



VETERAN bladet

Nr 114
Maj 2019



Fixade det mesta utan skryt SIDAN 6-7

Missade
historiskt
fullblod

SIDAN 8



Intressant
besök hos
Draka Kabel

SIDAN 4





Gjutaregatan 7A
571 42 Nässjö
www.nssvk.se
klubb@nssvk.se

Aktuellt

Nu har väl de flesta varit i garaget och provstartat sina fordon och kanske har det vackra vårvädret lockat till den första turen.

Om någon undrat över varför vi inte har gjort någon klubbresa denna vår så beror det på att styrelsen beslutat att förlägga den till hösten.

14 september blir klubbresan till Motala. Vi kommer att besöka Industrimuseet och Rundradio Muséet.

Liksom förra sommaren är det motorträffar i Gissshult på torsdagskvällarna. Själv var jag där nästan varje torsdag förra året och träffade många av våra klubbmedlemmar. En mycket trevlig träff med både fika, korvgrillning och kanske en dopp i sjön.

Var med på Motorhistoriska dagen den 6 juni!

I år blir det extra ös när Erling Lundberg kommer och sjunger Elvis låtar.

Ha en bra sommar !

/Siwert

konton

Pg nr: 49 60 33-2

Bg nr 222-4129

Medlemsavgiften är 350 kr/år och familjemedlem 50 kr/år.

Norra Smålands Sport och Veteranfordonsklubb

Vår klubblokal finns vid

Gjutaregatan 7A, där vi träffas varje onsdag från kl 19.00 över en kopp fika.

Du hittar lättast från bron över järnvägen i Nässjö mot Malmbäck

höger i första rondellen efter ca. 200 meter parkera till vänster

klubblokalen finns under Securitas.

Klubbens motto är :

Låt de gamla hjulen rulla !

Syftet är att verka för bevarande av två- tre- och fyrhjuliga fordon.

I begreppet "bevara" lägger vi inte in enbart själva samlandet, utan också sådant som har att göra med att hjälpa till vid anskaffning av reservdelar, litteratur och teknisk support m m.

NSSVK:s Medlemsmatrikel.

Du vet väl att du kan hitta vår medlemsmatrikel i datorn???

Gå in på vår hemsida www.nssvk.se och logga in med koden: nssvkm.

Om du inte har tillgång till dator eller utskriftsmöjlighet är du välkommen kontakta ordförande eller sekreterare så skickar vi en aktuell utskrift med brev till dig.

Klubbledning/funktionärer:

Ordförande	Sivert Axelsson 0709 326175
V.Ordförande	Jan-Eric Wilsson 0705 292037
Sekreterare	Roger Johansson 0703 089337
V. Sekreterare	Kenneth Johansson 0730 982840
Kassör	Jonas Uhrbom 0721 706471
Suppleant	Hans Uhrbom 0705 878305
Suppleant	Bernt Gustavsson 0705 256640
Klubbvärd	Lennart Claesson 0380-370881
Klubbvärd	Lennart Ahlsén 0703 393487
Renov.ladan	Kennert Salomonson 0705-919082
Bibliotek	Sven –Erik Grundsten 0380-12446
Sportvagnar	Sven Stenquist 0703 247659
Sportvagnar	Lennart Ahlsén 0703 393487
Mopeder	Karl-Gustav Karlsson 070-286 92 15
Redaktion	Sivert Axelsson 0709 326175
Redaktion	Sven Stenquist 0703 247659
Redaktion	Kenneth Johansson 0730 982840
Redaktion	Lennart Ahlsén 0703 393487
Redaktion	Jonas Uhrbom 0721 706471
Rally Högländ	Hans Uhrbom 0705 878305
Försäkringar	Hans Uhrbom 0705 878305
Försäkringar	Bernt Gustavsson 0705 256640
Försäkringar	Åke Rehn 0703 184923
Revisor	Lars-Göran Andersson 0705 388923
Revisor	Göran Thulin 0708 137338
Revisor supp.	Hans Uhrbom 0705 878305
Valberedning	Rune Karlsson 0708 928790
Valberedning	Lennart Forssander 0708 787207
Valberedning	Anders Hildorsorsson 0380-91135

PROGRAM - SOMMAR/HÖST 2019



Maj

Lördag 11 maj, kl 08.00

Utflykt till Kosta Bilträff

Plats: Samling vid klubblokalen (gemensam avfärd mot Kosta).

