gjorde han först mallar i vanlig furu som han passade till mot karossen för att sedan kopiera dem i askträ.

## En av TNNR:s tit, 81 år

inbörjade i unga år.  
han en skicklig  
blev bland annat

studenten utbilda  
an flög det kända  
enare det svenska  
de att två gånger  
fenomen som inte  
gning på hög höjd  
es hoppa.

Han påbörjade 1961 civilingenjörsutbildning vid flygsektionen på KTH i Stockholm och efter avlagd examen arbetade han vid Flygförvaltningen med ansvar för inköp av materiel. I samband med detta utbildade han sig till helikopterpilot och kom att själv flyga hem de helikoptrar som inköpts i Italien på 1970-talet. Vid sidan av sin anställning och efter pension startade Christer ett företag som investerade i små el-kraftverk i mindre vattendrag samt investering i olika vattenkraftverk.

Ett av hans många intressen var veteranbilar. Hans stall innehöll bl a en Bentley från 1957 och hans vackra Nash Model 481 Cabriolet från 1930.

Christer var vetgirig, nyfiken, öppen och en drivande person. Han planerade och deltog i många lyckade evenemang i TNNR och skrev ofta i TNNR:s Bulletin och i SARS:s RamblerRevyn. Vi har alla positiva minnen av Christer från många veteranbilsträffar och klubbträffar. Han var en mästare i att underhålla med spännande historier från sin tid i flyget. Vi kurskamrater har regelbundet träffats hos Christer i Bromma där han generöst ställde utrymme och förtäring till förfogande. Vi saknar mycket en färgstark och avhållen vän och klubbkamrat.

Lars Adolfsson



Nylackad kaross med det mesta av trästyckena på plats



För plåtarbetet med karossen tog Gunnar hjälp av Kjell Gustavsson i Lista Berga utanför Eskilstuna. Kjell, också medlem, har ett gediget kunnande och stor erfarenhet när det gäller renovering av veteranfordon. Kjell formade en ny plåt med valsningen som går runt bakre delen av karossen och svetsade fast den. Övriga arbeten på karossen har Gunnar utfört själv.



Nytt plåtgolv passades in med hjälp av en gigg stödd mot ramen och med karossen på plats innan de slutligen svetsades ihop. De horisontella konsolerna som syns på bilden till vänster är skjutbara i höjdlid och håller karossen i bakrutans öppning. Detta för att säkerställa en god passning.



Stommarna till säten och ryggstöd var nedsuttna och rostiga. Spiralfjädrarna gick alla att återanvända men piano-trådarna som styr upp fjädrarna behövde bytas. Gunnar bockade till nya med hjälp av en enkel bockningsmall (se foto). Arbetet med stoppning och klädsel av säten och ryggstöd lämnade Gunnar ut till en medlem i AHK i Eskilstuna.

Den övriga inredningen som dörrarnas invändiga klädsel, sidopaneler och innertak återstår att göra, i vinter är det tänkt.

Ovansidan av taket var ursprungligen klätt med pegamoid, en typ av konstläder som var det gängse materialet vid den tiden. Det tålde väta och kunde därför med fördel användas som takbeklädnad på motorfordon. Huvudbeståndsdelarna i vävburen pegamoid är nitrocellulosa,



kamfer och alkohol. Pegamoid hårdnar med tiden och sprickor kan uppstå. Som alternativ finns idag vinylbelagd väv som till utseende liknar pegamoid.

Motorn i Gunnars Nash visade sig vara i rätt bra skick. Den förra ägaren hade använt den i en annan Nash, en 1930 års Single Six, men tyckt den var för svag för den bilen och efter en tid bytt tillbaka till dess originalmotor.

Generator och startmotor behövde bara en enklare genomgång.

Bränslesystemets vakuumbank och förgasare klarade sig efter rengöring och justering. Däremot fungerade inte bränslemätaren av typ King-Seeley. Den behöver en grundlig genomgång och några delar måste nog bytas ut. King-Seeley är till skillnad mot modernare bränslemätare inte av elektrisk typ utan utnyttjar det hydrostatiska trycket i bensintanken. Detta beskrivs i separat artikel i detta nummer av Rambler Revyn.

1928 använde man fortfarande förnickling som ytbehandling av detaljer



som stötfångare, lyktor, kylarmantel, handtag, reglageknoppar och dekorlister. Förra ägaren hade pietetsfullt låtit förnicka dessa detaljer och inte fallit för frestelsen att förkroma dem.

