



VETERAN bladet

Nr 122
Maj 2022



Bild: Ford



När nya Taunus 17M presenterades hösten 1957 var det många som häpnade, modellen hade ärvt tydliga drag från sin kusin Ford Fairlane. Dessutom såldes Taunus i USA under en kortare period.

Linjeskön Taunus flirtade med USA

SIDAN 8

Marlin – en
kortlivad
amerikanare

SIDAN 10



Intressant
besök
hos ER Bil

SIDAN 6





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

För första gången på två år ser vi optimistiskt på framtiden.

Många jag pratat med längtar stort till kommande motorträffar.

I vår klubb blir startskottet den 18 maj med vårutflykt till hemligt mål.

I samband med Motorhistoriska dagen den 6 juni, tillika vår nationaldag, blir det mopedrally i

vanlig ordning. Vill även passa på att göra lite reklam för Classic Motor träffen i Vaggeryd söndagen den 5 juni.

Rally Högland genomförs också som brukligt, helgen före midsommar.

Vi hoppas verkligen på många deltagare.

I nuläget har vi redan planerat in en del av höstprogrammet, med bland annat ett besök på

Norra Hammars Industri- och bygdemuseum.

Men innan dess, njut av både vår och sommar!

Vi ses!

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 0703 675083
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 0704 486515
Revisor	Lars-Göran Andersson 0705 388923
Revisor	Per Friberg 0706 775198
Valberedning	Reidar Wångehag 0704 452644

PROGRAM - SOMMAR/HÖST 2022



Maj

Onsdagen 18 maj, kl 18.00 Obs! tiden

Vårutflykt med hemligt mål

Vi träffas vid klubblokalen för gemensam avfärd mot platsen, ca: 25 km.

Fika finns att köpa när vi kommer fram.

Juni

Måndag 6 juni

Mopedutflykt

Plats: Årets mopedutflykt startar med samling vid klubblokalen Gjutaregatan, kl 09.30, med avfärd kl 10.00. Fika kommer att finnas att köpa på målet.

Har du frågor, kontakta Kalle på tel 070-28 69 215.

Motorhistoriska dagen 6 Juni

Vi med andra fordon än mopeder samlas vid klubblokalen kl. 11.30 för gemensam färd till målet för mopederna.

Söndag 19 juni

RALLY HÖGLAND, inbjudan bilagd.

Klubblokalen är stängd från den 8 juni.

Augusti

Välkommen tillbaka till klubblokalen 10 augusti från kl 18.00.

September

Onsdag 7 september, kl 17.00 , träffas vi vid klubblokalen för gemensam avfärd.

Besök på Norrahammars Industri- & Bygdemuseum

Ett industri- och bygdemuseum som speglar bygdens industriella utveckling, från mitten av 1800-talet fram till nu. Museet visar bredden på Brukets tillverkning från enkla köksredskap till tekniskt avancerade fastighetspannor. Vi ordnar fika i någon form.

Oktober

Onsdag 12 oktober, kl 18.00

Filmkväll på Bonneville Farm, Isåsa.

Har du någon intressant film med anknytning till hobbyn på DVD tag gärna med den.

Klubben bjuder på fika.

Välkommen att var med på våra aktiviteter!



Mötesordföranden med "klubban" i högsta hugg.

Årsmötet 2022

Onsdagen den 6 april hade vi vårt årsmöte för verksamhetsåret 2021 på Bonneville Farm med ett trettio-tal deltagare. Alla som vara förslagna av valberedningen omvaldes. Som ny revisor valdes Per Friberg som varit medlem i klubben under många år. Vi välkomnar även Reidar Wångehag till valberedningen.

MHRF inför nya regler för besiktningsmän under 2022, detta diskuterades och konstaterades att de som ej är så bevandrade i datorhantering inte längre kan vara besiktningsmän. Alla ansökningar kommer att behandlas digitalt, några skriftliga ansökningar kommer inte att kunna göras längre.

Undertecknad tackade ordföranden för mötet Jan-Eric Wilson och sekreteraren Sven Stenqvist. Sedan var det dags att gå lös på den traditionsenliga smörgåstårten som det var strykande åtgång på.

