



VETERAN bladet

Nr 116

Mars 2020



Bild: Lennart Ahlsén

Det behövs rejäla förstärkningar när Per-Anders Henriksson ska förvandla sin Isabella coupé till en cabriolet.

Nytt projekt blir ovanlig bilmodell

SIDAN 6

Vi blickar
tillbaka i
backspegeln

SIDAN 10



Bekvämt och
säkert på förarplats
i nya Saab 1960

SIDAN 12





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

konton

Pg nr: 49 60 33-2

Bg nr 222-4129

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

Aktuellt

Tänk vad ett år går fort, snart är det dags för årsmöte igen.

Vi i styrelsen skulle gärna vilja se att fler medlemmar ville hjälpa till i klubben, vid intresse hör av dig till någon i styrelsen (kontaktuppgifter nedan).

Glädjande att så många ville komma på vår julfest. Ett stort tack till alla som hjälpte till, skänkte priser. Ett särskilt tack till damerna som serverade och fixade jättegodastinkmackor.

Klubbresan går i år till Skåne, där vi besöker Johanna Museet i Skurup och Nostalgi museum i Tryde. Här finns något för alla! I Tryde är det dessutom bilträff denna vårsöndag.

Vad gäller vårens program, missa inte 6/6 på Bonneville Farm. Vi satsar på en favorit i repris!

Nyhet! Ett stående inslag i klubbtidningen blir fr.o.m. detta nummer "I Backspegeln". Greger Löf ger oss en riktig "nostalgikick."

Du glömmar väl inte att betala medlemsavgiften? Fr.o.m. i år skickar vi inte ut några inbetalningskort, då det visat sig att det flesta betalar via internetbank. Skulle du behöva inbetalningskort, använd då inbetalningskort för plusgirot.

Kom ihåg att klubblokalen är öppen varje onsdag!
/Siwert

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.

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 - VÅREN 2020



April

Onsdag 1 april, kl 19.00

Årsmöte 2020

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE 2020

Plats: Bonneville Farm, Isåsa 13, Nässjö.

Årsmötesfrågor och beslut tas enligt dagordning som tillhandahålls på plats.

Efter mötet bjuder vi på smörgåstårta!

Frågor och förslag tas vänligen emot **senast 30 mars** på mail, klubb@nssvk.se.

VARMT VÄLKOMMEN att vara med och kunna påverka din klubb!

Maj

Söndag 10 maj

Klubbresa till Johanna museet i Skurup och Nostalgiamuseet i Tryde.

Plats: Samling vid klubblokalen kl 06.25 för avfärd med buss vi räknar med att vara tillbaka i Nässjö ca: kl 20.00-21.00.

Bussfika med dubbellfralla, kaffe/te, lunch på Johanna museet, entré till båda museerna, vill du fika i Tryde betalar du det själv.

Kostnad för resan, 600 kr/person(efter del som klubben sponsrar, 250 kr/person).

Vill du veta mer: www.johannamuseet.se och www.nostalgimuseum.com

Anmälan till Kenneth Johansson, tel 0730-98 28 40, senast 20 april.

Resan betalas efter anmälan till klubbens **plusgiro 49 60 33-2**, ange vem som betalar och antal. Betalning senast 25 april. "50 platser i bussen, först till kvarn....."

Lördag 16 maj

Nifsarpsdagen

Plats: Nifsarpsskolan, Nifsarpsvägen 4, Eksjö

Du åker dit på egen hand. Mer information på hemsidan, www.nifsarpsskolan.se.

Lördag 23 maj

Götaström Classic Motor

Plats: Vaggeryds Travbana, Byarum

För de som önskar gör vi gemensam avfärd från klubblokalen kl 08.00

För info: www.gotastrom.nu

Juni

Torsdag 6 juni

Mopedutflykt

Plats: Årets mopedutflykt startar vid klubblokalen Gjutaregatan, kl 10.00, obs! tiden.

