



VETERAN bladet

Nr 118
Nov 2020



Bild: VW

Det var många som imponerades av Volkswagen 1500 när den presenterades, modellen hade bland annat dubbla bagageutrymmen, ett fram och ett över motorn bak.

Nyfikna blickar riktades mot ny VW

SIDAN 11

Optimalt
grepp redan
på 30-talet

SIDAN 4



Gammalt
regnummer
kan ge svar

SIDAN 5





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

Coronan fortsätter att följa oss och påverkar klubbens verksamhet i högsta grad. Det innebär att vi även i fortsättningen inte kan ha några aktiviteter, tråkigt nog får även vår traditionella julfest ställas in. Däremot bestämde vi i höstas att hålla klubblokalen öppen på onsdagar och följer där gällande restriktioner men även den måste vara stängd tillsvidare från den 18/11 då nya riktlinjer har kommit.

Vi hoppas att när det blir dags för nästa nummer av Veteranbladet kunna presentera ett program för vår och sommar med reservation för hur corona läget utvecklas. Vi ska väl ändå kunna ha någon form av träff utomhus med behörigt avstånd.

Julen närmar sig och jag vill tacka för det annorlunda 2020 och önskar våra medlemmar

EN RIKTIGT GOD JUL OCH GOTT NYTT 2021!

Siwert

Till minne

Jan-Eric Nilsson lämnade oss den 22 augusti 2020 efter en längre tids sjukdom. Han var medlem i sportvangsklubben när den ombildades till NSSVK 1976. Jan-Eric var ordförande i klubben mellan 2006-2011. Han var redaktör och ansvarig för Veteranbladet mellan 2007-2015. Dessutom en god medhjälpare vid Rally Högland under många år. Han var stor entusiast av gamla bilar och har bland annat ägt en Alvis. På senare år fick han på grund av sjukdom avstå sitt engagemang för klubben. Tack för din insats. Du är saknad.

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 Högland	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 - VINTER 2020-21

December Klubblokalen stängd pga av corona.

2021

Januari

Onsdag 13 januari, kl 19.00

Nytt år med onsdagsträffar i klubblokalen.

Välkommen tillbaka till gemenskapen!

Öppet om coronaläget tillåter, se hemsidan.

Vi kan tyvärr inte presentera något program pga av det rådande läget med corona viruset.

OBS!

KOLLA VÅR HEMSIDA NSSVK.SE DÄR GER VI AKTUELL INFORMATION OM VÅRA AKTIVITETER



Bakdelen till en Chevrolet 1957 har blivit en härlig soffa.

Bild från World of Classics bilmuseum, Tumba, klubbresan 2017.

Vi hälsar nya medlemmar välkomna till klubben:

Elliot Angselius, Stensjön

Bo Augustsson, Forserum

Jerry Gunnarsson, Forserum

Anthony Gustafsson, Nässjö

Anton Hagel, Habo

Sven Ingesson, Nässjö

Tomas Jonsson, Nässjö

Stefan Junhem, Lekeryd

Rolf Lindberg, Nässjö

Clas Malm, Nässjö

Johan Stark, Hult

Irene Ström, Flisby

Roger Svahn, Bodafors

Hans Svärd, Eksjö

Nya familjemedlemmar:

Jacob Einar, Tranås

Annica Grundsten, Nässjö

Maritha Johansson, Nässjö

Gunnel Petersson, Nässjö

Anneli Sinkkonen, Nässjö

Gulleivi Svendsén, Bodafors

Hur uppfanns världens första vinterdäck?

Idag är det självklart att man använder vinterdäck på vintern i Sverige och att på sommaren används sommarkdäck. Det har dock inte alltid varit så, eftersom vinterdäck har funnits i knappt hundra år. Hur föddes världens första vinterdäck?

Lagen om skyldigheten att använda vinterdäck trädde i kraft den 1 oktober 1999 i Sverige. Världens första vinterdäck lanserades 65 år tidigare, år 1934. Finlands Gummifabrik Aktiebolag tillverkade sitt första vinterdäck (så kallad väglagdäck) för lastbilar, eftersom motorfordonen började ta över transporter från häst och vagn på den tiden.

– Vägarna var i dåligt skick men varor måste transporteras året om. När antalet bilar ökade på 1930-talet, ökade även behovet av däck för personbilar. År 1936 började företaget producera mindre vinterdäck för personbilar. Det första Hakkapeliitta vinterdäcket förbättrade greppet på vinterväglag, men kunde även användas på sommaren, berättar **Pentti Eromäki** som har arbetat på Nokian Tyres i 35 år.