Detta är ett stort evenemang med många aktiviteter, du har dessutom möjlighet att besöka alla butiker som finns i området. Arrangör är Destination Kosta.

Lördag 18 maj

Nifsarpsdagen

Plats: Nifsarpsskolan, Nifsarpsvägen 4, Eksjö

Du åker dit på egen hand. Ska du ställa ut ditt fordon måste du vara på plats senast kl 09.30. Mer information på hemsidan, www.nifsarpsskolan.se.

Juni

Torsdag 6 juni

Mopedutflykt

Plats: Årets mopedutflykt startar vid klubblokalen Gjutaregatan, kl 12.00, obs! tiden. Har du frågor, kontakta Kalle på tel 070-28 69 215.

Motorhistoriska dagen

I år firar vi på Bonneville Farm, Isåsa, kl 15.00.

Vi bjuder på mat och kaffe till alla deltagande och Erling "Elvis" Lundberg står för musik underhållningen.

Söndag 16 juni

RALLY HÖGLAND, inbjudan bilagd.

Klubblokalen är stängd från den 12 juni. Välkommen tillbaka 7 augusti från kl 19.00.

Augusti

Söndag 4 augusti, kl 14.00

Hembygdsfesten, Barkeryds Hembygdsgård. En kavalkad av nostalgi från 50-60 talen. Fina bilar, tidtypisk musik med gruppen Puls. Femtinge teater framför "Happiness". Aktiviteter för barnen, ostkaka, och mycket mera.

September

Lördag 14 september, kl 8.00

Klubbresa till Motala Industrimuseum och Sveriges Rundradiomuseum

Vi samlas vid klubblokalen för avfärd med buss kl 8.00. Kaffe med fralla serveras på uppfärden, lunch vid lämplig tidpunkt. Vi räknar att vara tillbaka i Nässjö ca: kl 18.00. Kostnaden för resan är 450 kr/person

Hemsida: www.motala.se/uppleva-och-gora/kultur/museer-kulturarv/museer

Anmälan till Kenneth Johansson, tel 0730-98 28 40, senast 5 september.

Resan betalas efter anmälan till klubbens **plusgiro 49 60 33-2**, ange vem som betalar och antal. Betalning senast 5 september.

Oktober

Onsdag 16 oktober, kl 19.00

Filmkväll i klubblokalen.

Välkommen till våra aktiviteter!

Studiebesök på Draka Kabel 13 februari.

Februari månads aktivitet var ett studiebesök på Draka kabel i Nässjö, drygt 30 medlemmar mötte upp utanför porten för att tas omhand av "Draka Kabels" Robin Nyberg som visade in oss i företagets konferens rum där vi fick en genomgång av företaget i ord och bild, bl.a fick vi veta att företaget kom till Nässjö och nuvarande plats 1976, har ca 180 anställda där många i produktionen jobbar i 4-skift.

Man tillverkar låg- och högspännings kabel att läggas både i mark och under vatten, drygt 18000 ton kabel om året i storlek mellan 16- 800 mm² area.

Efter genomgången och att vi fått ta del av företagets säkerhets info delades vi upp i två grupper för att gå ut och titta i produktionslokalerna, vi fick se hur råvaran kommer in i ena ändan av fabriken och sedan kommer ut på stora kabeltrummor på andra sidan, det är många processer som ska passeras för att få till rätt area, färg och isolation och innan kabeln lämnar produktionen har den isolations testats med hög spänning och i vattenbad för att allt ska vara okey.

En mycket intressant förevisning i kabelns tillkomst avslutades med att klubben bjöd på kaffe och smörgås i företagets lokaler!

Text: Roger J., bild: Lennart A.



En av "maskinerna" i kabel tillverkningen.



Rullar med koppartråd som ska tvinnas ihop till en grov kabel.