Dörrhandtag fattades dock. Här fick Gunnar hjälp av Göran Lindblom i Finland. Han hade till sin 1928:a Standard Six gjutit nya handtag och kunde förse Gunnar med de han saknade.

Bromssystemets trummor, backar med bromsbelägg, länkage och pedalställ krävde inga större åtgärder men Gunnar räknar med att de kommer behöva justeras när bilen väl är körklar.

Nya däck har införskaffats och monterats.

Under renoveringens gång har Gunnar besökt flera medlemmar med Nashvagnar från åren kring 1928, bl a Hans Öhman i Lycksele; Mats Ericsson i Karlstad, Arne Finstad i Dokka, Norge och Göran Lindblom i Sipoo, Finland.



Här syns tydligt plåten med den upphöjda valsningen som Kjell Gustavsson hjälpte till att forma i sin välutrustade verkstad.



Gunnar har ambitionen att renovera bilen till originalskick. Så även när det gäller lackeringen. Karossen är lackad i ursprunglig maroonröd färg med svarta stänkskärmar.

## Standard Six 2-Door Sedan

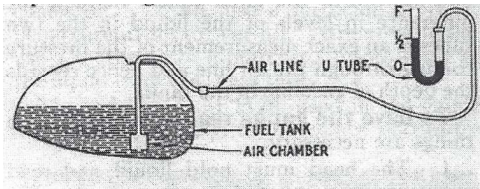
« MODEL THREE-TWENTY-THREE »

Those who have long aspired to the luxury of Nash ownership will find in this Standard Six model a new degree of quality characteristic of Nash—and a price amazingly low. Here is a car with a bigger, more powerful motor—giving performance unmatched in the low-price field. The genuine wood-frame body rides low to the road on small wheels. And the interior has all the character that refinements such as these will give: velour upholstery, neatly patterned in black and mauve; walnut-rimmed steering wheel, walnut-finished garnish mouldings, walnut-finished instrument panel, with instruments indirectly lighted; and an impressive array of silver-finished hardware with remote control door locks. A special feature is the luxurious restfulness of the front seats which are also so spacially arranged as to permit the occupants of the rear seat to enter or leave the car without disturbing front seat passengers.



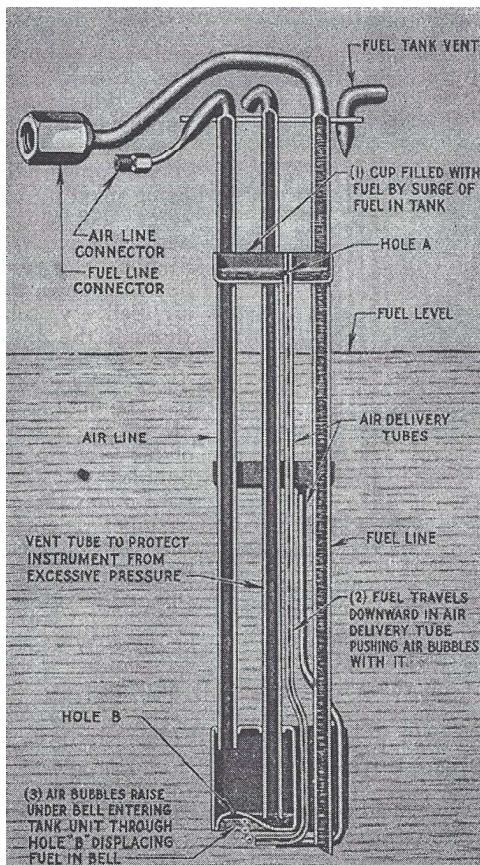
# KING-SEELEY BRÄNSLEMÄTARE

De hydrostatiska bränslemätare av märket King-Seeley som NASH-vagnarna från 20- och 30-talen är utrustade med består av tre delar, en termometerliknande visare på instrumentbrädan (Head Unit), en avkännande enhet i bensintanken (Fuel Gauge Tank Unit) och ett finkalibrigt kopparrör (Air Line) som förbinder dessa. Det hydrostatiska trycket i botten på bensintanken skapar ett motsvarande tryck i den avkännande enhetens luftkammare och detta tryck fortplantas genom kopparröret till ett U-rör som med en röd vätska visar bränslevolymer i tanken. Figuren nedan visar detta i en förenklad principskiss.



