



VETERAN bladet

Nr 120
Sept 2021



Visst var semestrarna annorlunda förr vilket den här bilden klart bevisar. Hur det här paret fick med sig alla prylar är en gåta för så här rymlig var inte en Messerschmitt. Nej, troligtvis fanns det en gömd följbil i bakgrunden. I det här numret backar vi tillbaka i tiden och bjuder på två sidor campingbilder.

Camping förr – ett riktigt äventyr

SIDAN 4-5

Kompakt
lyxbil blev
rätt val

SIDAN 10



Goliath fick
duga som
turnébil

SIDAN 6-7





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

Aktuellt

Äntligen! Vet att många har sett fram emot att få träffa sina gamla klubbkamrater. I dagsläget finns det hopp om detta! Sedan några veckor tillbaka har vi åter slagit upp portarna till Klubblokalen. Inför höstens program, planeras bl.a. för årsmöte och givetvis för vår traditionella julfest.

I detta nummer av Veteranbladet kan du läsa om hur man bilsestrade på 60-talet. Då övernattade man ofta i tält, vilket kanske inte är så vanligt idag, fastän många de två senaste somrarna provat på detta primitiva boende. Idag är väl annars det mest primitiva husvagn eller husbil. Var det bättre förr? Nej, men kanske lite lugnare och mindre stressigt.

I en repris av ett äldre reportage av Hans Angselius får vi uppleva hur det var att bilda rockband och fixa replokal i Nässjö på 50-talet.

Ha en fin höst!
Siwert

konton

Pg nr: 49 60 33-2

Bg nr 222-4129

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

Redaktör sökes

Är DU intresserad av att engagera dig i vår medlemstidning? Nu finns chansen att bli vår nya redaktör för Veteranbladet. Kontakta Siwert på tel 0709-32 61 75 för vidare information.

Uppställningsplats

I renoveringsladan i Stuntamålen finns en ledig bilplats.

Är du intresserad? Ring Kennert Salomonsson på tel. 0705-91 90 82

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.

V.Ordförande
Sekreterare
V. Sekreterare
Kassör
Suppleant
Suppleant
Klubbvärd
Klubbvärd
Renov.ladan
Bibliotek
Sportvagnar
Sportvagnar
Mopeder
Redaktion
Redaktion
Redaktion
Redaktion
Redaktion
Rally Högländ
Försäkringar
Försäkringar
Försäkringar
Revisor
Revisor
Revisor supp.
Valberedning
Valberedning
Valberedning

Sivert Axelsson 0709 326175
Jan-Eric Wilsson 0705 292037
Roger Johansson 0703 089337
Kenneth Johansson 0730 982840
Jonas Uhrbom 0721 706471
Hans Uhrbom 0705 878305
Bernt Gustavsson 0705 256640
Lennart Claesson 0380-370881
Lennart Ahlsén 0703 393487
Kennert Salomonson 0705-919082
Sven –Erik Grundsten 0380-12446
Sven Stenquist 0703 247659
Lennart Ahlsén 0703 393487
Karl-Gustav Karlsson 070-286 92 15
Sivert Axelsson 0709 326175
Sven Stenquist 0703 247659
Kenneth Johansson 0730 982840
Lennart Ahlsén 0703 393487
Jonas Uhrbom 0721 706471
Hans Uhrbom 0705 878305
Hans Uhrbom 0705 878305
Bernt Gustavsson 0705 256640
Åke Rehn 0703 184923
Lars-Göran Andersson 0705 388923
Göran Thulin 0708 137338
Hans Uhrbom 0705 878305
Rune Karlsson 0708 928790
Lennart Forssander 0708 787207
Anders Hildorsorsson 0380-91135