Text: Siwert A., Bild: Lennart A.



Roger redogör för verksamhetsberättelsen.



Smörgåstårta är riktigt läckert!

Träffar under våren och sommaren 2022

11 Maj - 31 Augusti

Bil & MC träffarna, Huskvarna Folketspark,
www.motor.huskvarnafolketspark.se

21 Maj

Nifsarpsdagen 2022

www.nifsarpsskolan.se/nifsarpsdagen-2022

24 Maj - 24 Augusti

Torsdagsträffar vid Gissshults badplats

Från kl 18,00, fika finns att köpa.

Vi i NSSVK brukar träffas i Gissshult när klubblokalen är sommar stängd.

5 Juni

Götaström Classic Motor 2022

Vaggeryds travbana, insläpp entusiastfordon från kl 07.00, www.gotastrom.nu

7 Augusti

Barkeryds Hembygdsfest

Hembygdsgården, Erikstorp Barkeryd

70-tals tema, bilparad, kläder, underhållning med Erling Lundberg och Femtinge Teater
Festen börjar kl 14.00



Det var inte bara Anglian som hade felvänd bakruta bland familjebilarna i europa. Även Citroën AMI 6 och engelska Reliant Regal 3/30 kom att använda sig av samma design under 1960 och -70-talet.



Vågade linjer lönade sig

Vilket påfund! Hur kom det sig att Ford Anglia 1959 fick en bakruta som lutade åt fel håll? Ja, den frågan har säkert många ställt sig.

Mannen bakom idén var en amerikansk designer som jobbade inom Fordkoncernen i Lincolndivisionen. Elwood Engel hade precis gjort klart de sista skisserna på 1958 års Lincoln Continental som blev den första modellen med felvänd bakruta. Det nya designgreppet imponerade stort på styrelsesgruppen och resultatet blev att Engel snabbt lånades ut till Ford i England för att designa den nya modellen av Ford Anglia.

Eftersom Engel tyckte att Anglian under några år varit hopplöst föråldrad behövdes en radikal förändring. Resultatet blev en helt ny modern kaross där bakrutan i stort sett kopierades rakt av från Lincoln. Dessutom fick Anglia en ny toppventilsmotor på 40 hästkrafter med fyrväxlad låda som ansågs riktigt pigg efter den tidens mått mätt, det gjorde att bilen blev rejält uppmärksammas av pressen.

Men det var designen på bakrutan som blev mest omdiskuterad. Anglia fick snabbt flera öknamn. Här i Sverige

blev ”Sneruta” och ”Bärplockare” vanliga uttryck. Även ”Femdagersvecka” förekom, det syftade på att de engelska arbetarna inte hann bygga klart bilen eftersom de jobbade femdagsvecka och då blev det som det blev när de kom till slutet av bilen.

Trots den omdiskuterade designen vågade Fordkoncernen att använda sig av den sneda bakrutan på ytterligare ett par modeller. Ford Consul 315 ärvde den mellan åren

1961–63. Mercury

svängde också in på samma väg och försåg flera av sina fullsized modeller med felvänd bakruta mellan åren 1963–66.

Med facit i hand blev

Anglia en populär modell trots den vågade designen.

Ford sålde 1 004 737 exemplar innan den lades ner 1967.

Året efter kom ersättaren Ford Escort.

Text: Greger Lööf. Bilder: Ford.



Lincoln Continental Mark III är den längsta personbil som någonsin producerats hos Ford, drygt 5,8 meter lång.



Ford Consul 315 tillverkades endast under tre år i 111 225 exemplar, den blev ingen större succé således.



Mercury Parklane Breezeway såldes 1965 också i två enklare utföranden, Monterey och Montclair.



Långborderna stod dukade. Räckmackor, cider, kaffe och kaka förgyllde tillvaron när klubben hade förmånen att få besöka ER Bil i Nässjö.



Kjell Carlsson berättade både på ett humoristiskt och sakligt sätt om utvecklingen av företaget genom åren.

ER Bil har utvecklats i rätt riktning

Det finns stunder i livet då slumpen kan styra vägvalet hur framtiden ska utveckla sig. Precis så var det för Kjell Carlsson som numera kan titulera sig nordens största Hondahandlare.