Lägg på vinterdäcken och kör lugnt! Foto: Sundsvalls museum

På -30-talet var vägarna dåliga och inte heller bilarna var så driftsäkra som idag. Därför var det inte alls självklart att bilen höll hela resan. Därför var en slitstark konstruktion och bra grepp på isiga och snöiga vägar de viktigaste egenskaperna för vinterdäck.

– Det var enbart vinteregenskaperna som var viktiga för vinterdäck den tiden. Det första vinterdäcket hade ett helt nytt mönster med rakt tvärgående spår som gav bra grepp på mjuka underlag som snö och lera. Hela idén bakom däcket var att ge optimalt grepp på snöiga vägar, berättar **Juha Pirhonen**, utvecklingschef på Nokian Tyres.

Text från Nokian Tyres hemsida

Vem har ägt fordonet?

Som ägare till ett veteranfordon vill man gärna veta vem som tidigare varit ägare eller var såldes det nytt?

Vi kan vara tacksamma att vi har ett Riksarkiv som har tillgång till alla gamla besiktningsinstrument fram till 1972 då respektive länsstyrelse hade ansvar för bilregistret med länsbokstav på nummerplåten. Därefter övergick bilregistret till Trafiksäkerhetsverket och nu Transportstyrelsen.

Man kan söka efter ett fordon med hjälp av följande tips.

Före 1972 måste man hitta det gamla registreringsnumret med länsbokstav med hjälp av följande:

- Tillgång till det gamla besiktningsinstrumentet
- Äldre bilkalendrar
- Gamla foton
- Tidigare ägare

När man har hittat detta går man in på Riksarkivets hemsida under beställ uppgifter och kopior, välj därefter se alla beställningsformulär. Bläddra därefter mer till fordonsuppgifter och välj mellan 1907-1972 fyll i formuläret och skicka så kommer en kopia efter några veckor på det gamla besiktningsinstrumentet där ägarna är noterade fram till 1972. Har fordonet varit registrerat i något annat län tidigare framgår detta av instrumentet. Då får man göra en ny sökning på detta registreringsnummer, varje län hade eget register. Avgift för sökning framgår av formuläret, oftast blir det bara avgift för kopior.

Mellan 1972-1994 söker man också på Riksarkivets hemsida under beställ uppgifter och kopior, välj därefter se alla beställningsformulär. Bläddra därefter ner till fordonsuppgifter och välj mellan 1972-1994. Där får man upp en ruta där man ska fylla i fordonets nuvarande registreringsnummer när man gjort detta får man upp alla handlingar i kronologisk ordning som finns om fordonet. Då väljer man vilka handlingar man vill ha kopior av mot en avgift på 10 kr/kopia.

Efter 1994 söker man i Transportstyrelsens bilregister.

Hemsidor att söka på: www.riksarkivet.se, www.transportstyrelsen.se, www.libris.kb.se

Text: Siwert A.

Reg. nr G 30300	Kort nr 1	Person	Fordonstyp	Volvo P 13206 V 8 1958	Chassi nr	13047
Plåten	Kategori	Täckst, 4 dörrar	Motor	445 cm	Tillverkad	1140 kg
Motorfabrik	Motor	445 cm	Tillverkad	1140 kg	Storlek	8.90x15
Antal hjul	200 cm	160 cm	Antal hjul	4	Storlek	8.90x15
*) Chassinummerplåt på mellanbrädans vänstra sida under huven			Chassinummer och typbeteckning			
Ant. dag			Ägare namn, yrke, postadress (ad-ss)	Fordons besitt	Anticid. på besitt	Arb. bet.
1959	31/1	Lysén, Gunilla	Fru	Jätsberg	Uråsa	1959
1961	11/4	Nils Linde	Bil	Växjö	1961	11/4
1962	17/3	Åke Alm	Bil	Växjö	1962	17/3
1989	1/11	Marit Björverud	Bil	Växjö	1989	1/11
1994	23/5	Lars Hjertberg	Bil	Växjö	1994	23/5
2002	1/12	Jan-Anders Jansson	Bil	Tenhult	2002	1/12
2010	24/5	I trafik efter 32 års avställning			2010	24/5
2015	25/8	Pia Axelsson	Bil	Nässjö	2015	25/8



Volvo Amazon Sport 1958

Ägare:

- 31/1 1959 Gunilla Lysén, Jätsberg, Uråsa
Köpte bilen ny hos Axel Davidsson Bil AB i Alvesta med registreringsnummer G30300
- 11/4 1961 Nils Linde, Växjö
- 17/3 1962 Åke Alm, Växjö
- 1/11 1989 Marit Björverud, Växjö
- 23/5 1994 Lars Hjertberg, Växjö
- 1/12 2002 Jan-Anders Jansson, Tenhult
Helrenoverat bilen.
- 24/5 2010 I trafik efter 32 års avställning.
- 25/8 2015 Pia Axelsson, Nässjö