PROGRAM

HÖST-VINTER 2021-2022



- Augusti** Klubblokalen öppen på onsdagar
Obs! Nu öppnar vi från kl 18.00 till 21.00
- September** Onsdagen 29 september, kl 18.00
Nässjös speedwaykung, Rune Sörmander
Vi åker ut till Sjunaryd där Runes gamla speedwaycykel, prissamling mm. finns.
Kenneth Johansson som var Runes mekaniker under många år guidar oss.
Obs! Samling vid klubblokalen kl 18.00 för gemensam avfärd till Sjunaryd.
- Oktober** Onsdagen 13 oktober, kl 19.00
Årsmöte 2020 och 2021
KALLELSE TILL ÅRSMÖTE 2020 och 2021
Plats: Bonneville Farm, Isåsa 13, Nässjö.
Årsmötesfrågor och beslut tas enligt dagordning som tillhandahålls på plats.
Som tradition bjuder vi på en rejäl smörgåstårta + kaffe och kaka.
*Frågor och förslag tas vänligen emot **senast 4 oktober** på mail, klubb@nssvk.se.*
Obs! Anmälan senast 8 oktober till Lennart 0703-39 34 87(tel eller sms)

VARMT VÄLKOMMEN att vara med och kunna påverka din klubb!
- November** Onsdagen 17 november, kl 19.00
Filmkväll i klubblokalen
- December** Onsdagen 8 december, kl 18.00
Sista träffen i klubblokalen för året

Onsdagen 15 december, kl 19.00
Julfest
Det blir glögg med pepparkaka, skinkmackor och kaffe med kaka.
Lotteri med fina priser på ett välfyllt prisbord.
Plats: Bonneville farm Isåsa 13, Nässjö
Obs! Anmälan senast 10 december till Lennart 0703-39 34 87(tel eller sms)
- 2022**
- Januari** Onsdagen 12 januari, kl 18.00
Nytt år med onsdagsträffar i klubblokalen
Välkomna till trevlig samvaro och fika!
- Februari** Onsdagen 9 februari, kl 19.00
Motornörd
Douglas Krantz som producerar filmer på Yoy Tube om motornördar kommer och berättar och visar roliga episoder från inspelningarna.
Gå in på You Tube och sök på motornörd så kan du se våra klubbmedlemmar Göran Rosell och Ingemar Albinsson som visar upp sina samlingar. Klubben bjuder på fika.
Plats: Bonneville farm Isåsa 13, Nässjö

OBS!
KOLLA VÅR HEMSIDA, NSSVK.SE DÄR SER DU AKTUELL INFORMATION OM VÅRA AKTIVITETER ELLER RING NÅGON I STYRELSEN. CORONA LÄGET KAN ÄNDRAS SNABBT.



De här människorna ser ut att trivas med tillvaron, fattas bara annat. En Mercedes 220a gick inte av för hackor i mitten av 50-talet och det gör den inte nu heller förresten. En merca i den här klassen kostade drygt 17 000 kronor så det var kanske inte så konstigt att personerna på bilden fick nöja sig med en tältövernattning.

Tält och bil – så semestrade vi förr

Så det kan bli. Det har varit ett par tuffa somrar. Drömsemestern till något exotiskt land har blivit inställd på grund av ett litet virus och ett nytt ord har använts flitigt i media – hemester.

Numera är det stora husbilar och husvagnar som dominerar på campingplatserna, annat var det när jag växte upp på 50- och 60-talet, då var det tält, luftmadrass, sovsäck och campingkök som gällde.

Vi brukade åka till Öland en vecka om året och dagarna innan avresan var fullteknade. Pappa såg över PV – 55:an så att allt var i bästa trim. Avresedagen var hektisk, det nyinköpta stora Jofatältet med blytungt tältstänger förpassades till takräcket och säkrades med ett par bläckfiskar. Sedan stuvades bagaget fullt med allehanda saker,

gasolkök, luftmadrasser, gasollampa och givetvis ett Origo campingbord med tillhörande stolar. Inte nog med det, en färdigstekt söndagsstek i sky vilade i sin gjutjärns-gryta i bagageutrymmet!

Resan gick bra men några mil innan Kalmar började tempmätaren stiga oroväckande, vi konstaterade att kylaren kokade. Eftersom färjebiljetten var förbokad blev det en kamp mot klockan. Vi fick snabbt användning för vattendunken och tiggde vatten på gårdarna längs vägen. Vi kom precis med färjan trots allt och dagen efter var pappa och jag på Gulfmacken i Borgholm för att spola rent kylsystemet sedan fungerade det igen. Med dessa rader konstaterar man snabbt att allt inte var bättre förr.

Greger Lööf



Det gick nog att pressa in familjen plus ett tält och campingutrustning i en Austin Countryman. Vi snackar tidigt 70-tal och tältet växte i storlek, nu kunde barnen krypa in i ett sov-tält på kvällen medan föräldrarna fick lite egentid i förtältet.