Har du frågor, kontakta Kalle på tel 070-28 69 215 eller Åke tel. 076-14 05 366

Motorhistoriska dagen 6 juni

I år firar vi på Bonneville Farm, Isåsa, kl 13.00.

Vi bjuder på korv och kaffe till alla som kommer. Tipspromenad!

Du kommer självklart med ditt veteranfordon!

Söndag 14 juni

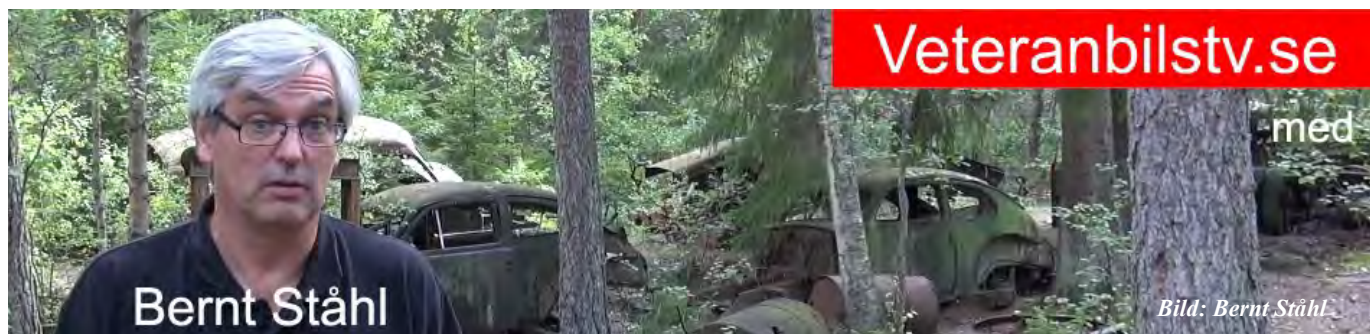
RALLY HÖGLAND, inbjudan kommer i nästa nummer av Veteranbladet.

Dags att betala medlemsavgiften för 2020

Medlemsavgift 350 kr, familjemedlem 50 kr, betalas till PG 49 60 33-2

Viktigt: Uppge ditt och ev. familjemedlems namn på inbetalningen

Obs! Inga inbetalningskort bifogas



Den 13 november besökte Bernt Ståhl oss och berättade om Veteranbilstv som finns på webben. Bernt gör allt själv med olika kameror som monteras upp i förväg. *-Det roligaste med att göra reportagen om olika bilar och träffar, är alla möten med människor och deras passion för hobbyn.* Bernt är en värtalig person och hans formuleringar kring alla möten med personerna bakom bilarna blir riktigt gripande.

Han visade bilder och berättade om när han var och filmade på Bröderna Ivanssons nedlagda bilskrot i Båstnäs, Värmland.

Då förstår man vilket arbete som ligger bakom innan filmen är färdig.

Vill ni se mer om reportaget om denna värmländska bilskrot, se Veteranbilstv säsong 5-2016/17.

Vi var ett fyrtiotal medlemmar som var med denna intressanta kväll och fick inblick i hur Bernt gör sina program.

Kvällen avslutades som vanligt med fika och som tack för besöket donerade klubben en summa till Veteranbilstv.

Text: Siwert A.

International – nummer ett!

Ja, vad fingret i luften betyder kan man kanske fantasera om i all evighet utan att träffa rätt. En sak är i alla fall säker, de här två reklamsakerna bör väl vara rätt sällsynta numera.

IH-gubben och en bit tyg med IH-loggor – i det här fallet ungefär så stort som ett överkast till en enkelsäng – var antagligen mest avsett för återförsäljarkåren i första hand, kanske som skyltmaterial?

Vad som gör det än mer intressant är att tyget var svensktillverkat, det skvallrar märkningen om eftersom det står ”International Harvester handtryck” längs ena kanten.

International Harvester är väl för bilintresserade mest kända för sina robusta lastbilar, pickuper och föregångaren till dagens fullvuxna suvmodeller – International Scout – som tillverkades mellan 1961–1980, men företaget tillverkade också traktorer, jordbruksmaskiner och en hel del annat.