BILKALENDERN 1959		
30290	Vw 59 2.59	G Karlsson Postl 993 Liatorp
30291	Opel R 59 2.59	Köpm B Håkansson Österg 19 Markaryd
30292	Taurus 58 2.59	Banarb K-G Svensson Lidhult
30293	Opel R 59 2.59	Glaserb I Johansson Hovgård Älgåhult
30294	Simca 58 2.59	E Lundin Postl 712 Kosta
30295	Vw 59 2.59	Kyrkoh I Landervik Tingsryd
30296	Vauxh 59 2.59	Mål S-E Johansson Ö Rås Grönskåra
30297	Vw 59 2.59	O Danielsson Hermelinsv 3 Hovmantorp
30298	Opel R 59 2.59	Firma Carlsson & Svensson Smidesverkstad Kännav 33 Ljungby
30299	Renault 58 2.59	Tandlär L Ekarna Elmedalsg 11 Växjö
30300	Volvo 58 1.59	Fru Gunilla Lysén Jätsberg Uråsa
30301	Volvo 59 2.59	Banförm P J Sjöstén Perstorp Tegnaby
30302	Volvo 57 3.59	Fru Lisa Olsen Grimslov
30303	Renault 58 3.59	Frk Maj-Britt Karlberg Ekebov 3 Växjö
30304	Saab 59 2.59	Maskinsnick A Mattsson Brevl 207 Konga
30305	Volvo 59 2.59	Ing S Palmblad Dackev 14 Växjö
30306	Merc 219 59 2.59	Fastighäg F Pettersson Trädgårdsg 21 Tingsryd

PåVäg

Obs!

Undvik dyrköpta tjänster

Vänd dig alltid till berörd myndighet för att slippa bli lurad på bluffsajter! Anmäl t ex på och avställning eller beställ fordons- och körkortshandlingar direkt via Transportstyrelsens webbplats transportstyrelsen.SE.
GS



Problem med TS regler och tillämpningar?

Skapar dagens regler eller tillämpning kring registrerings- och kontrollbesiktning samt flygande inspektion problem för dig som äger ett fordon som är 30 år eller äldre? Dela med dig av dina erfarenheter till kansli@mhrf.se så att MHRF kan lyfta aktuella exempel i sina möten med TS.

Under året har återkommande digitala möten hållits med Transportstyrelsens enhet i Borlänge om registrerings- och kontrollbesiktning samt om flygande inspektion. Genom att alla branscher, totalt cirka 60 organisationer, numera medverkar kan många frågetecken baserat på organisationernas olika uppdrag redas ut på ett tidigt stadium.

Målet är att arbetet med regeländringar ska underlättas. Olika arbetsgrupper beskriver vad problemet är, föreslår lösningar samt vilka regler som bör ändras. Motorhistoriska Riksförbundet har på dessa möten lyft över ett dussin frågor med tyngdpunkt på ursprungskontrollen. Underlaget behandlas sedan i Besiktningskommittén med företrädare för TS, Polismyndigheten, Transportföretagen, Swedac, besiktningsorganen, Bil Sweden, Konsumentverket, Sveriges Fordonsverkstäders Förening och MHRF. Besiktningskommittén granskar två-tre gånger årligen inlämnade förslag från arbetsgrupperna och prioriterar vilka förslag som ska skickas vidare till Transportstyrelsen för utredning.

MHRF har fått förtroendet att i Besiktningskommittén företrädare övriga entusiastfordonsorganisationer, Sveriges Motorcyklister/Svemo, ACCS/American Car Club Sweden, SFRO/Sveriges Fordonsbyggare Organisation och TESTA/Teknisk Support Till Amatörbyggare, med vilka vi samverkar. Att MHRF får in fordonsägares erfarenheter i dessa frågor är därför av stor betydelse.

Jan Tägt

generalsekreterare MHRF

Hög tid att delta i FIVA-enkäten!

Många ägare av historiska fordon i Sverige har svarat på FIVAs världsomspännande enkät, men långt ifrån alla. Sista dagen att delta är den 31 oktober.

FIVA, världsorganisationen för den fordonshistoriska rörelsen, genomför under hösten en enkät som riktar sig till både ägare och entusiaster av historiska fordon (*oldtimers 30 år eller äldre*) och yngre fordon (*youngtimers mellan 20 och 30 år*). Den genomförs i 71 länder på 15 språk genom FIVAs nationella medlemsorganisationer, däribland Motorhistoriska Riksförbundet för Sverige, och vänder sig till enskilda entusiaster och organisationer som företräder de historiska fordonsägarnas och entusiasternas intressen.