När den här bilden togs 1956 var det inte så ovanligt att man campade mitt i naturen. Den här familjen hade nog inte haft några problem med semesterpackningen, en Opel Olympia Caravan var en både rymlig och pålitlig reskamrat.

Under mitten av 60-talet började man se allt fler husvagnar på vägarna, oftast då av mindre format. Som dragbil hade i alla fall den här familjen valt en rymlig herrgårdsvagn. Ser det inte ut som en Vauxhall? Nja, det är nästan rätt men eftersom bilden är tagen i Australien står det Holden på emblemen vilket i grunden var en aningen förändrad Vauxhall. Det här tilltaget var inte ovanligt eftersom de båda tillverkarna ägdes av General Motors.



Lyxklass



Se upp! Det verkar vara oväder på gång, för visst ser väl de mörka molnen hotfulla ut. De här unga damerna kanske hade rådslag om de skulle slänga in tältet i Saab 92:an och fortsätta sin resa. Kombinationen tygtält, högt gräs och regn var ingen höjdare.

Skoda Octavia var en nyhet 1959 och den sålde rätt bra i Sverige. En rolig detalj var att fram- och bakrutan var exakt lika. Det här ekipaget måste ha varit extremt ovanligt för det kan inte ha funnits många Skodaägare som hade råd med en tältvagn på dragkroken.



En Volkswagen, Renault Estafette eller rent av en Ford Econoline campingbuss var inget en vanlig arbetarfamilj hade råd med i början av 60-talet. Så här kunde det i alla fall se ut för de som semestrade med klass.



Det är väl knappast någon överdrift att utnämna Volvo Duett till en av de bästa semesterbilarna på 50- och 60-talet. Den här -57:an var rätt lätt att känna igen eftersom den var enda årsmodellen med ett gulfärgat V i grillen.



Renault 4 kom, sågs och segrade. Den var rymligare än vad man kunde tro och dessutom tog den sig fram på de uslaste vägar och även i lös sand. 1961 var den en nyhet som delade bilköparna i två läger, antingen för eller emot.



En Goliath 700 var kanske inte den perfekta turnébilen med sin tvåtakts förgasarmotor på 25,5 hästkrafter. Toppfarten låg på 105 km/h. Visserligen fanns det en vassare version – Goliath 700 E – också med tvåtaktsmotor, plus bränsleinsprutning och färskoljesmörjning som gav 29 hela hästkrafter, den kunde pressas upp i 110 km/h.

Tuffa tider för spelsugna Isåsaluvar

Favorit i repris. Publicerad i Veteranbladet 76 från 2006.

Text: Hans Angselius

(Med tillägg för bilder 2021)

Den som hade tillgång till ett instrument på femtiotalet hade ofta möjlighet att få spela i något band.

Jag träffade några spelsugna luvar. Det var Gunder Sandén och hans svåger Nils-Bertil Lyrén som bodde i Isåsa, samt Lasse Wennerholm som bodde i Åker på Mellangatan, i ett gårdshus med sin mamma. Både Gunder och "Nitte" var riktiga hejare på att spela Rock'n'Roll på dragspel. Lasse kunde spela litet av varje, bland annat gitarr, trumpet och kontrabas. Det var ju inte idealsättning för ett rockband men man tager vad man haver, sa en känd rocksångerska, jag tror hon hette Kajsa Warg. Varje band måste ju ha ett namn. Någon kom med förslaget att vi skulle heta "Isåsa Kamelrytteri", men det föll

En Framusgitarr rockade fett när det begav sig och gör det än i dag.



bort vid omröstningen. I stället valdes det föga originella namnet The "Rockplayers". Vi var i alla fall det första rockbandet i Nässjö, om man nu kunde kalla oss för rockband. I dag hade vi nog blivit titulerade något annat.

Vi tränade i det lilla köket hos "Nitte". Jag minns att jag satt med ryggen mot en järnspis. Visst var man eld och lågor för sin musik, men detta

blev mer än vad jag tålde, det hettade på ryggen, och svetten rann. På vårkanten fick vi ett förslag om att få flytta ner i ett garage som låg under huset. Vi var där och spelade en tid men så tröttnade grannarna, de klagade till Gunders föräldrar så vi fick se oss om efter en annan rep-lokal. Någon kom med idén att vi skulle hyra Norrboda Folkets Hus.