*Robin Nyberg (i orange väst) vår ciceron för kvällen i sam-
språk med
Karl-Gustav
och Rune båda
med Karlsson i
efternamn.*

Källan Till Nytt Liv

Så kan man väl säga om den fantastiska second-handbutiken Källan i Nässjö. Onsdagen den 13 Mars var vi inbjudna till Källan för information och visning av deras lokaler som utökats enormt. För er som inte känner till den här butiken så är syftet att hjälpa utsatta människor. Allt sker på idell basis. Vi hälsades välkomna av Källans Tommy Lundberg som höll ett innehållsrikt tal om Källans syfte. Från att stötta en skola i Afrika och även få fram rent vatten till att skänka fordon för att underlätta med transporter. Utsatta Nässjö ungdomar får också ta del av kakan. Efter denna information fick vi en rundvandring i de utökade lokalerna.



Gunnel o Bertil Petersson serverar kaffe med våfflor.



Tommy Lundberg

Kvaliten på utbudet är mycket hög. Och det märks också då varorna försvinner fort. Hämtning och utkörning sker mot en skälig summa. Allt arbete är ideellt från personalens sida. Som gör en fantastisk insats. Öppettider ons 16-19 samt tors och lör 10-14.
Text: Kenneth J., bild: Lennart A.



Nöjda besökare



Källan erbjuder det mesta man kan behöva





Renault 4 blev en succé, redan 1966 hade drygt en miljon exemplar rullat ut på vägarna. I Sverige gick däremot försäljningen trögt till att börja med, inte förrän Renault började med annonserna om "skrytbilen" i mitten av 60-talet sköt försäljningen i höjden. Genom åren skruvades det ihop bilar i inte mindre än 28 länder innan den sista rullade av bandet 1994.

Renault styrde ut på farliga vägar

Det en perfekt dag för en biltur, solen gassade och naturen visade upp sin bästa sida. Arbetsveckan hade varit tuff och nu ville det unga paret vara för sig själva en stund. En smal skogsväg ledde dem till det undagömda smultronstället i skogen. "Tur att vi satsade på en Renault 4" konstaterade de tillsammans, bilen verkade ju ta sig fram överallt.

Egentligen hade de tänkt köpa en bättre begagnad bil men när de fick en ny Renault 4 för ungefär samma pris tvekade de inte. Säljaren hade talat sig varm för bilens egenskaper, den var billig att äga, komfortabel och framförallt användarvänlig så det räckte och blev över. Med ett enkelt handgrepp kunde man fälla ned baksätet och då fanns det utrymme för det mesta.

Renault styrde ut på farliga vägar när företaget visade upp nya Renault 4 1961. Det krävdes mod att presentera

en ersättare till gamla 4 CV som hade motorn bak och ett litet bagageutrymme fram. 4:an var precis tvärt emot, den var framhjulsdreven och hade ett rejält lastutrymme bak. Visst såg den lite lajban ut men det kunde ägarna leva med.

Det tog inte lång tid förrän modellen sålde riktigt bra. När den här bilden togs 1966 kostade en Renault 4 knappt 9 200 kronor och trots att den nu hade några år på nacken fanns det fortfarande inga direkta konkurrenter till den. Renault 4 vände sig till de som prioriterade ett ekonomiskt biläggande före lyx och flärd.

Om någon sagt att modellen skulle komma att tillverkas i drygt 30 år och säljas i över åtta miljoner exemplar hade nog de flesta gapskrattat, men så blev i alla fall facit till slut.

Text: Greger Lööf. Bild: Renault



Renault 4 behölls i princip oförändrad i många år men 1968 fick den ny grill och samtidigt kom en fyrväxlad låda.



Fourgonnette var ytterligare en version av Renault 4 som svalde mängder med gods.



Parisienne var ett elegant utförande som bland annat utsmyckades med dekaler bak och på sidorna, såldes 1963–67.



Renault 4 var tillverkarens första framhjulsdreven modell, dessutom hade den inte självbärande kaross utan den var fastbultad i bottenplattan. Det tog inte lång tid förrän mistänksamma blickar byttes mot dyrkan.



Redan från start fanns flera varianter. R3 var extremt enkel och saknade bland annat den tredje sidorutan. Modellen såldes endast i tre grå kulörer och hade mindre motor på 23 hästkrafter, tillverkades bara i 2 500 exemplar åren 1961–62.