Bilintresset har alltid funnits för Kjell Carlsson fick våra klubbmedlemmar klart för sig efter en rundvandring i lokalerna som efterhand har byggts ut i etapper genom åren. Numera innehåller de både personbilsverkstad, transportbilsverkstad och däckhotell. Det säljs inte bara nya Honda och Fiat utan ER Bil har också hyrbilar i samarbete med Avis.

Kjell började sin bana 1984 som juniorförsäljare på Ackes Bil i Vetlanda, när företaget såldes ett par år senare började han på Philipssons i Jönköping och 1990 blev han Sveriges yngsta försäljningschef. Efter 15 år inom företaget erbjöds han jobb på Mercedes huvudkontor i Malmö/Köpenhamn som regionschef. Det blev ytterligare ett nytt jobb när telefonen ringde och han tillfrågades om han ville bli vd i Jönköping, han accepterade erbjudandet

och på den posten stannade Kjell i ytterligare tre år.

Genom åren hade det blivit mycket pendlande och många resor vilket gjorde att saknaden av ett normalt familjeliv till slut blev för stor.

Vändningen kom under en promenad när han mötte den dåvarande Hondaåterförsäljaren i Nässjö. Han frågade om inte Kjell var intresserad av att köpa företaget som då hade en anställd. Efter samråd med familjen så bestämde han sig för att ta chansen.

Tanken var väl kanske inte att ER Bil skulle växa i den omfattningen det har gjort men har man som Kjell ett oförtröttligt driv så faller det sig naturligt att försöka utveckla företaget i rätt riktning. Sedan några år finns även ER Bil i Vetlanda så numera rullar 1100 bilar om året ut ur försäljningslokalerna, av dem är cirka 350 nya.

Nu arbetar Kjell i alla fall betydligt närmare familjen, tre söner är involverade i företaget och det kommer alltid att vara familjeägt med bra service försäkrar han bestämt.

Text: Greger Lööf. Bild: Lennart Ahlsén



Siwert Axelsson tackade Kjell Carlsson för ett informativt och intressant besök.



Lokalerna hos ER Bil har under åren utökats succesivt för att rymma den ständigt växande verksamheten.



Tatra tillverkade inte bara personbilar utan hade också ett rätt omfattande lastbilsprogram.

Visst var Ford Vedette en vacker bil men försäljningen i Frankrike gick dåligt.

Vedette krävde mängder av spillolja

Favorit i repris. Publicerad i Veteranbladet 80 från 2008.

Text: Hans Angselius

(Med bildtillägg och faktaruta 2022)

Franska Ford Vedette hade 1955 kommit ut med en USA-inspirerad bil med V8 sidventilare och en vacker kaross. Jag hade glädjen att äga en sådan bil. Motorerna i dessa bilar gick så tyst att man knappt kunde höra dem. Att motorn gick kunde man se på avgasrökens blågråa färg, den färgen talade också om att motorn var väldigt törstig på olja.

Att köpa olja på macken blev för dyrt i längden när det gick åt så mycket, så alternativet blev att köra på spillolja. Denna olja kunde man få gratis på bilskroten eller macken. Nu ska det väl sägas att de bilar som tog mycket olja hade också många mil på mätaren.

En annan sak som kännetecknade Vedette var den fina balansen, den kunde faktiskt köras på två hjul. Jag har själv sett hur tre Vedetter kördes på två hjul från en film tagen på Champs Elysee vid Eiffeltornet i Paris.

På sextiotalet kunde man se "The Original Helldrivers"

på Stadsparksvallen i Jönköping med stjärnan Micky Boslee vid ratten. Han kunde också köra på två hjul, dessutom kunde han köra fort baklänges och vända bilen i farten.

Från Ford till Dodge -53 som en kamrat hade. Det var en riktigt oljetörstande bil som också lade dimridåer, provianten den behövde var en tjugofemliters dunk med spillolja plus en kaffekokare med pip för att underlätta påfyllningen.

Ja, det var tider det. På gamla Bil och Traktor kunde man köpa en Jowett Javelin för 600 kronor.