Där har väl nästan alla rockband från Nässjö spelat eller repeterat någon gång. Jag önskade att jag hade börjat spela piccolaflöjt i stället för trummor, dessa tankegångar hemsökte mig varje gång jag skulle transportera mina trummor till Norrboda.

Men man fick vara påhittig när man inte hade bil och körkort. Jag införskaffade ett antal läderremmar som jag kunde använda för att binda fast basstrumman på ryggen. De andra grejorna lades i en stor pappkartong som fästes på pakethållaren, på så vis ledde man cykeln ut till Norrboda. Som tur var hade inte de stora högtalaranläggningarna kommit till Sverige då, inte heller ekomaskiner.

Vi undrade hur det kunde låta så bra om alla inspelningar som Elvis gjorde, till exempel Heartbreak Hotel. Vi uppfann en egen ekokammare, men den var ju inte flyttbar. Vi besökte den varje natt när vi var på hemväg från Norrboda. På Södra Torget fanns nämligen en byggnad mitt emot Sagabiografen. I denna byggnad fanns en bensinmack, pressbyråkiosk, samt John Petterssons bilskola. På gaveln ner mot dåvarande Filadelfia fanns något som vi unga kallade "pissmojen", ett kakelklätt rum som endast var avsett för stående aktiviteter. Det lät lika bra som på skivorna, tyckte vi när vi var på "mojen" och spelade.

Tänk om Folkets Hus i Norrboda hade varit kakelklätt invändigt, vilket sound! Vi musicerade på och fick faktiskt lite spelningar. Om vi skulle få spelningar utanför Nässjö behövde vi en bil. ”Nitte” som hade körkort hade varit och inhandlat en ”turnébil”, det var en svart bil av märket Goliath tillverkad i Tyskland av Borgward. Den hade tvåtaktsmotor, som puttrade och rök förfärligt.

Första spelningen utanför stan gick till Löv- hult. Det var på ett femtioårs- kalas. Jag har för mig att vi fick fem-



Från januari 1952 fanns Goliath också som herrgårdsvagn.

ton kronor per man i gage, plus reseersättning. Men man fick ju i alla fall betalt för att spela. I bland hade vi våra kompisar som kunde spela med i bandet. Rolf Karlsson från Västanbo spelade bas. Han ägde också en halvau- kustisk gitarr som jag tror hette Framus. Rolf hade också en rörförstärkare med inbyggd högtalare, det fanns endast ett fåtal sådana i Nässjö då.

Min bästa kompis Evert Ljung, även kallad ”Tummen” var också en riktig hejare på att spela dragspel med Isåsa- rockprägel. Han trakterade dessutom gitarr på ett mycket förtjänstfullt sätt. Evert bodde inne på gården bakom



Åren 1951 och 52 byggdes också ett antal småeleganta cabrioletter.



Märkets tuffaste modell presenterades 1951 och kallades GP 700 Sport. Utseendet hade avsevärda likheter med Porsche vilket sä- kert inte var någon slump.

Ja, de här tiderna skulle jag gärna uppleva igen, då hade ungdomen framtidstro och det var lätt att få jobb. Ja det var en härlig bekymmersfri tid. Jag höll på att glömma att Evert lärde mej att spela cittra. Det var ett bra kompini- strument, när man skulle sjunga för ”möken” i bilarna på Södra Torget.

Martins spece- rier vid Södra Torget, där han för övrigt jobbade som biträde och springsjas. Evert hade eget rum och en radiogram- mofon. Eget rum hade många förde- lar, man kunde bjuda in ”mök” som tjejer kallades då, och spela Fats Domino skivor som var Everts och min favorit just då.

Svårsåld i längden

Men hallå! Vad är det för bil de båda damerna verkar be- undra egentligen? Man tycker sig se vissa likheter med en Renault 5 av första generationen.

Jodå, en Renault 7 var helt enkelt en fyrdörrars sedanmodell av Renault 5 som tillverkades och sål- des mestadels i Spanien mellan åren 1974–84.

Förutom ändringen av bakpartiet fick 7:an kro- made stötfångare i stället för de färgade plaststöt- fångarna som den ur- sprungliga 5:an hade. Det gjorde gott för utseendet eftersom bilen såg lite mer elegant ut.