Det gällde att imponera och det lyckades man med. För att visa vad en Renault 4 kunde uträtta körde man den nedför en lång trappa. Strax utanför Eksjö var man ett strå vassare, där kördes en 4:a, på eländiga stigar, ända upp till utsiktspunkten Skuruhatt. Gissa om det gav eko i lokalpressen.

Mitttemellanmodell blev ingen större succé

Renault hade träffat rätt med modellerna 4 och 16, det fattades bara en pusselbit för att få en komplett serie halvkombibilar. För de som var ägare till en 4:a och ville byta upp sig till en 16 var steget allt för stort tyckte många. Mellanskillnaden landade på 6 000 kronor vilket inte var någon struntsumma i slutet av 60-talet.

Det gällde således att smida medan järnet var varmt. Hösten 1968 visades Renault 6 som närmast kan beskrivas som en större upplaga av 4:an på samma bottenplatta med lite elegantare kaross som hade tydliga drag av 16-modellen. Bilen kunde på känt Renaultvis möbleras om i det oändliga och som brukligt hade den betydligt större lastutrymme än man kunde tro.

Trots att Renault annonserade att man inte erbjöd flärd för pengarna så var 6:an ändå ett rätt stort steg upp för de som hade kört in sig på en 4:a, bara en sådan sak som skivbromsar fram gjorde säkert en och annan spekulant lite mistänksam, behövdes det verkligen? Det var kanske därför den inte sålde så bra som sitt mindre syskon.

Det fanns säkert många Renault 4-ägare som tyckte att den var lite för tillrättlagd. När den här annonsen dök upp i tidningarna 1971 fick modellen bland annat lite starkare motor. Bromsrör av koppar och gördeldäck fanns förstås redan från starten, något annat hade varit otänkbart.

1980 försvann Renault 6 efter drygt 1 773 000 tillverkade exemplar och i dag är de i stort sett utrotade.



Renault 6 kostade 12 300 kronor vilket var ett konkurrentkraftigt pris med tanke på storleken, en Renault 4 var 1 800 kronor billigare.

Vi lägger inte dina pengar på flärd.



Om vi tog bort vad det kostar att ha fem dörrar istället för två, om vi struntade i att göra Renault 6 möblerbar inuti, så att du inte kunde göra om den till skåpbil när du behöver en, om vi tog bort den fina men dyra torsionsfjädringen, om vi tog bort de dyra bromsrören av koppar och satte dit billigare bromsrör istället, om vi bytte ut gördeldäcken mot vanliga standarddäck, om vi ersatte kuggstängsstyrningen med något mindre exakt, tog bort skivbromsarna på framhjulen, det slutna kylsystemet och inte kostade på sätena så mycket som vi gör, då skulle vi också kunna göra en mindre användbar, lite vräkigare, kramigare och mer imponerande bil till folk som har behov av att imponera på andra.

EKSJÖ — Eksjö Bil AB, Västerlånggatan 49, tel 101 20
 NASSJÖ — Almqvist Bil AB, Bangårdsgatan 5, tel 190 40
 TRANÅS — Tranås Bil & Traktor, Holaväddsvägen 13, tel 158 55
 VETLANDA — Kolls Bilar AB, Vitalagatan 14, tel 154 60

Så här annonserades Renault 6 i dagstidningarna. Man använde i stort sett samma recept som med 4:an, men gensvaret blev inte vad man hoppades på.

Yngves Aston Martin

Historien härrör från tidigt 70 tal, Närmare bestämt 1971 på våren. Min kompis i Jököping Yngve Eriksson hade ett antal bilar i garaget, Bl.a. en Aston Martin DB 2 i ett drömskick kan man väl säga. Han tyckte väl att hans senaste tillskott en Bizzarini räckte mer än väl till.

En dag var jag i Yngves garage och fick lite råd att ställa in förgasarna på in MG Midget, Yngve var en skicklig yrkesman när det gällde bilar. Plåtarbeten var nog hans specialitet- Vilket visade sig när han gjorde stora modifieringar på sin Aston Martin. Original var väl inte DB2:an i utseendet i klass med tex Ferrari och Maserati. Medan dessa fullblod var runda och fina i formerna var väl Astonen lite gammaldags i formen. Skicklig som han var så ändrade han på utseendet både bak och fram samt konverterade från höger till vä styrning. Nog om detta.