Text och bild: Greger Lööf



Han står stadigt på foten, kanske ville International påvisa tyngden av kvalitet när det gällde företagets produkter.

Julkafe på Bonneville Farm

Så var det dags för julkafe igen, (ett år går fort) vi var ett 70-tal medlemmar som kom till "Bonneville Farm" den 11 december där klubbvärdarna tillsammans med den informella "damkommittén" hade dukat upp med skinksmörgåsar, lussebullar, pepparkakor, glögg mm. Efter att ordförande Siwert Axelsson hälsat oss välkomna lät vi oss väl smaka av "fikabordets" innehåll. Under tiden cirkulerade lotteriringarna på bordet och det dröjde inte länge förrän allt var slutsålt, som vanligt var det ett stort prisbord med många priser skänkta av medlemmar och det var många fina saker som lottades ut! (tack till er som skänkt alla fina priser)



Glöggen smakade fint! Fr. v. Viola Ragnarsson, Sven-Erik Grundsten, Ingvar Ragnarsson och Kenneth Holgersson



Karin Andersson och Ann-Catrine Johansson brer skinkmackor på löpande band.

Av ljudnivån i lokalen saknades inte samtalsämnen och när vår ordförande skulle tacka alla som kommit i kväll så hade han svårt att göra sig hörd, ett särskilt tack riktades till "damerna" som såg till att alla var mätta och belåtna och en blomma överlämnades som tack för ett fint jobb!

Text: R. Johansson, bild: L. Ahlsén



Bilkyrkogården Kyrkö Mosse, Ryd

Bild: L. Ahlsén



Det blev snabbt välfyllt runt borden när 37 klubbmedlemmar träffades hos Andersson & Son Smides & Mekaniska Verkstad i Stockaryd. Efter en intressant resa tillbaka i företagets historia blev det mycket Isabellasnack. Kombin på lyften är en kundbil som Per-Anders ska leverera i vår om allt går som det är tänkt.

Isabellasnack varvades med information

Det blev en ljuspunkt i februarimörkret när klubben var inbjudna till Andersson & Son Smides & Mekaniska Verkstad. Företaget startades 1957 av Per-Anders Henrikssons far och sedan 1970 är det Per-Anders som håller i trådarna. Företaget sysslar bland mycket annat med legotillverkning av metallkomponenter till hyvelbänkar.

Vi var 37 besökare som fick en inblick i företagets historia. Per-Anders berättade också om sitt stora intresse för Borgward Isabella. Under åren har han renoverat flera exemplar och vissa har varit i mycket dåligt skick. Det senaste projektet är en Isabella coupé som ska förvandlas till en cabriolet. Det tillverkades endast 19 bilar av Karl Deutsch som hörde till de mest ansedda karosseriföretagen i Tyskland. Enligt Per-Anders finns i dag runt 80 bilar vilket innebär att det



Per-Anders hann också med en fikapaus.

har konverterats ett flertal coupéer till cabbar under åren. Trots att Borgwardkoncernen gick i konkurs 1961 finns än i dag rätt gott om delar till bilarna. Per-Anders tillverkar alla plåtbitar själv som behövs och dessutom har han genom åren byggt upp ett ansenligt reservdelslager. Per-Anders fick svara på många frågor om märket och man förstod snabbt att den här mannen visste det mesta om Isabella. Bland annat berättade han att bilarna såldes med 10 000 mils garanti på motorerna vilket var unikt när det begav sig och budskapet förmedlades ofta genom helsidesannonser i motorpressen. Vad man däremot talade tyst om var den usla kvaliteten på kromet vilket gjorde att Borgward endast gav tre månaders garanti på blankdelarna.

Som brukligt är tackade vår ordförande Siwert Axelsson för det intressanta besöket och överlämnade en gåva innan det var dags att bege sig hemåt.

Text: Greger Löf. Bild: Lennart Ahlsén



Den ser inte mycket ut för världen i det här stadiet men i framtiden ska den här coupén förvandlas en cabriolet.