En annan bil som jag aldrig glömmer var Tatra som tillverkades i Tjeckoslovakien. Den hade en svansmonterad luftkyld V8 och en stor fena på motorluckan. Två gälar släppte in kylluften till motorn. Det var nog den mest originella bil jag kört i mitt liv. Bilen var väldigt snabb och kunde med lätthet komma upp i 160 km/tim, dessutom såg den ut som ett tidigt rymdfordon. Man bara väntade på att få se dåtidens seriehjärte Blixt Gordon stiga ur den här skapelsen.



Fakta: Ford Vedette

Ford hade tillverkat Vedette i sin franska fabrik sedan 1948 och inför modellåret 1955 kom en ny version. Trots modernare utseende sålde den inte bra, efterfrågan på bilar med V8-motor var för liten i Frankrike. Simca hade motsatta problem, försäljningen av Aronde gick så bra att tillverkningskapaciteten inte räckte till. Företaget visade därför intresse av Fords fabrik, främst för att man behövde lokalerna. Efter förhandlingar blev Simca ägare till fabriken, dessutom fick man med Vedetten på köpet. 1958 presenterades en uppdaterad Vedette, med bland annat starkare motor och en något modifierad kaross med större fenor. Tillverkningen av Vedette i Frankrike upphörde sommaren 1961.



Taunus leveranssedan hade plåt i stället för sidorutor.

Cabrioletmodellen konverterades från tvådörrarsbilar av det tyska karosseriföretaget Karl Deutsch.



Det såldes 239 978 nya Ford Taunus P2 – som den här generationen kallades – De Luxemodellen i tvådörrarsutförande blev bästsäljare.

Taunus växlade upp med ny modellserie

Rätt tänkt! Det gällde att hitta en plats där bilen spelade huvudrollen, inte en massa störande element runt omkring. Det lyckades man med i den här omgivningen. Plussade man sedan på med en elegant klädd kvinna så var det väl katten om nya Ford Taunus inte skulle väcka begär hos bilköparna.

För drygt 10 000 kronor fick de en modern bil som verkligen stack ut från mängden. Det är väl inte tvekan om var fordfolket i Tyskland hade hämtat inspirationen. Jo, givetvis från sina koncernbröder i USA. En Taunus hade stora likheter med Ford Fairlane från 1955 och 1956, fast i mindre format förstås.

Taunus såldes i två utrustningsalternativ, standard och De Luxe, valde man den sistnämnda levererades bilen bland annat i en elegant tvåfärgskombination och lite mer påkostad inredning.

Under motorhuven vilade en fyrcylindrig motor på 1,7 liter som gav 60 hästar och det gjorde att bilen ansågs rätt snabb för sin tid. 0–100 km avverkades på 23 sekunder och toppfarten låg på 130 km/t. En treväxlad låda skic-

kade ut kraften till bakaxeln, men det gick också att få sin Taunus med fyrväxlad låda om man plussade på prislappen en smula.

Taunus 17M – eller ”Barock-Taunus” som den också kallades i folkmun på grund av alla fina kromdetaljer – tillverkades mellan 1957–1960, både som två- och fyrdörrarsversion, cabriolet, tredörrars herrgårdsvagn och en leveranssedan som inte hade några sidorutor efter b-stolpen.



Ford Fairlane 1955, visst finns det likheter.

Tyvär visade det sig rätt snabbt att rosten bet sig fast ordentligt i bilarna vilket gjorde att de inte blev så långlivade på vägarna. I dag är en Taunus av de här årgångarna mycket ovanlig och de få som annonseras ut försvinner ofta tillbaka till Tyskland. Synd på en så rar modell.

Text: Greger Lööf. Bilder: Arkiv.



Fyrdörrarsmodellen var ingen vanlig syn på svenska vägar, här föredrog de flesta två dörrar i stället.



Herrgårdsvagnen hade delad baklucka, precis som de amerikanska fordmodellerna.



En Taunus herrgårdsvagn i tvåfärgskombination var både praktisk och elegant.



Det var upplagt för en intressant kväll när mannen bakom "Motornörd" Douglas Krantz skulle berätta om sitt filmskapande. Ordförande Siwert Axelsson hälsade honom välkommen.