Trots att modellen tillverkades i tio år blev den ingen storsäljare, knappt 160 000 bilar tillverkades, en anled- ning till det var antagligen att man för ett litet pristillägg kunde få en rymligare Renault 12.



Under koffertluckan fanns gott om plats för bagage.



Kromad stötfångare var en av alla detaljer som skiljde en Renault 7 från ursprunget Renault 5.

Minimalt underhåll

Det finns de som älskar att hålla på och fixa med bilen. Men så finns det också de som inte har något som helst intresse av det.

För de sistnämnda kategorin bör en Citroën 2 CV varit det perfekta köpet, dörrar och stolar var superenkla att ta bort, sedan – om man får tro den här reklambilden – var det bara att ta fram trädgårdsslangen och köra i gång. Fick man sedan hjälp av ett par småttingar så dröjde det inte lång stund förrän bilen var presentabel igen.



Ett smidigare biläggande är svårt att tänka sig.



I BACKSPEGELN

Kul och lärorikt

Det har funnits många spel med biltema genom tiderna och det här tillverkades med all säkerhet under 60-talet. Hur kan man vara så säker på det då? Jo, helt enkelt för att flera av bilarna som är avbildade var nyheter det årtiondet. De här kortspelen – som oftast krävde fyra deltagare – kallades för kvartettspel. I det här fallet gällde det att samla fyra bilmodeller från samma land, den som slutligen hade samlat ihop flest kvartetter hade vunnit.



Svunna glansdagar

Men hallå! Var verkligen inte Shells bilvax bättre än så här? Mossan har ju fått fäste på lacken! Den här burken plåtades på taket till en Ford Zephyr som lämnats ute i många år. Det var det länge sedan både bilen och vaxburken hade sina glansdagar.



Ett riktigt hopplock

Men vad är det här för något, ser det inte ut som en Fiat 125? Jo absolut, men så är det inte, Fiat tillverkade aldrig någon pickupmodell av 125:an och inte någon herrgårdsvagn heller förresten. Den här modellen döptes till Polski Fiat 125p vilket ger en ledtråd, det handlade helt enkelt om en Fiat tillverkad i Polen.

De här bilarna började rulla ut på vägarna 1968, främst i hemlandet, men också i några andra länder där England var en rätt stor exportmarknad.

Polska staten hade ett licensavtal med Fiat och skapade en något förenklad variant av 125:an. Kaross och bromssystem hämtades från Fiat 125 medan drivlina, chassikomponenter och interiör kom från de nyligen nedlagda modellerna 1300/1500. Kombi och pickupvarianterna kom ut på marknaden 1972 och 125-serien tillverkades fram till 1991 med minimala förändringar.

För de som tyckte att det var svårt att skilja en Fiat 125 från den polska varianten fanns ett säkert kännetecken, originalet hade alltid fyrkantiga strålkastare medan den polenproducerade alltid hade runda strålkastare. Så var det med den saken!



Nästan rökfritt i baksätet

”Det är skönt med en egen kupé” var slutklämmen i en sketch av Hasse Alfredsson och Martin Ljung för länge sedan. Kanske tänkte mannen och kvinnan samma sak när hon tog ett bloss och såg röken försvinna genom öppningen i bakrutan. Tänk vad reklamen har förändrats genom åren. En sådan här bild är väl fullständigt otänkbar i dag men annat var det på 60-talet då det röktes rätt friskt i bilarna. Även vanliga familjebilar hade ofta cigarettändare och askkoppar både fram och bak men i en Mercury behövde man inte fara illa av vare sig rök eller hög temperatur när solen låg på.

Mellan åren 1963–66 tillverkade Mercury en variant på ”sneruta” som gick under benämningen ”Breezway”. I en sådan var bakrutan öppningsbar och givetvis behövde man inte veva ner rutan, det var bara att trycka på en strömbrytare så öppnades den.



Mercury Parklane Breezway 1965



Säker förvaring

Kaffe och smörgås hörde till söndagsturen, åtminstone förr. För att slippa tugga i sig macor som klämts sönder under förvaringen var en smörgåsväska räddningen enligt annonsören. Men smakade det så kostade det, 19.95 kr var en utgift som sved för 50–60 år sedan.