– En liknande undersökning genomfördes 2014 varför denna är av stort intresse för att kunna göra en uppföljning av utvecklingen, förklarar MHRFs förbundsordförande Kurt Sjöberg som själv är ledamot i FIVAs Legislation Commission med lagstiftningsfrågor på sitt bord.

För att FIVA – och MHRF – ska få ett så bra underlag som möjligt för att gårdagens fordon även ska få köra på framtidens vägar är det viktigt att så många som möjligt deltar. – Oavsett om du kör ett äldre eller nyare historiskt fordon – original eller ombyggt – kommer resultatet av denna enkät ha stor betydelse när vi som företrädare den fordonshistoriska rörelsen ska möta beslutsfattarna, betonar MHRFs förbundsordförande.

Göran Schüsseleder kommunikator MHRF



Gå in på MHRFs hemsida mhrf.se för mer information och länk till enkäten. Att svara tar högst 15 minuter. Den som deltar har dessutom chansen att vinna en fin FIVA-klocka!

MHRF på ytterligare en ansvarsfull post i FIVA

Motorhistoriska Riksförbundet är en aktiv medlem av FIVA, den internationella rörelsen för historiska fordon.

MHRFs förbundssekreterare Timo Vuortio har trätt in som tillförordnad ordförande i FIVAs kommission för tunga fordon, Utilitarian Commission. Han har hittills varit kommissionens sekreterare.

– Timo är med sin breda erfarenhet från Utilitarian Commission mycket väl lämpad att träda in som ordförande och leda denna viktiga kommission, säger MHRFs förbundsordförande Kurt Sjöberg som själv är ledamot i FIVAs Legislation Commission.

Göran Schüsseleder
kommunikator MHRF

Foto: Therése Särmbäck



MHRFs Timo Vuortio har fått ett större uppdrag inom FIVA.

Läs mer om MHRFs arbete i FIVA här: mhrf.se/fiva.

Ansvarig utgivare:

Kurt Sjöberg

Redaktör:

Göran Schüsseleder

MHRF

Motorhistoriska
Riksförbundet
Anderstorpsvägen 16,
6 tr, 171 54 Solna
Tfn: 08-30 28 01
E-post: kansli@mhrf.se
Hemsida: mhrf.se



För gårdagens fordon på morgondagens vägar. Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar över 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan användas, bevaras och utvecklas. Bland våra medlemsförmåner finns marknads ledande försäkring för historiska fordon.



Horst Brüning avled den 19 juni 2020. Han blev 73 år.

Till minne av Horst Brüning

MHRFs tidigare förbundsordförande, tillika före detta president för FIVA, avled i somras efter en längre tids sjukdom. Horst Brüning blev 73 år.

Ett banbrytande liv, som outplånligt påverkat såväl den fordonshistoriska rörelsen som enskilda personers möjligheter, har nu nått vägs ände. Horst, vår busiga och pådrivande vän har med sorg och saknad lämnat jordelivet alldeles för tidigt den 19 juni i år.

Läs mer på mhrf.se/till_minne_av_horst_bruning.

Kurt Sjöberg förbundsordförande MHRF-
Jan Tägt generalsekreterare MHRF

Bengt A:son Holms arkiv donerat till SMA

SMA har fått en stor donation bestående av Bengt A:son Holms efterlämnade arkiv.

Bengt A:son Holm har gått ur tiden tidigare i år. Han var prisbelönt för sina insatser inom såväl svensk som internationell motorhistoria. Han låg bakom bokverket Cars i många band och översatte och bearbetade boken Bilen 1930–2000 bland ett stort antal böcker.

Samlingen, som skänkts till Svenskt Motorhistoriskt Arkiv av sonen James Holm, består av pressklipp, fotografier, broschyrer med mera. Ett exempel är detta fabriksfoto på en Plymouth Superbird 1970, troligtvis från Chryslers reklamavdelning kanske via den svenska återförsäljaren ANA.

Allt material som doneras till SMA är tillgängligt för givaren, för seriös forskning och för motorhistorisk publiceringsverksamhet.

Läs mer på mhrf.se/sma.

Per Dahl
arkivkommitténs ordförande SMA



Fem utmaningar för det rullande kulturarvet

MHRFs myndighetsråd har tagit fram fem ställningstaganden i frågor som förbundet betraktar som särskilt viktiga att driva när det gäller bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet i Sverige.

Sedan starten 1969 har Motorhistoriska Riksförbundet verkat för att förbättra förutsättningarna för bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet. Till det rullande kulturarvet räknas fordon som är 30 år och äldre.

Under årens lopp har MHRFs arbete burit frukt, bland annat genom undantag från kontrollbesiktning och fordonsskatt för historiska fordon. För att nämna några exempel.