Den inestängda luften i systemet är nödvändig för bränslemätarens funktion. Läcker luften ut kommer U-rörets röda vätska att till slut stå lika högt i båda skänklarna och därmed visa tom tank.

För att säkerställa att det alltid är luft i systemet är givaren i tanken gjord på följande sätt, se figuren nedan. Där ser



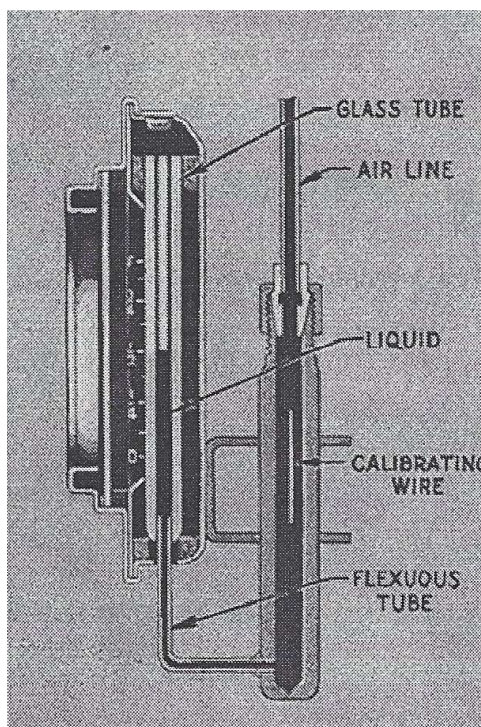
man hur lufröret (Air Line) är anslutet till luftkammaren längst ner i bensintanken. Luftkammarens botten är utformad som en kupa med ett hål upptill (Hole B) vars uppgift är att fånga luftbubblor som följer med bränsle som skvalpar upp i den övre öppna skålen och drar ned genom luftförsörjningsröret (Air Delivery Tube) som utmynnar under luftkammaren och ser till att denna hålls fylld med luft. Trycket som bränslet har i botten på tanken förmedlas samtidigt genom hålet i luftkammarens botten (Hole B) och trycker i sin tur via luftledningen (Air Line) på den röda vätskan i U-röret och visar därmed bränslevolymer i tanken. Ju mer bränsle i tanken desto högre stiger den röda vätskan.

Bränsleledningen (Fuel Line) går ned till botten av tanken strax under luftkammaren. Det finns också ett rör (Vent Tube) som skyddar instrumentet mot övertryck.

## Bränslevisaren (Head Unit)

Bränslevisaren sitter på instrumentbrädan. Den är helt enkelt ett U-rör med en särsilt tung röd vätska. Den främre synliga delen av U-röret är av glas och öppen i toppen. Den bakre delen är ett mässingsrör. Ett U-rör med vätska är känt för sin enkelhet och noggrannhet när det gäller att mäta tryck.

Bilden nedan visar mätaren i genomskärning.



## Luftledningen (Air Line)

Luftledningen som kommer från enheten i bränsletanken är ansluten i toppen på mässingsröret. Trycket som kommer genom luftledningen pressar ned vätskan i mässingsröret och trycker upp den i glasröret. Höjdskillnaden mellan vätskenivåerna i de två rören är ett exakt mått på trycket som kommer i luftledningen och visar därmed bränsledjupet i tanken.

För att mätaren ska visa rätt krävs tre förutsättningar:

1. U-röret måste ha vätska med rätt specifik vikt.

2. Luftsystemet måste vara fritt från läckage och ha fri passage. Det vanligaste hindret är bränsle eller vatten som kondenserat i ledningen och blivit ett rörligt hinder som ger felvisning speciellt vid acceleration eller plötsliga inbromsningar.

3. Den avkännande enheten i tanken måste förse systemet med luft enligt beskrivningen ovan.

När dessa tre villkor är uppfyllda och allt är ihopkopplat kommer vätskan i U-röret att börja stiga när bilen körs och fortsätter att stiga tills verkliga mängden i tanken visas. Om bilen stoppas, startas och svängs runt påskyndas detta. Därefter kommer bränslemätaren inte förlora att visa rätt så länge den inte kopplas isär. Ett snabbt sätt att försäkra sig om att den avkännande enheten i tanken är luftfylld är att lossa bränsleledningen och blåsa luft genom den så att bubblor stiger upp i luftkammaren. Använd dock inte tryckluft.