Ingen hopklämd mat på söndagsturen!

AUTO SMÖRGÅSVASKA

håller smörgåsarna läckra och fräscha hela dagen. Extra djupt fack i botten för ägg, tomater, frukt m.m. I flera vackra färger från 19.95 exkl. oms.

Finns i ledande järnaffärer samt biltillbehörs- och sportaffärer.

Norra Smålands Sport & Veteranfordonsklubb är en del av Motorhistoriska Riksförbundet

Norra Smålands Sport & Veteranfordonsklubb (NSSVK) bildades 1976 och anslöt sig till MHRF 1977.

NSSVKs syfte är att verka för bevarande av två- tre- och fyrhjuliga fordon. Utöver samlandet innebär detta även att hjälpa till vid anskaffning av fordon, reservdelar, fordonshistorik, teknisk support med mera. Vår slogan "låt de gamla hjulen rulla" säger en del om vårt mål, att använda våra fordon.

Klubben har i över 40 år tillbaka anordnat Rally Högland som brukar locka mellan 60–100 deltagande fordon. Vi har även ett mopedrally med hemligt mål med oftast ett 100-tal mopeder. Utöver detta har vi varje månad en aktivitet med något studiebesök eller ett intressant föredrag. Något som är mycket uppskattat är vår årliga klubbresa till ett resmål som har anknytning till hobbyn.

Vår klubblokal är i Nässjö och har öppet varje onsdagskväll för samvaro och för den som vill studera någon av de motortidningar vi prenumererar på. Vår egen medlemstidning Veteranbladet delas ut tre gånger per år.

Styrelsen

Norra Smålands Sport & Veteranfordonsklubb

Varför NSSVK?

Du är välkommen till vår trevliga gemenskap oavsett vilket veteranfordon eller sportvagn du har. MHRF-försäkringen finns bland våra medlemsförmåner.

NSSVKs viktigaste träffar.

Rally Högland veckan före midsommar och mopedrallyt på Motorhistoriska dagen. Och så gemensamma utfärder. Mer på hemsidan!

Nyfiken? Kontakta NSSVK.

Hemsida: nssvk.se

E-post: klubb@nssvk.se

Telefon: 070-932 61 75

(Siwert Axelsson, ordförande)



**Rally Högland 2018 med samling i
Nässjö hembygdspark.**



MHRF-klubbarna finns samlade under mhrf.se/medlemsklubbar. Är du medlem i en klubb som inte är ansluten till MHRF? Tipsa din styrelse om länken!



Det var få förunnat att bli upphämtad av mamma i en Lincoln Continental 1961 så det gällde att hålla stilen. Finklänning, vita handskar – precis som mamma – och dessutom handväska som matchade skorna signalerade att man färdades med stil.

Vågad form blev succé för Lincoln

Det var andra tider nu.

Mor och far hade kommit upp sig på karriärstegen och det skulle också synas. Därför hade det gifta paret satsat på en sprillans ny Lincoln Continental våren 1961. Visst hade frun tyckt att den var väl stor jämfört med den Ford Falcon som lämnades i inbyte, men det tog inte många dagar förrän hon lovordade den fina komforten och tack vare karossformen var den inte särskilt svårparkerad heller.

Här kan man verkligen snacka superlyx och komfort i överflöd.

Tänk dig själv. I Sverige kostade en ny Volvo Amazon knappt 13 000 kronor vid den här tiden. En Lincoln däremot gick på drygt 43 000 kronor!

1961 hade Lincoln verkligen en nyhet att visa upp. Den annonserades som ”USA:s enda

kompakta lyxbil” trots att den var nästan 5,5 meter lång och vägde drygt 2 300 kilo. På sätt och vis stämde det för



Lincoln var den ensam om att erbjuda en öppen fyrdörrarsmodell på marknaden 1961.

jämfört med årsmodellen innan hade Lincoln blivit 38 centimeter kortare.

En sjuliters V8:a på 300 hästkrafter fick rull på ekipaget, dessutom var standardutrustningen riklig: automatlåda, styr- och broms-servo, elhissar, radio, läderklädsel plus lite annat smått och gott.