Det är inte var dag man har förmånen att bli bjuden på fika under en Isabella-kombi.



Vid besöket visade Per-Anders fyra Isabellor i lokalen, här fanns både sedan, coupé, cabriolet och herrgårdsvagn.



Fiat 1800 en snabb bil när den kom ut på marknaden, så snabb att Fiat inte drog sig för att jämföra accelerationen med ett jetplan. 0–100 km/t avverkades på runt 19 sekunder vilket inte var fy skam i slutet av 50-talet.

På väg in i framtiden med ny modell

Ser man på, här går det undan. Fiat tog till rejält när man bestämde sig för att skicka ut den här pressbilden till tidningarna, visst var nya Fiat 1800 snabb och inte nog med det, den var också vacker som få andra.

Året var 1959 och efter flera år hade tillverkaren äntligen tagit fram en ersättare till Fiat 1900 som funnits på marknaden sedan 1952. Knivskarpa eleganta linjer och rak sexa under huven visade tydligt att Fiat var på väg in i framtiden med stort självförtroende. Redan från start fanns två utföranden att välja mellan, Fiat 1800 och 2100, inte nog med det utan båda såldes också som sedanmodell och herrgårdsvagn. Den största skillnaden mellan dem var motorstyrkan 85 hästar eller 95. 2100 fanns också som 2100 Speciale vilken hade längre hjulbas. De kommande åren utvecklades modellfloran. Till årsmo- dell 1962 uppraderades 1800 till 1800 B, med bland

annat vassare motor och skivbromsar. Samma år ersattes 2100 av 2300, nu blev det också lättare att skilja modellerna åt eftersom 2300 fick en annan front med dubbla strålkastare, samtidigt höjdes effekten till 105 hästkrafter. Samma år kom också en vacker coupéversion – 2300 och 2300 S, den sistnämnda med hela 150 hästar som lockades fram med hjälp av bland annat dubbla förgasare.

Sista utförandet kom 1963, då som Fiat 1500 L vilket var en billigare modell med fyrcylindrig motor från den något mindre Fiat 1500:an, men med den motorn blev storfian aningen undermotoriserad.

Trots att de här bilarna var en rätt vanligt syn på vägarna i Sverige under 60-talet finns numera bara ett fåtal kvar, i vårt klimat gick rosten hårt åt karossen vilket minskade antalet överlevare rejält.

Text: Greger Lööf. Bild: Fiat



Fiat 2300 Familiare var utan tvekan en av 60-talets elegantaste herrgårdsvagnar på marknaden.



2300 Coupé kallades ofta för "Fattigmansferrari" men den hade absolut inget att skämmas för.



Fiat 1500 L blev populär som taxi i hemlandet, bra utrymmen och vettig ekonomi var starka säljargument.

Rune Sörmander, Smålands

Speedwaykung

Del 2 - Speedwayåren 1956 till avslutet 1976

Text: Kenneth Johansson. Min intervju med Rune 1999.

(Fortsättning från föreg. nummer)

1956 vann jag en inbjudningstävling vid namn Springsapolis. Vid ett annat tillfälle skulle vi köra en kvällsmatch. Vädret var underbart och jag hade på känn att det skulle bli en trevlig tillställning. I mitt första heat sänkte jag banrekordet, även i det andra och tredje och fjärde heatet så meningen var att även i det femte pressa tiden ytterligare. Jag gick ut stenhårt, men på sista varvet efter huvudlågaren exploderade formligen motorn. Inte nog med det, av vibrationerna som uppstod gick ramen av på två ställen. Självt lyckades jag få stopp på ekipaget utan att gå i däck. Så bitarna av min maskin blev kvar därnere. Synd för det var den cykeln jag vann mitt första SM med.