## ATT RÄTTA TILL EN FELAKTIG BRÄNSLEMÄTARE

Att korrigera en felaktig mätare är tämligen enkelt förutsatt att man följer anvisningarna nedan exakt.

Demontera inte mätaren från instrumentbrädan eller börja installera nya komponenter innan dessa instruktioner har efterföljts.

## Bränslevisaren (Head Unit)

Koppla isär luftledningen (Air Line) från från bränslevisaren och ställ in denna så att den visar på noll dvs tom tank. Detta



gör man genom att tillföra eller ta bort vätska från U-röret genom anslutningshålet för luftledningen. Använda en pipett om påfyllning behövs, var försiktig så att det inte blir för mycket. Använd en tandpetare/tändsticka att absorbera vätska som ska tas bort. Den röda vätskan kan köpas på webben, gå till

<https://classicandexotic.com/store/p-300-king-seeley-hobson-fuel-gauge-red-fluid.aspx>

För att mätaren ska visa rätt volym är det viktigt att vätskan har rätt specifik vikt, var noga med att använda föreskiven vätska. Se till att anslutningens koniska säte är rent och oskadat samt att det inte är någon vätskeläcka på det lilla kopparröret som förbinder mässingsröret med glaströret. Ett enkelt test är att slå lätt med fingertoppen på mässingsrörets topp så att

vätskenivån stiger lite i glaströret och sedan hålla kvar fingret en stund för att se om nivån är konstant. Fungerar inte detta behöver bränslevisaren bytas.

### Luftledningen (Air Line)

När man behöver blåsa ren luftledningen bör man använda en manuell cykelpump, tryckluft är inte att rekommendera, den kan innehålla vatten och är som regel för fuktig. Fukt i luftledningen orsakar att mätaren visar fel. Anslut cykelpumpen mot luftledningens främre ände och gör ca femtio pumptag. Kontrollera sedan att luftledningen är tät genom att hålla för ena änden och suga i den andra. Om undertrycket i ledningen kan hålla tungan kvar i en minut är luftledningen bra. I annat fall rekommenderas en ny luftledning. Återanslut luftledningen men

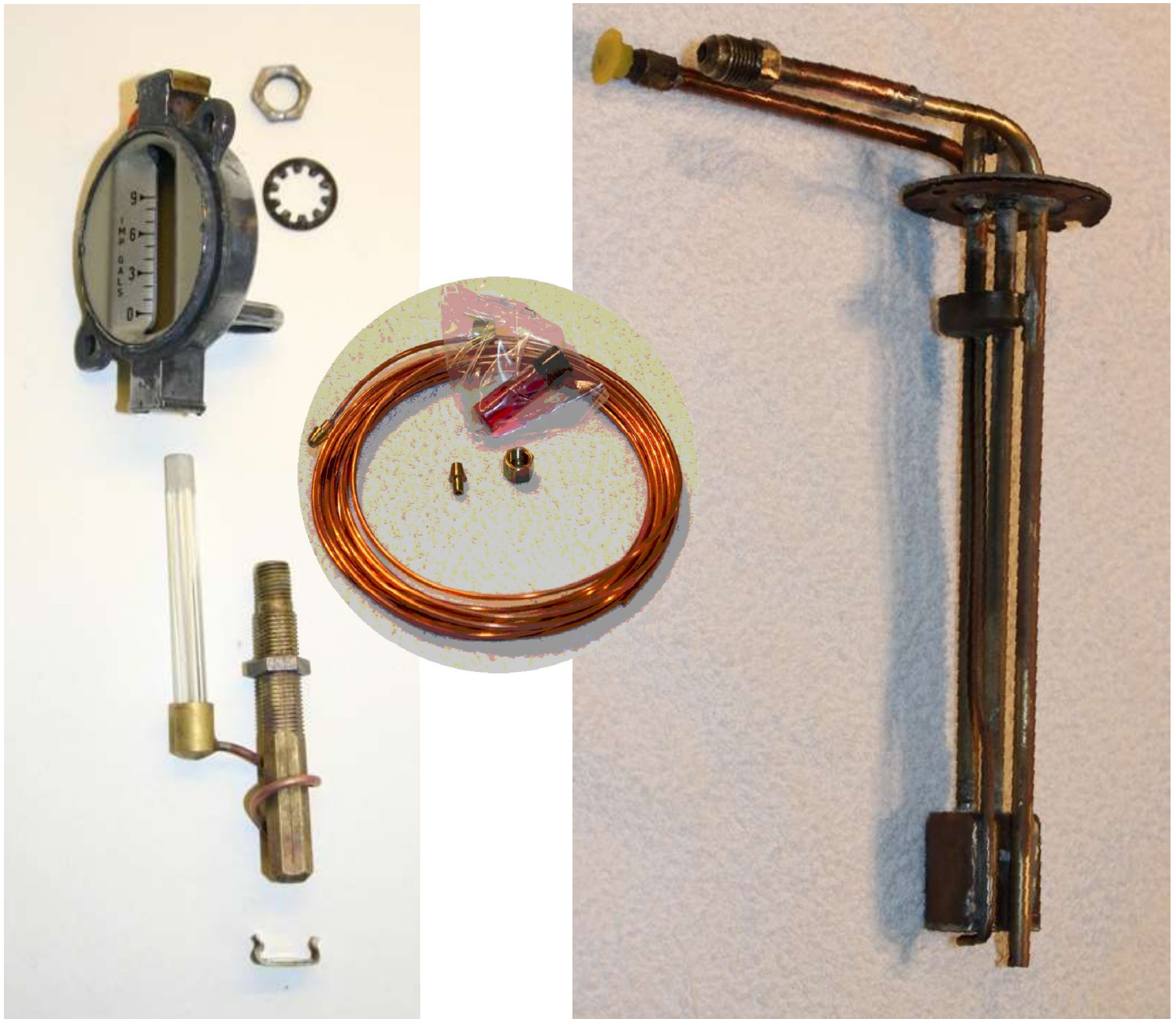
kolla först att mätaren fortfarande står på noll och inte har läckt, likaså att anslutningen vid tanken är tät.