Stora utmaningar finns fortfarande för den fordonshistoriska rörelsen.

– Vårt myndighetsråd har tagit fram fem ställningstaganden i frågor som MHRF just nu betraktar som särskilt viktiga att driva när det gäller bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet i Sverige, förklarar förbundsordförande Kurt Sjöberg som själv ingår i Myndighetsrådet.

1. Framtida fossilfria flytande bränslen för gårdagens fordon

Historiska fordon ska vid bränsleomställningen fortsatt kunna brukas utan, eller med endast smärre, tekniska förändringar.

2. Bevarande och användande av det rullande kulturarvet

När myndigheter fattar beslut som rör historiska fordon ska bevarandet och användningen av dessa beaktas.

3. Ursprungskontroll. Ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon

En ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon där registreringshandling eller tullhandling saknas ska godkännas om fordonet, komplett, helt eller delvis demonterat, funnits i Sverige i minst 20 år.

4. Gränsöverskridande transporter. Export och import av historiska fordon och fordon av intresse för samlare samt delar till sådana fordon

Export och import av historiska fordon, fordon av intresse för samlare och delar till dessa oavsett skick och funktion, ska ej omfattas av EUs avfalls- och transportregler.

5. Registrering och teknisk identifiering

Vid registreringsbesiktning ska ett historiskt fordon vars identitetsmärkning är skadat eller saknas godkännas om fordonet ändå säkert kan identifieras. Kraven på historiska fordons utrustning och beskaftenhet ska vid registreringsbesiktning vara de som gällde vid tillverkningsstillfället och styras av rätt tillämpad ursprungskategori.

Mer om Myndighetsrådet finns att läsa här: mhrf.se/myndighetsradet.

Jan Tägt
generalsekreterare MHRF

Kört klart för i år? Lite om försäkring och förvaring.

Åksäsongen börjar ta slut. Om inte annat aktiviteterna, även om de just i år varit ovanligt få på grund av pandemin. Här följer några tips och råd om du kört klart för i år.

Motorhistoriska Riksförbundets egen helförsäkring MHRF-försäkringen är en året runt-försäkring. Detta betyder att du inte behöver ställa av ditt historiska fordon under vintern eftersom din MHRF-försäkring inte ändras i omfattning vid en eventuell avställning. Detta innebär naturligtvis att du kan göra nöjeskörningar året runt!

Om du däremot har valt en avställningsbar försäkring är det viktigt att du ser till att ha åtminstone en garage- eller avställningsförsäkring som gäller för förutsättningarna du har på din förvaringsplats för det aktuella fordonet.

Vägskattens betydelse; fordon mer än 30 år gamla, i år 1990 års modell och bakåt, är skattefria. Har man då någon form av entusiastförsäkring lönar det sig sällan att ställa av.

När det gäller 1990-tals bilar kostar skatten minst dubbelt mot exempelvis MHRF-försäkringens premie varför det finns skäl att ställa av.

Oavsett försäkring kanske du känner att du kört klart för i år. Att förvara ditt historiska fordon utomhus under vintern är såklart inte

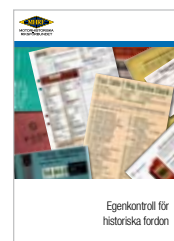
att rekommendera. Om inte varmt så i alla fall torrt. Viktigt är att anpassa vätskorna efter temperaturen.

Tänk på att däckerna kan bli lite platta om ett fordon står stilla under en längre period. Ett bra knep kan vara att trycka in lite extra luft, eller att använda depåstöd, centralstöd eller pallbockar. Glöm inte att titta på batteriets vätskenivå och batteriet i övrigt. Vissa kan dessutom behöva laddas oftare än andra.

Slutligen; passa på att skriva ned allt som krånglade under årets åksäsong så att du inte glömmer bort något när du ska gå igenom fordonet inför nästa års. Ett utmärkt stöd i sammanhanget är MHRFs Egenkontroll av historiska fordon som kan du ladda ned gratis här: mhrf.se/agarguide.

Francisco Vall
handläggare MHRF-försäkringen

MHRFs ägarguide Egenkontroll för historiska fordon hjälper dig få en säker start på nästa åksäsong.





Det fanns både för- och nackdelar med Corvair Rampside som hade flak i två nivåer. Lastade man långa tunga saker blev det bekymmer med anliggningsytan mot flaket. Men här var det en fördel för nu fick bilägaren med några extra höbalar. Alla modeller hade Corvairs sexcylindriga luftkylda boxermotor på 80 hästkrafter som standard. Den kunde kombineras med både tre- och fyrväxlad manuell låda eller tvåstegs autmatlåda.