Continental var den första USA-tillverkade bilen som såldes med två år eller 24 000 miles garanti. Det var också den

enda modellen som hade bakhjulen upphängda i bak-kant vid den här tiden vilket gjorde insteg till baksätet bekvämt. Varje bil provkördes dessutom i två mil för att säkerställa kvaliteten.

Continental salufördes endast i två utföranden, sedan eller cabriolet. 1961 tillverkades 22 303 fyrdörrarsbilar och 2 857 cabrioletter, det var ungefär dubbelt upp mot vad 1960 års modell sålde vilket bevisade att Lincoln hade valt rätt väg in i framtiden.



När ägaren cabbade ner gömdes suffletten i bagageutrymmet, snacka om skådespel.

Text: Greger Lööf

Detta innebär ökad biobränsleinblandning

Sedan mars 2011 har det varit möjligt att blanda in biodrivmedel (etanol) i bensin och diesel i Sverige. Regeringen har nu fattat beslut om att denna inblandning ska utöka via en ny reduktionspliktsbestämmelse.

Regeringens beslut innebär att de svenska drivmedelsproducenterna ska utöka sin biodrivmedelsinblandning stegvis enligt en fastställd inblandningsskala fram till år 2030. Skälet är miljön och syftet är minskade koldioxidutsläpp.

Den första konsekvensen av detta beslut är att det redan från den 1 augusti 2021 kommer bensinkvaliteten E10 att bli den nya standarden för 95-oktanig bensin i Sverige istället för nuvarande E5. Bränslet kommer därmed som namnet antyder att innehålla upp till tio volymprocent etanol istället för dagens fem.

Konsekvenser för historiska fordon

Motorhistoriska Riksförbundet konstaterar att ju högre inblandning av biodrivmedel desto större konsekvens för de historiska fordonen:

- En högre inblandning av etanol i bensinen innebär ett lägre energiinnehåll i bränslet vilket i sin tur innebär högre bränsleförbrukning. Det innebär att vi kommer få tanka våra fordon lite oftare.
- På äldre fordon blir bränsleblandningen magrare med det nya bränslet vilket kan leda till sämre kylning och höjd temperatur i motorn. Körbarheten kan påverkas i form av misständningar. Startförmågan kan också minska framförallt vid lägre temperaturer. Vid belastning ökar risken för spikning på grund av den magrare bränsleblandningen.
- Materialen i de äldre fordonen är inte konstruerade för dagens och kommande bränsleblandningar. Det kan påverka membranen i bränslepumpar, bränsleslangar och packningar. Vissa av dessa kan helt enkelt komma att lösas upp.

Åtgärder att vidta för fordonsägaren

- Kontrollera regelbundet gummidetaljerna. Byt i förebyggande syfte.
- Bestycka om förgasaren för att möta det lägre energivärdet och den ökade bränsleförbrukningen så att rätt bränsleluft förhållandet består.

Alternativet 98 oktan (istället för E10)

98 oktan kommer att finnas kvar. Här kan etanolblandningen uppgå till som mest fem procent. Det är den mix som de flesta fordon klarar redan i dag, även de äldre fordonen.

Diesel

Även dieselbränslet kommer att få utökad bränsleinblandning av biobränsle från augusti 2021. Den ökade inblandningen har redan i dag ställt till med problem i form av sämre lagringshållbarhet, alg tillväxt och rostskador i bränslesystemen på grund av att bränsleblandningen binder mer vatten.

Bent Fridholm styrelseledamot i MHRF och medlem i Myndighetsrådet



**De ser att det är en MG
— han som kör
känner det**

MGA* — världens populäraste sportbil — med vägegenskaper i fullblodsklass och en toppfart på över 160 km/t. Finns även med hard top och i kupéversion.

MG Magnette — Farina-ritad — för Er som behöver en rymlig och långfärdsbekväm bil men med sportbilens acceleration och fartresurser.

*För Er som vill ha en verklig fartbil med en toppfart på 200 km/t är MGA Twin Cam önske bilen. Motorn är på 108 hk. Överliggande kamaxel. Skivbromsar på alla hjul.



MG Magnette — representationsbilen sportvagnssnabb familjebekväm



MG tillverkas av BMC, Europas största bilindustri, och har ett års garanti oavsett antalet körda mil.

HANS OSTERMAN FÖRSÄLJNINGS AB • SÖDERTÄLJE 2