Medlemmar nördade in på filmskapande

Hur går det till att göra en film och sedan lägga ut den på Youtube? Den frågan fick 27 klubbmedlemmar svar på när motornörden Douglas Krantz höll ett intressant föredrag på "Bonneville Farm" den 9 februari.

Douglas har jobbat inom mediabranschen sedan 1996 och han startade "Motornörd" 2017 när familjen flyttade till Småland på grund av att hans fru fick jobb i Vetlanda. Som relativt nybliven smålänning har han bara gott att säga om oss infödda.

– Folk är väldigt hjälpsamma här nere jämfört med Stockholm.

Tro nu inte att en film på runt 20 minuter kan göras med vänster hand. Nej, förutom filmutrustning och väldigt mycket fritid krävs det en hel del jobb innan det färdiga resultatet kan läggas ut för visning. I avsnittet om en

gräsklipparentusiast fanns nio timmar film innan redigeringen och det färdiga resultatet blev drygt 20 minuter. Då förstår man snabbt vilket jobb det ligger bakom den färdiga filmen.

Douglas har vissa kriterier när han filmar.

– Jag vill berätta en historia och lyfta fram individen bakom byggandet eller samlandet och jag publicerar inget utan personens godkännande, berättade han.

Sedan några år tillbaka lägger Douglas ut ett nytt avsnitt i veckan.

Om du missat Douglas Youtubekanal, sök på "Motornörd", där finns alla avsnitt upplagda. Douglas tar gärna emot tips inför kommande avsnitt. För att nå honom, kolla hans kontaktuppgifter på Youtubekanal.

Text: Greger Löf. Bild: Lennart Ahlsén.



Efter sedvanligt fika var det snart dags för Douglas att göra sig hörd.



När en "gammal" tidningsredigerare träffade en inte fullt så gammal filmredigerare, finns det mycket att prata om.



Rambler Marlin chockade säkert många bilköpare när den presenterades 1965. Den lilla bagageluckan gjorde det annars rejäla bagageutrymmet svåråtkomligt.

Vassa linjer blev ingen succé

Här ser du något ovanligt, men ändå inte! Det ovanliga är bilmodellen och det vanliga är att den nästan alltid blev fotograferad snett bakifrån. Egentligen är det väl inte så konstigt för med den här aktern skiljde den sig från det mesta som producerades i USA under 60-talet.

När den här bilen kom ut på marknaden 1965 var namnet Rambler Marlin och den baserades på den betydligt vanligare familjebilen Rambler Classic.

När -66:orna presenterades ändrades namnet till AMC Marlin. AMC stod för American Motors Corporation – tillverkarens initialer helt enkelt. Kanske var det så att Marlin skulle få en flottare framtoning än de mindre och billigare Ramblermodellerna?

Året efter byggdes modellen på AMC Ambassadors

längre chassi vilket gjorde att den fick längre motorhuv och blev mer proportionerlig, samtidigt ändrades också fronten som nu fick en annan grill och andra strålkastare. Marlin kunde beställas med vinyltak som så många andra bilar vid den här tiden, men den gick också att beställa med klädd bagagelucka i det då exklusiva materialet. Givetvis kunde man få sin Marlin med flera olika motoralternativ: allt från en sexa på 145 hästkrafter upp till en V8:a som gav 280 hästar.

Det blev bara tre årsmodeller innan Marlin försvann från nybilsmarknaden och i dag är de här bilarna riktigt sällsynta eftersom den sammanlagda produktionen slutade på endast 17 419 exemplar.

Greger Lööf



1966 spann man vidare på ursprungsmodellen och försäljningen sjönk dramatiskt, från 10 327 till 4 547 sålda exemplar.

1967 fick Marlin bland annat ny längre front, under året tillverkades endast 2 545 bilar.





I BACKSPEGELN

Specialare med extra kick

Det har gjorts flera svenska reklamskivor genom åren, oftast har det handlat om lansering av nya produkter men så var det inte i det här fallet. No-Nox bensinreklam förekom i svenska annonser redan under 50-talet men 1967 var det dags för ett nytt grepp för att dra uppmärksamhet till sig. Gulf gjorde ett samarbete med popgruppen Shanes och resultatet blev en vinylsingel med två unika låtar, "Extra Kick" och "No-Nox". Skivan såldes bara på Gulfmackarna och det gjordes även en reklamfilm där låten fanns med.