Sammanlagt har du också 4 lag VM. – *Rune:* Ja, Sverige var ju under 60 talet starka inom speedwayen. Med sådana teamkompisar som Olle Nygren, Ove Fundin, Göte Nordin, Björn Knutsson och Sören Sjösten och mig själv så hade motståndarna inte mycket att sätta emot. Vi vann första gången på Nya Ullevi i Göteborg 1960. Året efter 1961 blev vi tvåa i Wrocław, Polen. 1962 tog vi tillbaka titeln i Slany, Tjeckoslovakien. Nästa gång var i Wien Österrike 1963. Sista gången för min del var i Abensberg, Tyskland. Som sagt det var bredd på förarmaterialet då. Men vi får inte glömma att speedwayen i dag har fått ett uppsving av stora mått tack vare sådana grabbar som Tony Rickardsson, Henke Gustafsson, Jimmy Nielsen och Stefan Dannö. Dom har ju fått tillbaka den storpublik vi hade efter kriget under att ental år. En sak som gläder mig är att speedwayen kommer tillbaka till Stockholms Stadion med Sveriges GP tävling 2001. Med den inramningen tror jag att en storpublik kommer dit. Självt upplevde jag där två SM triumfer och många minnesvärda landskamper.



Träning på Wembley inför Runes sista VM final 1962.

Kompisarna är världsmästarna

Ove Fundin och

Ronnie Moore.

Ove som synes haltandes men vann ändå.

Många jag pratat med kommer speciellt ihåg det lilla extra hjulet du hade baktill på din speedwaycykel. – *Rune:* Ja, jag har sett så många göra sk kavaljerstartar och slå runt och skada sig så jag funderade på att göra något som förhindrade det. Du var ju själv med den där lördageftermiddagen när jag fick till några plattjärn och placerade dom på hö sidan på ramen vid bakhjulet. Förresten var det du som föreslog att vi skulle använda ett av gräsklipparens hjul som avslutning ha,ha. Idén var inte alls dum. Unders säsongen var det ingen protesterade, men till SM finalen på stadion fick jag inte använda det lilla hjulet längre. Det var en del knorrande om att jag körde en trehjuling. Men när framhjulet lättade vid starten hade jag ju fortfarande bara två hjul i marken eller hur? Det här arrangemanget med ett stödhjul kom ju långt senare på modernare dragstercyklar. Så jag var väl en liten föregångare på det området.

Ja Rune, vi kan väl fortsätta samtalet hur länge som helst. Men allting har en ände. Så även din karriär. Efter 17 år och många framgångar kom den så olyckliga avslutningen på Ryavallen i Borås vid VM kvalet 1965. – *Rune:* Jag hade faktiskt tänkt att satsa en sista säsong på speedwayen och eftersom jag gick vidare i tidigare kval så kändes det bra inför Boråstävlingen. Tyvärr så i ett av mina heat vurpade en framförvarande förare och för att undvika att köra på honom gick jag själv omkull. Den som kom efter mig hann i sin tur inte väja för mig utan hans fotpinne eller vevhus träffade mig i bakhuvudet och jag tupade helt enkelt av. Vaknade gjorde jag först på Borås sjukhus. Den första tanken som slår mig är att jag skall ringa hem och meddela att jag klarat mig. Det är nog den naturligaste reaktionen att inte de anhöriga skall få höra det på radion innan man hinner höra av sig. Trots avbrottet i tävlingen så hade jag gått vidare i VM. Men i samråd med familjen bestämde jag mig för att sluta.

Men trots det ställde du upp i Kyrketorpsloppet några veckor senare. Varför? –*Rune*: Det är riktigt. Jag hade anmält mig innan tävlingen i Borås och ville inte svika det svenska laget eftersom det var en landskamp. Men sedan dröjde det innan jag körde igen.

Du har trots allt haft tur med skador under din karriär. – *Rune*. Ja, ett par benbrott och någon armskada blev det men med tur och skicklighet har jag lyckats avstyra de flesta incidenter. Körde man tillsammans med tex Ove Fundin, Olle Nygren eller Göte Nordin behövde man inte vara orolig. Vi satt nästan i knät på varandra med full gas, men vi kunde lita på varandra. Sen fanns det ju vildhjärnor som inte var så roliga att möta, men inga namn där.