Udda Chevrolet utmanade Volkswagen

Här gällde det att skynda på. Höbalarna skulle in under tak och nya lastbilen fick verkligen visa vad den gick för. Antagligen var föraren belåten med sitt bilval, se bara vilket leende han har på läpparna.

Volkswagens framgångar på USA-marknaden lämnade inte GM-koncernen någon ro. Hösten 1959 hade Chevrolet presenterat Corvair, en familjebil med sexcylindrig luftkyld motor bak och bagage fram. I stort sett en större version av en vanlig "Bagge". Nu var det 1961 och dags att presentera en ny utmanare till Volkswagens pickup- och bussmodeller.

Det blev fyra modeller: Corvan och Greenbrier som var bussar samt Loadside och Rampside som var pickuper. Chevrolet gick till väga precis som Volkswagen, man ut-

gick från personbilens chassi vilket innebar man inte fick ett plant lastutrymme eftersom motorn låg under den bakre delen av flaket. I stället för att göra som Volkswagen – ett plant golv med låsbart lastutrymme under främre delen av flaket valde Chevrolet att utnyttja flaket maximalt vilket innebar att främre delen blev djupare. Med den lösningen blev bilarna en aning svårastade. För att råda bot på problemet utrustades Rampside med en fällbar sidolucka på högersidan så att tyngre gods kunde lastas den vägen.

De här bilarna blev inte långlivade. Loadside försvann efter bara ett år på marknaden och de andra några år senare.

Text: Greger Löf. Bild: GM



Corvair Rampside kunde lastas både bakifrån och från sidan. I det här fallet var den lösningen en klar fördel.



Corvair Greenbrier hade rutor runt om och rymde upp till nio personer. Modellen tillverkades mellan 1961–65.



Modellnamnet för den vanliga skåpversionen var Corvan. Det utförandet hade inga fönster i lastutrymmet.



I BACKSPEGELN

Säker förvaring

Var det verkligen bättre förr som vissa envist brukar hävda när diskussionens vågor går höga? Ja, åtminstone när det gällde förvaring av reservlampor till bilen. Den här plåtasken är bevis nog, för att lamporna skulle vara funktionsdugliga efter många mil på dåliga grusvägar kostade den svenska lampstillverkaren Luma på både stoppning och en röd lyxig klädsel i sina plåtaskar.



Volvo tände till på smart idé

Tiderna förändras, förr verkar det som om var och varannan människa rökte. Det hörde inte till ovanligheterna att bilarna var utrustade med flera askkoppar. Då behövdes också tändstickor för att få fyr på rökverket och det tog inte lång tid förrän många biltillverkare tände till på idén att dela ut reklamtändstickor till kunderna.

De här stickorna är förmodligen ett rätt tidigt exempel på det eftersom Volvo Carioca – eller PV 36 som var den rätta beteckningen – presenterades redan våren 1935.



Större inte alltid bättre

Men vad är detta. En fyrdörrars Fiat 600? Nej, det är ingen Fiat trots det snarlika utseendet. Den spanska biltillverkaren Seat licenstillverkade under många år flera olika Fiatmodeller. Seat 600 var alltså egentligen en Fiat 600 med små skillnader, det handlade mest om kosmetiska detaljer.

Det är väl knappast någon överdrift om man påstår att Seat 600 medverkade till att en vanlig familj fick råd med bil. Succén var given och det fick Seat att satsa vidare på en lite större version av 600:an som fick namnet 800. Man förlängde bottenplattan med några centimeter och för-såg karossen med fyra dörrar, men det tillta-get slog inte väl ut. Seat 600 såldes otroligt bra, nästan 800 000 bilar levererades till nöjda ägare mellan åren 1957–73. Annat var det med Seat 800 som bara tillverkades i 18 000 exemplar mellan åren 1963–68.



Stilsäkert radioval för folk i farten

Se här, vilken nyhet och vilket namn! Vem som helst skulle förstå att det här var någonting alldeles extra och det var det också. En transistorradio för både bil- och hemmabruk var man inte bortskämd med 1961. DUX Rally – helrätt namn på en sådan här produkt förresten – kunde kopplas

ihop med bilantennen vilket i de flesta fall resulterade i ett förhoppningsvis störningsfritt ljud. DUX hade sex olika transistorapparater bland sina produkter 1961 varav Rally hörde till de mest exklusiva. ”Det är stil över DUX”, påstod tillverkaren självsäkert, visst var det så.



Radionytt för folk i farten

DUX Rally

för bilen, båten, sportstugan, stranden – men även för köket, badrummet eller sovrummet.