Just den här dagen jag var där erbjöd han mig att köpa Astonen. Vad var då priset. Jo 17000 kronor. Mycket pengar på den här tiden. Men erbjudandet var absolut inget att förkasta. Jag blev väl lite överrumplad då han gav mig ett erbjudande som jag borde antagit. Ta hem bilen och betala lite då och då tills den är betald. Så jag åkte hem till Nässjö med huvudet fullt av tankar. Skulle jag kunna bli Aston Martin

ägare? Tyvärr så tänkte jag lite för länge och Yngve sålde bilen till en icke okänd person Gunnar Elm-gren.

Jag återsåg den endast en gång efter detta. Den var då utställd på en mäsas i Halmstad. Bilen hade sedan några ägare till i Sverige innan den kom till Amerika.

Året 2013 såldes så bilen på Bonhams auktioner för 292 600 dollar. Summan i svenska kr. var vid tillfället 2,7 miljoner kronor. Som om detta inte var nog högt så är bilen till salu i Florida i dagsläget för facila 685 000 dollar. Gråt ej över spilld mjölk. Men fn, det gör jag nu. Å andra sidan hade någon bjudit



mig 35 000 kr för bilen så hade jag kanske sålt i alla fall. Jag har väl inte gjort några vansinnigt dumma bil affärer genom åren men denna missade chans att få äga en historisk sportvagn var nog den dummaste.

Text: Kenneth J., Bild: Arkiv



Aston Martin DB 2

Årsmöte 10 april

Så var det dags för årsmöte, den 10 april hos Siwert och Pia på ”Bonneville Farm”, i år något senarelagt för att slippa kyla och mörker. Ljuset infann sig helt enligt planen, värre var det med vädret. Efter många dagar med sol och tvåsiffriga plus grader på termometern blev det både kallt och lite snö och vi var många som fick ta det försiktigt hem i halkan på de ny pålagda sommardäcken!

Vädret påverkade inte själva årsmötet utan detta hölls på rekordtid 22 minuter! Detta tack vare valberedningens goda arbete och ordföranden för mötet som vant svingade klubban! Till att leda årsmötet valdes traditionsenligt Jan-Erik Wilsson med Sven Stenquist vid sin sida som höll i pennan. Mötet inleddes med en tyst minut för bortgångna medlemmar under året. Kassa- revisions och verksamhetsberättelse godkändes och styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna året.



Ingvar Ragnarsson avtackas för sitt mångåriga arbete i klubben av ordförande Siwert Axelsson.

På alla posterna till styrelseval blev det omval, enda förändring var att Ingvar Ragnarsson avböjt omval varför vi fick välja en ny revisor samt ny medlem till valberedningen. Mötet avslutades med att Ingvar avtackades med en blombukett för det mångåriga arbete han lagt ner för klubben på många olika poster.

Som brukligt på årsmötet bjöds det på smörgåstårter som de drygt 40- talet medlemmar högg in på med god aptit. Avslutningsvis tackade ordförande Siwert Axelsson alla som mött upp denna kväll.



Efter förhandlingarna bjöds det på smörgåstårter med dryck.

Text: Roger J.

Bild: Lennart A.

Årsmöte för NSSVK, 2019-04-10.

Siwert Axelsson förklarade årsmötet öppnat och hälsade närvarande medlemmar välkomna samt höll en tyst minut för under 2018 avlidna medlemmar.