Men speedwayen lockade fortfarande efter några år. – *Rune*: Ja jag kunde inte neka min gamla klubb Dackarna att hjälpa dom vid kvaltävlingar. Så Japen fick dammas av och komma ut igen. Sista tävlingen jag körde var för Nässjöklubben Brassarna 1976. Sedan har det förstås blivit en del uppvisningskörningar. Gamle kompisen Olle Nygren har ringt vid några tillfällen och bett mig ställa upp. Fast egentligen borde man vara bättre tränad för sådana eskapader. Blir jag tillfrågad numera så kör jag bara runt i sakta gemak. Alltför många överskattar sig själva och tar i för mycket med olyckor som följd.

När jag fick idén att ordna en utställning i Nässjö Kulturhus 1999 och skriva en bok om dig vet jag du tyckte, att orkar du med så vore det skojigt. –*Rune*: Ja material till både bok och utställning saknades inte. Men tack vare att du tog tag i det hela så har jag i dag ett litet eget museum i min källare med bilder, tidningsurklipp och mycket annat. Uppslutningen vid utställningen var fantastisk. Vi slog ju tidigare publikrekord där med flera hundra personer. Det som glädde mig var att så många supportrar kom med autografer och tidningsurklipp från den här tiden. Att inte vara glömd kändes mycket trevligt.

Har du något trevligt minne från den gångna säsongen som du upplevt? –*Rune*: Det hände så mycket. Att få träffa gamla speedwaykompisar i Linköping förra året var en höjdpunkt. Sedan såg jag SM finalen i Målilla som Målilla MK har all heder av arrangörmässigt. Som avslutning på säsongen blev jag ombedd att köra en uppvisning i Hallstavik vid Erik Stenlunds jubileumstävling. Där hände en sak som jag blev väldigt rörd av. Det var att få köra Torsten Sjöbergs Suezia. Då kände jag att cirkeln på något sätt var sluten med pappa Gustafs och min utflykt till Nässjö Motorstadion 1938.

Så slutar en speedwayens gentleman vårt samtal. Men var så säker, ni kommer att få höra mer om hans tidiga bravader en annan gång.

Citat ur tidningen Speedway Stars and News 1960.

Matchen Swedish Touring Team – Wimbledon

”Sormander started in fiery stile, winning his first two races with a flat out, cornering style, that was a joy to watch. It was speedway perfection. There’s no doubt about it : Sormander rates among the greatest trackmen in the world”

Dessa rader skrev jag, *Kenneth Johansson* för ett antal år sedan i samband med att boken *Smålands Speedwaykung* kom ut. I år 2019 är både Rune och Varg Olle uppe i den aktningvärda åldern av 90 år. Båda fyller 90 år i november med bara 3 dagars mellanrum.



Plastpins som fanns från speedwayklubbarna med deras förare. Finns ofta idag till salu på Tradera.



Rune Sörmander till vänster vinner invigningstävlingen på June Stadion i Jönköping. Banan är sedan många år borta.



I BACKSPEGELN

Inte bara för barn

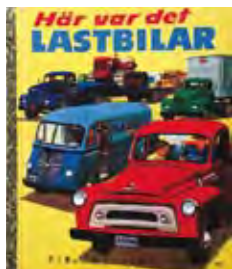
Mellan 1950–65 gav Folket i Bilds förlag ut en serie barn-



böcker som blev en stor-succé. De flesta titlarna var översättningar från ame-

rikanska "Little Golden Books" och drygt 200 olika böcker hann det bli innan serien lades ner.

Vackra omslag och fantastiska



illustrationer var en gemensam nämnare. För oss nostalgiker med

motorintresse finns tre böcker som mer än någonsin är intressanta, "Här var det bilar", "Här var det lastbilar" och "Här var det mera bilar" som



passar perfekt i bokhyllan – gissa om man blir populär när det kommer

småttingar på besök. Eftersom upplagorna var stora kan man fortfarande fynda riktigt fina exemplar på marknader och auktionssajter.