### TEST

Nu kan du avgöra om mätaren ger ordentligt utslag genom att förse den avkännande enheten i tanken med luft genom att lossa bränsleledningen och blåsa luft genom denna så att bubblor stiger upp i luftkammaren. Använd dock inte tryckluft.

Varning: Fel på enheten i tanken är ovanligt. Undersök därför noggrant bränslemätaren (Head Unit), luftledningen (Air Line) och alla anslutningar. Sannolikt ligger felet hos någon av dessa snarare än i enheten i tanken.

*Lars Adolfsson*



Bilderna visar de delar som ingår i en bränslemätare av King-Seeleys fabrikat.



Körde Nash hela dagen och det var lika härligt hela tiden! Folk höjde en hel del på ögonbrynen när man rullade genom Stockholm. Vintern 2018-19 lackerade jag om den i original kulör så nu ser den ut som den gjorde från fabriken.

Maskinellt har jag inte gjort något mer än vanligt underhåll. Man får ju packa om vattenpumpen ibland och fixa lite med brytare och generator. Enda problemet är att den är väldigt känslig för ånglås! Har satt en elpump vid tanken samt en frottehanduk på bränslepumpen som man håller vatten på och det är väldigt effektivt känner man att den börja svaja på tomgången så springer man ut och sprutar vatten på handuken! Sedan går det igen! Fungerar till och med när det är 30 grader plus ute!

När man är ute på träffar så är det mest äldre som intresserar sig för bilen. De yngre vet inte att det var Nash som räddade GM, men det är vi inte sena att upplysa om! Ulf A och jag vi har varit på en hel del träffar ihop i sommar, då han jobbar på Husqvarna och veckopendlar från Karlstad. Så det har blivit Huskvarna parken, Aneby Parken, Eksjö Camping och Euromeet i Tönsberg mm.

Men nu får vi vänta på våren och nya äventyr! Jag hoppas Ulf får ut sin -57a samt att det kommer någon mer Nash på träffarna, för det finns ju fler i ladorna! Ca 60-70 st totalt, har jag hört. Man ska köra så mycket det går, för imorgon kan det vara förbjudet! Det vet man aldrig! Sedan ska man ju också passa på när man tycker det är roligt, och det tycker jag! Norsen i Nashen!



# SARS Jubileumsträff 2020

## Information - Program- Bokning

Planera redan nu in en av sommarens höjdpunkter, en unik AMC show där du träffar många gamla och nya vänner och bilar. Kom till SARS 35-årsjubileum, det blir en höjddare!