- § 1 Dagordningen för årsmötet godkändes.
- § 2 Till ordförande för årsmötet föreslogs och valdes Jan-Eric Wilsson.
- § 3 Till årsmötets sekreterare föreslogs och valdes Sven Stenquist.
- § 4 Årsmötet ansåg att detsamma var stadgeenligt utlyst.
- § 5 Protokoll från förra årets årsmöte godkändes.
- § 6 Till justeringsmän och tillika rösträknare för årsmötet föreslogs och valdes Rune Karlsson och Reidar Wångehag.
- § 7 Styrelsens verksamhetsberättelse för 2018 godkändes.
- § 8 Den ekonomiska berättelsen för 2018 visade att likviditeten är god.
- § 9 Revisorernas berättelse lästes upp. Det framkom att det inte fanns något att anmärka på i klubbens räkenskaper.
- § 10 Med ovanstående redovisningar och berättelser beslutade årsmötet att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för år 2018.
- § 11 Inga av medlemmarna framlagda förslag fanns.
- § 12 Inga av styrelsen framlagda förslag fanns.
- § 13 Årsmötet beslutade om oförändrad medlemsavgift för 2020: A-medlem betalar 350 kr och familjemedlem betalar 50 kr, inträdesavgiften slopas.
- § 14 Arbetsplanen för 2019 presenterades och godkändes.
- § 15a Till vice ordförande i två år (2019-2020) valdes Jan-Erik Wilsson.
- § 15b Till kassör i två år (2019-2020) valdes Jonas Uhrbom.
- § 15c Till vice sekreterare i två år (2019-2020) valdes Kenneth Johansson.
- § 15d Till styrelsesuppleant i två år (2019-2020) valdes Hans Uhrbom.
- § 16a Till redaktionskommitté för Veteranbladet i ett år (2019) valdes Siwert Axelsson, Sven Stenquist, Kenneth Johansson, Lennart Ahlsén och Roger Johansson.
- § 16b Till teknisk support för Veteranbladet i ett år (2019) valdes Jonas Uhrbom.
- § 17a Till klubbvärd i två år (2019-2020) valdes Lennart Claesson.
- § 17b Till repr. för sportvagnssektionen i två år (2019-2020) valdes Sven Stenquist.
- § 17c Till försäkringskommittén i fem år (2019-2023) valdes Kjell-Åke Rehn.
- § 18a Till revisor i ett år (2019) valdes Göran Thulin.
- § 18b Till revisor i ett år (2019) valdes Lars-Göran Andersson.
- § 18c Till revisorsuppleant i ett år (2019) valdes Hans Uhrbom.
- § 19a Till valberedning i ett år (2019) valdes Rune Karlsson.
- § 19b Till valberedning i ett år (2019) valdes Lennart Forssander.
- § 19c Till valberedningssuppleant i ett år (2019) valdes Anders Hildorsson.

Mötet avslutades på sedvanligt sätt med en läcker smörgåstårta.

Jan-Eric Wilsson/Ordförande/

Sven Stenquist/Sekreterare/

Rune Karlsson/Justeringsman/

Reidar Wångehag/Justeringsman/

Klubbprofilen

Vem är du?

Ingvar Ragnarsson, nyss fyllt 84 år. Relativt frisk och rörlig för min ålder. Ägnar min tid åt villan, trädgården, sommarstugan och bilarna.

Hur länge har du varit medlem i NSSVK?

Sedan 1978. Varit med i styrelsen i många år, bl.a. sekreterare. Jag är även medlem i FIAT Classic club. Från början Club Toppolino (nr 72) från 1970-talet, då jag renoverade min minsta bil en FIAT 500 C m/53 som jag fortfarande har kvar och använder sommartid.

Vad ville du bli som vuxen?

Tekniker av något slag. Började på ritkontor som aspirant, tills vidare placerad på Arbetschefsexpeditionen i Nässjö vid Elektrobyggnaderna efter realexamen 1953. Gick kvällskurser i språk, räknestickans användning (!! Datorerna hade ej kommit) ritteknik på NKI mm. Genom mitt arbete under de kommande åren fick jag besöka platser över hela landet. Anställningen varade i 45 år.

Hur blir man lycklig?

Genom att man får vara frisk, gifter sig med en god hustru och får några barn som lyckas i sina liv samt att man får ha god ekonomi.

Vad ångrar du mest?

Beträffande bilaffärer; att Stig och jag sålde en Jaguar XK 120 Roadster 1951 som vi köpte av en playboy i Stockholm på 60-talet till Ingmar Ahlqvist. Den stod sedan i många år på hans bilmuseum i Rydaholm. När vi hade den var den vit. Ingemar lackade den grön.

Vilket är ditt motto eller levnadsregel?

Ge aldrig upp.

Varifrån kommer teknikintresset?

Jag var tidigt nyfiken på hur grejerna fungerade. När pappas "lättniktare" inte ville starta för honom kom jag vid 12 års ålder honom till hjälp. Han hade glömt öppna bensinkranen.

Vilket var ditt första fordon?