Böckerna har senare återutgivits under namnet "En liten gyllene bok". I den serien finns även några titlar som inte givits ut tidigare på svenska.

Mindre lyckad

Vi som hunnit bli några år har väl alla lekt med Dinky Toys-bilar. Det fanns en mängd modeller i skala 1:43. Vad kanske inte så många känner till är att tillverkaren också hade en serie bilar i mindre skala som skulle konkurrera med Matchbox modeller. Mellan åren 1957–66 såldes Dublo Dinky Toys, priset var ungefär hälften av vad en vanlig Dinky kostade men trots rätt flitig annonsering blev satsningen ingen succé, endast 15 modeller gavs ut.

Numera är de här bilarna eftertraktade samlarobjekt som i fint skick betingar höga priser.

NYA

Västertigare miniatyrer i skala HO (00)

Härmed presenteras vi ytterligare tre eleganta modeller i den nya Dublo Dinky Toys serien gjorda i samma skala som HO (00) tillgå. De följande ytterligare den verkliga utgåvan modellutgåvans utgåvan.

Distribueras i Sverige genom:
Ludvig Wigert & Co. A.B.
Helsingborg.

Fortsätt att samla DUBLO DINKY TOYS

TILLVERKADE I ENGLAND AV MECCANO LTD., Broom Road, Liverpool 12

nr. 061
Ford Prefect personvagn
Längd 50mm. Pris. kr. 1.45

nr. 062
Singer sportvagn
Längd 50mm. Pris. kr. 1.40

nr. 063
Commer paketbil
Längd 50mm. Pris. kr. 1.40

Först blev inte störst

Även om många tror det så var inte Chevrolet Corvette den första serietillverkade glasfiberbilen i USA, tillverkaren Kaiser presenterade sin sportbil Kaiser-Darrin en månad tidigare. Med dörrar som försvann in i framskärmen när de öppnades borde succén varit given, men så blev inte fallet. Bilen hade chassi och drivlina från en Henry J vilket var en ekonomibil i USA och den raka sexan på 90 hästkrafter som var kopplad till en treväxlad låda med överväxel levde inte upp till vad den vackra karossen lovade. Resultatet blev att endast 435 bilar tillverkades 1954 innan den försvann från marknaden.



10 år före sin tid...

Drömmer Ni om en moped?
Se då NSU Quickly-T

DEN NYA DRÖM-MOPEDEN

Världens modernaste moped — elegant i formerna och tekniskt i absolut toppklass:

- Motor med fläktkyllning — i övrigt samma Quickly-motor, som vunnit världstytke för sin slästyrka
- Hydrauliska stötdämpare för större bekvämlighet
- Skyddad bensintank under sitsen
- Inkopplad kedja
- Fullnavsbromsar
- 23" x 2.25" däck

QUICKLY-T har ett formfulländat yttre inte bara för att få en drömmopedens rätta utseende utan också för att effektivt skydda. Er från smuts och stänk. I flerfärgkombination (riktpris) 3.150 kr

NSU QUICKLY-S — bruksmopeden tillverkad i över 1.000.000 ex. har verklig slästyrka, är ekonomisk både i drift och inköp. I år kostar den endast (riktpris) 785 kr

Provkör en NSU-moped hos närmaste återförsäljare!

NSU

Sänd mig GRATIS Er broschyr om NSU Quickly-T

Namn _____ NSU Quickly-S

Adress _____ samt en NSU-mät

Postadress _____ TV 6-80

Generalagent: HENGY BERG AB Box 833, Göteborg 8

Ingen vanlig NSU

Det fanns bruksmopeder och så fanns det mopeder som många drömde om men inte hade råd att köpa. Det här var en av dem, NSU Quickly-T. Generalagenten annonserade oblygt att det handlade om världens mest moderna moppe och det kanske låg något i det påståendet.