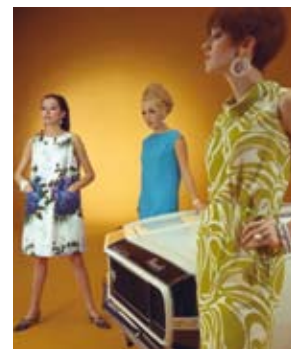
Specialradion för bil- och hemmabruk!

- Tangent för frikoppling av den inbyggda ferritantennen, varigenom störning från bilmotorn elimineras
- Elegant transistorradio med uttag för anslutning av bilantenn
- Utdragbar teleskopantenn för FM
- Långvåg, mellanvåg och FM för P2
- Batterikostnad ca 1 öre i timmen.
- Stor högtalare med förnämlig ljudkvalitet

Riktpreis med batterier exkl. oms. 353:-

Det är stil över

DUX



Presenterad med stil

När Chevrolet Camaro visades i september 1966 tog GM ut svängarna. Förutom massiv reklam gjordes också en långfilm ”The Camaro” som handlade om utvecklingen av bilen. Men det ovanligaste greppet var utan tvekan specialdesignade kläder för kvinnor som fick namnet ”The Camaro Collection”.

Firmabilar man minns.

Favorit i repris.

Publicerad i Veteranbladet nr 76 från 2006.

Text och bild Hans Angselius, som tyvärr inte finns med oss längre.

På fyrtio-femtioalet kunde man få se många trevliga och ovanliga fordon som användes dagligen på Nässjös gator.

Jag tänker på alla lastbilar och bussar som trafikerade vår stad. Ett fordon som jag aldrig glömmer var Jästbolagets lilla kantiga lastbil som var batteridriven. Batterierna fanns under flaket, och kunde laddas med en större likriktare. Bilen användes till att transportera jäst till järnvägens godsmottagning för att vidare med tåg skickas över stora delar av Sverige. Ruthérs inredningar hade alltid fina Chevrolet lastbilar. Jag hade en släkting som körde denna bil, och jag fick följa med ibland till olika Konsumbutiker i landet. Även "Gunnars Lager" hade flera Chevrolet lastbilar som transporterade gods mellan olika spridningsförråd i nedlagda fabriker och ladugårdar. Packcentralen låg på Storgatan mittemot Jästbolaget. Många transporter gick på järnväg och mindre paket sändes per post över hela Sverige, där dom flesta kunderna fanns i Norrland.

Jag bodde i Handskeryd under hela min uppväxt så när man skulle till stan passerade man Vedbolaget Gotthard Nilssons Skrot. samt en liten byggnad där det tillverkades s.k. laggkärl och smördrittlar.

Ägaren var den skräckinjagande mannen som kallades för "TJOSAN". Han var enormt stor och såg verkligen farlig ut. Han hade väldiga utstående ögon som skelade åt var sitt håll, samt en röst som var så kraftig att blodet frös till is i mina små pojkådror. Nu tappade jag visst tråden igen. På Vedbolaget kördes vedkorgar och koks ut med häst och vagn, men en dag när jag gick till skolan fick jag se en mycket grann lastbil utanför Henry Hedståls lilla kontor. Det var en lastbil av märket FARGO. Jag imponerades av det pampiga kylar märket som var utformat som en jordglob, väldigt ovanligt och tjuvigt tyckte jag.

I Handskeryd bodde skrothandlare Jakobsson, som handlade med skrot, flaskor, lump och stickylle, han hade en Volvo lastbil liknande Bryggeriet Elgens bil som idag ägs av Nils-Åke Jakobsson.



Dessa båda bilar vårdades ömt av sin första ägare och Bryggeribilen har jag haft förmånen att få åka med i vid några transportfordonsrally med gamla lastbilar och bussar.

Mycket trevligt då jag kört lastbil i trettiosju år själv.

En specialbyggd buss hade Telegrafverket uppställd i ett garage på Stallgatan där gamla Nässjö bilhall låg. Jag fick i uppdrag att hämta ut detta fordon och köra den till Huvudförrådet på Industrigatan. Detta fordon av märket Volvo var fruktansvärt tungstyrt, servostyrning saknades och jag har för mig att den hade "Hysteriska bromsar" vilket betydde mekanisk funktion. Grundstommen till detta specialbygge kom ifrån ett trettiotalsschassie, men färdigbyggd blev det en fyrtioetta. Förarutrymmet hade plats för fem personer som fick sitta på blanka bruna skinnstolar. Hela förarutrymmet var inrett i mahognyträ. Ett värmelement var monterat där fram, detta element hade det fyndiga namnet "MONSUN". Defroster saknades men två stycken små fläktar gjorda av gummivingar var monterade på instrumentbrädan. Det var kul att få köra en så primitiv buss. Innehållet i lastutrymmet bestod i en reservstation i händelse av brand i någon automatstation i Sverige.