NV med DKW-motor på 123 ccm och 5,5hkr. Köpte den på postorder från Svinhult. Den kom in spikad i wellpapp och träram och hämtades på Ilgodset i Nässjö. Jag hade inte fyllt 16 år då. Ledde den hem. Den hade jag många trevliga färder med under några år tillsammans med mc-kompisar.

Lockar det dig att skaffa en igen?

Jag köpte tillbaka den några år senare, men tyvärr sålde jag den till en kompis som behövde den. Långt senare frågade jag honom om han kom ihåg vem han

sålde den till. Han kom inte ihåg det, annars hade jag nog köpt tillbaka den. Nu är det lite sent att köra mc.

Vilket är det mest fantastiska fordon du kört?

Jaguar XK 120 Roadster

Vad är det bästa med vår hobby?

Att man lärt sig att meka med sina bilar och klarar det mesta själv och att man träffar andra med veteranfordonsintresse och kan utbyta tankar och lösningar på problem som dyker upp.

Vad skulle du vilja ha mer av i klubbaktiviteterna och Veteranbladet?

Förr hade vi Länsträffar med andra klubbar inom Jönköpings Län och den som vann blev Länsmästare. Det gick i tur och ordning att arrangera träffarna. Det var både MC och bilar som var med. Gärna lite tekniska artiklar, kanske tillbakablickar på det som varit förr.

Har du några favorit- evenemang som du besöker regelbundet?

Rally Högländ och ibland träffarna i närområdet.

Hur får vi fler ungdomar att intressera sig för vår hobby?

Vi kan kanske börja med våra barn och deras respektive och deras bekanta. Vi som är lite äldre hade ju barnen med på många rallyn och liknande då de var "små".

Du har vunnit en betydande summa på lotto. Vad skulle du göra då?

Dela med mig till barnen, kanske någon resa och leva som vanligt.



Ingvar Ragnarsson och Austin Ascot Saloon 1938

Prisvärd snikmodell som tålde det mesta

Det var en strålande dag, vädret visade sig från sin bästa sida och antagligen gjorde mannen på bilden det också eftersom kvinnan ler så vackert emot honom. Var det något på gång kanske? Ja, visst kan det ha varit så, men eftersom de befann sig vid järnvägen kanske det helt enkelt handlade om gods som skulle hämtas. I så fall var det här den rätta bilen.

När det numera skrivs spaltmeter om USA-bilar är det ofta om lyxiga versioner som står i fokus. Kan inte en enklare modell skänka samma glädje för sin ägare? Jodå, absolut säger jag, och det här var verkligen en riktig snikmodell, befriande ren från en massa onödigt bjäfs, här handlade det om en prisvärd pålitlig familjevagn som tålde det mesta.

Det rullade på bra för Chevrolet 1959, med facit i hand lyckades företaget prångla ut 1 470 366 fullsizechevor, av dem var 238 760 herrgårdsvagnar.

Den vanliga sedanmodellen tillverkades i tre olika serier, Biscayne, Bel Air och den mest påkostade modellen Impala. Sedan tillkom herrgårdsvagnarna som erbjöds i fyra modeller.

Brookwood – som bilden visar – var den enklaste och ingick i Biscayne-serien, det var också den enda herrgårdsvagnen som gick att få i tvådörrarsutförande. Parkwood och Kingswood sorterade under Bel Air-serien och i topp fanns Nomad som helt enkelt var en Impala herrgårdsvagn. Hängde ni med i svängarna?

Som brukligt vid den här tiden fanns det en lång lista med extrautrustning att kryssa i om köparen ville få ut mer av bilen och det nappade de flesta på eftersom grundutförandet var synnerligen spartanskt, värme och defroster ingick till exempel inte i grundpriset.

Det såldes runt 500 nya Chevrolet 1959 i Sverige – de flesta med rak sexa, treväxlad manuell låda och givetvis värme som standard. Priset började på knappt 19 000 kronor vilket var en faslig massa pengar på den tiden. För att säkra en ny Volkswagen fick köparen punga ut med 6 660 kronor och det var långt ifrån alla som hade råd med en sådan.

Greger Lööf



Det var lätt att skilja en Cheva Brookwood från de övriga herrgårdsvagnarna 1959. Den enkla listen längs sidan och emblemet på framskärmen var ett säkert kännetecken.