Vi räknar med stor uppslutning av bilar och besökare från hela Norden och övriga Europa. Årets träffplats vid Skokloster slott är välbekant för många och mycket uppskattad. Anläggningen erbjuder vacker natur och aktiviteter för hela familjen.

På **fredag** träffas vi för ett besök på på det fantasiska World of Classic i Tumba. Därefter åker vi gemensamt till Skokloster och kvällens sedvanliga grillfest (egen mat och dryck, grill finns).

**Lördag** förmiddag inleds med en gemensam cruising som avslutas med bilutställning och aktiviteter, det finns också möjlighet att besöka Skokloster slott (separat entréavgift). På kvällen har vi vår Jubileumsfest!

**Söndag** kan de som önskar följa med på en naturskön cruising genom det vackra Roslagen till Jan Almkrona och AMC Parts där det finns möjlighet att se och handla ur Jannes stora bildelslager. Efter en kaffepaus fortsätter vi till Hallstavik där vi avslutar träffen med ett besök hos Hasse Hudson och ser den trevliga anläggning som han byggt upp.

Skokloster slott ligger naturskönt på en udde i Mälaren, ca 80 km från Stockholm. Vi kommer att vara på Skokloster Hotell & Restaurang, en hotellanläggning som ligger i nära anslutning till slottet. Rummen som erbjuds är utrustade med WC och dusch. Det finns enkel- och dubbelrum och även möjlighet att koppla samman vissa dubbelrum till dubletter. Det finns gott om parkeringsutrymme, och även möjlighet att ställa upp husvagn/husbil om man önskar det (utan el).

**OBS! Bokning av mat och boende måste förbetalas. All bokning (förutom extra nätter) sker till Johan Lindersson.**

**För att garantera plats måste bokning och betalning ske senast 31 maj -2020.**

*Hotellet har 150 bäddar, SARS har reserverat hela anläggningen fram till sista maj, därefter släpps rummen och vi kan inte längre garantera plats.*

### Anmälan/utställning:

Anmälan samt utställning: Gratis

### Middag lördag:

Jubileumsmiddag: (Toast Skagen, Ryggbiff med potatisgratäng och rödvinssås) exkl. dryck: Vuxna 300:-, barn (upp till 12 år) 150:-

*Ange vid anmälan om behov finns av specialkost.*

### Boende (pris per rum):

- Dubbelrum inkl. frukost fredag-söndag 2000 kr
- Dubbelrum inkl. frukost lördag-söndag 1100 kr
- Enkelrum inkl. frukost fredag-söndag 2200 skr
- Enkelrum inkl. frukost lördag-söndag 1100 kr

### Anmälan & frågor:

Johan Lindersson  
Ramsjövägen 34 e  
743 63 Björklinge  
amc\_johan@hotmail.

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Postadress: \_\_\_\_\_

Telefon/e-post: \_\_\_\_\_

Bokning jubileumsmiddag: antal vuxna: \_\_\_\_\_ antal barn under 12 år \_\_\_\_\_

Bokning antal rum: Dubbelrum 2 nätter \_\_\_\_\_ Dubbelrum 1 natt \_\_\_\_\_ Enkelrum 2 nätter \_\_\_\_\_ Enkelrum 1 natt \_\_\_\_\_

Förskotts betalning av mat och rum görs senast 2020-05-31, till Johan Lindersson

Handelsbanken Clearingnummer: 6501, Konto: 624 402 592, glöm ej ange ditt namn på inbetalningen så den kan matchas mot din bokning.

Posta eller maila din anmälan till Johan Lindersson

# AMC EUROMEET 2020

SARS 35 år • JUBILEUMSTRÄFF • SKOKLOSTER SLOTT • SVERIGE • AUGUSTI 7-9

## PRELIMINÄRT PROGRAM

Fredag - Ankomstdag  
-Word of Classics, Car Museum & Sales  
-Grillfest

Lördag - Träffdag

-Crusing & Bilutställning, aktiviteter  
(Klubbaktiviteter & Slottsvandring)  
-Jubileumsfest med livemusik

Söndag

-Crusing till Almkrona AMC-Parts, kafferast  
-Besök hos Hasse Hudson i Hallstavik



Mer information annonseras fortlöpande på  
[www.amcsweden.com](http://www.amcsweden.com) och på Facebook  
**Kontakt: [amc\\_johan@hotmail.com](mailto:amc_johan@hotmail.com)**