Träffsäker annons

Det kunde väl knappast sägas bättre. Med bara tre ord förklarade Morgan vad det handlade om. Ingen kan väl ännu i dag invända mot påståendet att företaget tillverkade och fortfarande tillverkar en riktig sportbil.

Magiska linjer

Under flera år var bilarna i broschyrer och annonser framställda av skickliga tecknare. För att få extra uppmärksamhet var det inte ovanligt att bilarna växte till sig en aning under pennan, både på längden och bredden. Här ser vi ett utmärkt exempel på den saken. Med några skickliga penndrag kunde en simpel Henry J förvandlas till ett riktig drömbil med fart i linjerna.



Vilket åk och vilka linjer! Verkligheten var ibland helt annorlunda, det fick spekulanterna erfara när de stod inför den bistra verkligheten. En Henry J motsvarade garanterat inte förväntningarna.



Ny inredning försvann under lampan

Men hallå! Hur hade man tänkt här? Chrysler Newport hade många nyheter att visa upp 1965, helt ny kaross, ny inredning plus en hel del annat och så var det här en av bilderna som skickades ut till pressen! Det blev inte ett rätt liksom. Taklampan och tidningen skymmer ju hela instrumentbrädan och lite till! Hur det blev så här lär vi aldrig få klarhet i men helt klart är däremot att Newport var instegsmodellen bland de fullvuxna bilarna och att den delade plattform med Chrysler 300 och Chrysler New Yorker samt koncernens andra märken Dodge Polara och Plymouth Fury.



Skakig upplevelse

Modellen var ny, därför skulle den genomgå flera olika prov – givetvis på tyskt grundligt sätt – innan den släpptes ut till återförsäljarna. Ett av proven var den här raksträckan på "skakbanan" som fanns i anslutning till fabriken i Rüsselsheim. Opel Olympia Rekord introducerades i mars 1953 och vi får väl tro att allt den utsattes för gjorde sitt till eftersom den nya modellen snabbt blev en succé. Bara några år senare, 1957, var Opel Sveriges mest sålda bil.



Elegant klädsel sålde bra förr

Köpte man en ny bil skulle man också vara rädd om den. Under 50- och 60-talet var det många som investerade i en överdragsklädsel från Artex för att skydda originalklädseln, visst kostade det en extra slant men det var det värt tyckte man antagligen. Frågan är om det betalade sig när det blev dags att



byta in pärlan, troligtvis inte. Den som tjänade mest på affären var nästa ägare för det var inte ovanligt att överdraget togs bort direkt. Se där, nu kunde en belåten ny ägare glida fram i en bil med inredning som var i kanonskick.

hansa 1100

ett gammalt fint märke

kommer igen!

Nu är den här igen — den trevliga västtyska kvalitetsbilen som före kriget av svensk fackpress betecknades som "en av världens modernaste vagnar". Hansa 1100 vann 1938 betydande framgångar både i tävlingar och hos allmänheten...



FRAMHJULSDRIFT GER
STÖRRE KURVSÄKERHET

Den nya Hansa 1100 är också en kvalitetsprodukt med tonvikt på elegans och sportighet. Ni har två typer att välja på: standardvagnen med den moderna 4-cyl. 4-takts boxermotorn på 46 hk som förenar styrka och seghet med god bränsleekonomi samt den snabba lyxmodellen med 62 hk motor. Vilken Ni än väljer får Ni en säker vagn med underbara vägegenskaper, överdimensionerade bromsar och goda utrymmen.



Hansa 1100 kombi

är försedd med 46 hk motor och lastar ca 350 kg på en yta av 1,73 m². Lastvolymen är 1,55 m³.



Hansa 1100 Coupé

en tjugig och snabb sportvagn med 62 hk motor. 2+2 sittplatser. Lyxutrustad.

hansa 1100

en BORGWARD-produkt med WULF-service

Generalagent: WULF & Co AB · Vänersborg