I skarven mellan 1950 och – 60-talet värderades ett fränt utseende högt och det hade den här. Formgivaren var en svensk – Pelle Pettersson – som också ritade Volvo P 1800 och flera olika båtar.

Smakade det så kostade det, en Quickly-T var 365 kronor dyrare än den storsäljaren Quickly-S – en betydande summa vid den här tiden.

Klubbprofilen

Vem är du?

Siwert Axelsson, pensionär sedan ett år men jobbar vidare med min skog- och lantbruksredovisning. Tidigare har jag arbetat på Swedbank i 25 år med lantbruksfrågor och innan dess var jag lantbrukare.

Hur länge har du varit medlem i NSSVK?

Sedan 1998 när jag köpte min Bonneville –66.

Vad ville du bli som vuxen?

Lantmästare.

Hur blir man lycklig?

Att få vara frisk och att umgås mycket med familjen och alla goda vänner.

Vad ångrar du mest?

Att jag inte utbildade mig till lantmästare.

Vilken talang skulle du vilja ha?

Att kunna spela piano.

Om du fick ändra en sak hos dig själv?

Bättre på att lyssna på andra och prata mindre själv.

Vilket är ditt motto eller levnadsregel?

Livet blir aldrig bättre än vad man gör det till.

Varifrån kommer teknikintresset?

Det är uppväxten med motorer och maskiner på gården i Isåsa som väckte mitt intresse. Pappa köpte sin första traktor 1955. Från det jag var fyra år har jag minnen av att jag fick sitta i knäet och ”köra”. Sedan har det bara fortsatt.

Vilket var ditt första fordon?

Min moped när jag var 15 år, Zündapp KS 50 –69.

Lockar det dig att skaffa en igen?

Ja, men tyvärr har dessa mopeders blivit alldeles för dyra.

Vilket är det mest fantastiska fordon du kört?

Min lilla Porsche-Allgaier traktor med encylindrig diesel på 12 hk. Vilket motorljud!

Vad är det bästa med vår hobby?

Att få träffa människor med samma eller liknande intressen.

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

Eftersom jag ingår i redaktionen för Veteranbladet är jag en av dem som planerar våra aktiviteter. Tar därför tacksamt emot önskemål från medlemmar på både besöksmål och reportage till tidningen.

Har du några favorit evenemang som du besöker regelbundet?

Gisshultsträffen, Nostalgia Festival i Ronneby och Nostalgifestivalen i Vårgårda.



Siwert under huven på familjens Volvo Amazon Sport –58

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

Att synas på mycket som möjligt på sociala medier och se till att hobbyn inte får en ”gubbstämpel”.

Du har vunnit en betydande summa på lotto.

Vad skulle du göra?

Köpa min drömbil en Pontiac Bonneville Cabriolet 1958.

hur sitter Ni bakom ratten?

*Har Ni det tillräckligt bekvämt? Får Ni ordentligt
stöd för hela ryggen? Kan Ni utan besvär köra femton, tjugo,
trettio mil? Tycker Ni att Ni glider på sätet
om det går lite fort i en kurva?*

bekvämare säkrare i **SAAB**



SAAB har individuell körställning. Framstolar-
nas ryggstöd är ställbara i sju lägen. På ett ögon-
blick väljer Ni den körställning som passar just
Er. Stolsryggarna är dessutom skålade, Ni sitter
säkert och Ni får ordentligt stöd för hela ryg-
gen. Det breda och likaledes skålade sätet är till-
räckligt djupt för att ge stöd åt hela låren.

Och kurvtekniken — SAAB har oöverträffade
vägegenskaper. Framhjulsdriften i kombination
med perfekt fjädring och korrekt viktfördelning
ger SAAB dess berömda och enastående väg-
hållningsförmåga.

Ni som är road av bilkörning, Ni som vill ha en bekväm och säker bil,
se på nya SAAB, provkör den — Ni kommer att bli begeistrad

SAAB 96

ny svensk bil
med flygkvalitet
från Sveriges
modernaste
bilfabrik



Filialer och återförsäljare med serviceverkstäder över hela landet.