Eftersom detta handlar om tyngre fordon måste jag i alla fall nämna Gösta Lundins lilla fiskbil. En Opel Olympia från c:a 1951. Den var ljusgrön och hade en liten ventil på taket.

Ja detta är vad mitt minne kunde åstadkomma för denna gång.



Under 60-talet var Volkswagen 1500 en vanlig syn på gator och parkeringsplatser, annat är det i dag. Listpriset låg på 10 100 kronor vilket var 2 900 kronor mer än vad en vanlig "Bagge" kostade.

Volkswagen erbjöd fler valmöjligheter

Tänk vad livet var lätt förr, åtminstone om man skulle köpa en ny Volkswagen. Det fanns helt enkelt inte så många modeller att välja mellan och ordet extrautrustning var knappt påtänkt. Hösten 1961 utökades i alla fall modellfloran hos återförsäljarna när en större bil visades upp i utställningshallarna.

Volkswagen 1500 var en nyhet som hette duga trots att den i grunden var uppbyggd som en vanlig Volkswagen 1200, med bakmonterad luftkyld boxermotor, men 1500:an lockade med större utrymmen och var också betydligt bekvämare.

Motorn på 45 hästkrafter var delvis omkonstruerad så att den fick lägre höjd, bland annat genom att kylfläkten flyttades. Det gjorde att man fick ett extra bagageutrymme ovanpå motorn men givetvis fanns det också ett bagageutrymme fram, precis som Volkswagenägarna var vana

vid. Ett halvår senare kom herrgårdsvagnen 1500 Variant. Modellen utvecklades redan året efter, 1500 S fick en vassare motor med dubbla förgasare på 54 hästar, den hade också större bakljus och annorlunda blinkers fram samt en dekorlist längs karossidan.

Numera har 1500:an – oavsett modell – blivit en eftertraktad entusiastbil och de få som finns kvar kostar en bra slant. Det hade man aldrig kunnat tänka sig när man med nytaget körkort stolt rattade sin första bil. Jodå, det var en vit 1500 S årsmodell 1964.



Det fanns långt framskridna planer på en 1500 cabriolet men det byggdes bara några få prototyper trots att versionen fanns med i tidiga broschyrer.

Text: Greger Lööf. Bild: VW



1500 Variant var den enda kombin med lastutrymme både bak och fram, den lastade mer än man kunde tro.



Volkswagen 1500 Karmann-Ghia utvecklades ur 1500-serien och tillverkades till 1969, men aldrig som cabriolet.



Volkswagen 1500 S var lite kvickare än föregångaren, det märktes att det fanns nio extra hästar vid en omkörning.

Ett bilprogram



med kvalitet...

Mercedes-Benz bjuder på en stor variation i fråga om modeller, färger och prislägen. En mängd förbättringar som tillkommit, med bl. a. genomgående starkare motorer och nya säkerhetsdetaljer i vagnarnas interiörer, har gjort Mercedes-Benz än mer åtråvärd.



Modell 180

Slitstark, prisbillig och ekonomisk bruksvagn, 78 hk bensin- eller 46 hk dieselmotor.



Modell 190 SL Coupé

Elegant sportvagn med accelerationssnabb motor på 120 hk. Hög topphastighet.



Modell 220

Stark, snabb och rymlig affärs- och familjebil. 6-cyl., 105 hk. Kan levereras med hydraul-automatisk koppling.



Modell 220 SE

Accelerationssnabb insprutningsmotor på 134 hk. I övrigt samma eleganta utförande som 220 S.



Modell 300

Representationsvagn, högsta komfort. Insprutningsmotor på 180 hk. Levereras även med automatisk växellåda.

Modell 190

Samma storlek som 180 men i mer lyxbetonat utförande. 90 hk bensin- eller 55 hk dieselmotor.



Modell 190 SL Roadster

Prestanda som Coupén. Läckert cabrioletutförande av erkänd Mercedes-Benz-kvalitet.



Modell 220 S

Elegant bil i lyxutförande med 6 cyl. motor på 124 hk. Kan levereras med hydraul-automatisk koppling.



Modell 220 SE Roadster eller Coupé

En linjeskön vagn för den som söker någonting utöver det vanliga.



Modell 300 SL Roadster eller Coupé

Fascinerande sportvagnar i superklass. 240 hk motor med direktinsprutning, toppfart 235 km/tim.



Mercedes-Benz finns från 13.500:—, fritt Stockholm, inklusive leveranskostnader, exklusive accis och omsättningskatt

MERCEDES-BENZ

PHILIPSONS
AUTOMOBIL-AKTIEBOLAG

Filialer och återförsäljare med serviceverkstäder över hela landet