Jämtorra Smålands Sport- & Veteranfordonsklubb

VETERAN bladet

Nr 126
Mars 2024

PG Tälth väljer sin egen väg

SIDAN 4–5

Original är inget för PG Tälth, Eksjö. Genom åren har ett flertal byggen rullat ut från hans garage, det senaste "Windviper" har både linjer och kräm under huven som inte lämnar någon oberörd.

Bild: Greger Lööf

Sensationell småbil blev vägvisande

SIDAN 12

Henrik lever fortfarande kvar i 50-talet

SIDAN 7

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

Nytt år och dags att betala medlemsavgiften för 2024. Glädjande nog behöver vi inte höja medlemsavgiften, den är fortfarande 350 kr och för familjemedlem 50 kr.
Har du MHRF försäkring på ditt fordon måste man vara medlem i ansluten klubb för att försäkringen ska gälla.

Missa inte klubbens årsmöte den 10 april, där får du information om vad som hänt under 2023 och vad som är på gång 2024. Vi hoppas även att kunna presentera nya funktionärer i klubben. Avgångar kommer att ske i styrelsen av både naturliga och personliga skäl.
Nu finns möjligheten att vara med i den trevliga gemenskapen och göra en insats för klubben. Tveka inte att kontakta någon i valberedningen för vidare information(se tel nr nedan).
Ska klubben även i fortsättningen kunna ordna aktiviteter, ha en klubbtidning, behålla renoveringsladan och klubblokalen måste vi bli fler som ställer upp som funktionärer.

I detta nummer kan du bland annat läsa om ett besök hos den kände bilbyggaren PG Tälth i Eksjö.
Man blir djupt imponerad av hur mycket man kan åstadkomma i vanligt garage.

Välkommen till våra kommande träffar!
Ha en bra sommar med många trevliga turer!
Siwert

Nu har vi Facebook, vår sida heter Norra Smålands Sport & Veteranfordonsklubb.

Norra Smålands Sport och Veteranfordonsklubb
Vår klubblokal finns vid Gjutaregatan 7A, där vi träffas varje onsdag från kl 18.00 över en kopp fika.
Du hittar lättast från bron över järnvägen i Nässjö mot Malmbäck höger i första rondellen, kör mot Postnord företagscenter men håll till vänster om byggnaden så ligger vår klubblokal på långsidan innan lastbryggan.
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	Vakant
Sekreterare	Roger Johansson 0703 089337
V. Sekreterare	Kenneth Johansson 0730 982840
Kassör	Jonas Uhrbom 0721 706471
Suppleant	Oskar Uhrbom 0730 811337
Suppleant	Christer Yngvesson 0706 269130
Klubbvärd	Vakant
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
Revisor	Lars-Göran Andersson 0705 388923
Revisor	Per Friberg 0706 775198
Valberedning	Rune Karlsson 0708 928790

Valberedning, suppl Kennet Holgersson

PROGRAM - VÅR/SOMMAR/HÖST 2024

April

Onsdag **10 april, kl. 18.00**
Kallelse till Årsmöte 2024
Plats: Bonneville Farm, Isåsa 13, Nässjö.
Årsmötesfrågor och beslut tas enligt dagordning som tillhandahålls på plats.
Vi bjuder på smörgåstårta, kaffe och kaka.
Frågor och förslag tas vänligen emot **senast 27 mars till klubb@nssvk.se.**
Obs! Pga av fikat måste anmälan ske senast **5 april** till Lennart 0703-39 34 87

Maj

Onsdagen **15 maj kl. 17.45**
Vårutflykt med hemligt mål
Vi träffas vid klubblokalen för gemensam avfärd i våra veteranfordon mot platsen, ca 25 km. Tag med fikakorg.

22 maj Sista onsdagsträffen i klubblokalen före sommaruppehållet.

Juni

Torsdag **6 juni**
Mopedutflykt/Motorhistoriska dagen
Plats: Samling vid klubblokalen Gjutaregatan **kl. 09.30.**
Fika kommer att finnas att köpa på målet.
Har du frågor: kontakta Kalle på tel.070-28 69 215.

Vi med andra fordon samlas vid klubblokalen kl. 11.30 för gemensam färd till mopedernas slutmål.

Söndag **16 juni**
RALLY HÖGLAND Inbjudan kommer att skickas till föregående års deltagare.
För mer info: www.nssvk.se. Anmälan till: rallyhogland@nssvk.se eller skicka till NSSVK, Gjutaregatan 7A, 571 42 Nässjö.
Sista anmälningsdag för att komma med i programbladet är 17/5.
Vid frågor ring: Hans Uhrbom 070-58 78 305.

September

Söndag **1 september kl 09.30** Samling vid klubblokalen.
Vi åker gemensamt till moped- och motorcykelmuseet i Björkenäs.
Anders Arnesson har en samling med 300 mopeder och ett 40-tal motorcyklar mm.
Entré 80 kr. Fika möjlighet finns på Gröna Lund i Vireda.

Onsdag **11 september kl 18.00. Klubblokalen är åter öppen. Välkomna!**

Byggd efter eget huvud

Här snackar vi flyt i linjerna! PG har medvetet varit sparsam med blankdelar, här får formen tala för sig själv. Windviper ligger lågt med luftfjädringen i bottenläget, frigången är två centimeter. Grill från Dodge –39:a och modifierade framskärmar från Ford –38:a blev en lyckad kombo.

En bil byggd helt efter eget huvud, kan det vara något? Absolut! Det märktes på antalet besökare när klubben hälsade på hos skaparen till ”Windviper” PG Tälth. Bilen har imponerat på både utställningar och publik sedan den rullade ut på vägarna. Rullade kanske en och annan tänker och inbillar sig att den får oftast transporteras på släp men inget är mer fel.

– Den är ju gjord för att användas, menar byggherren som i samma andetag berättar att hans föregående skapelse ”Evita” vid det här laget har rullat 8.500 mil.

PG inledde besöket med att berätta om hur hans intresse startade med moppeskruvande för att sedan gå över till mc som modifierades efter ägarens smak, sedan blev det bilar som gällde. Anledningen var att familjen växte med ett par småttingar.

– Det var ju betydligt roligare att få med sig hela familjen på träffarna.

Det ställdes många frågor, bland annat hur han tänker och om det finns skisser på hur bilen ska se ut. Svaret blev att PG bygger efterhand. På det här projektet började han bakifrån och fortsatte framåt vilket innebär att mycket kan ändras om han inte blir nöjd.

Ytterligare en fråga blev vad han anväder för vax och svaret fick många att höja på ögonbrynen.

– Inget!

Här är det i stället polering som gäller. Bilen våtslipas i fyra omgångar med 800, 1500, 2000 och till sist 3000-papper. Sedan poleras bilen i tre olika steg. För att få till det där lilla sista behandlas lacken med Sonax Brilliant Shine Detailer som ett extra skydd.

Det blev ett både trevligt och lärorik besök för klubbens medlemmar vilket verkligen uppskattades.

Efter en lång rad projekt är det inte utan att man undrar om PG har något nytt på gång? Jodå, det finns en DKW AU 1000 i gömmorna som ska skäras itu på länden och breddas, taket ska sänkas plus en hel del andra trix och så blir det givetvis V8:a under huven.

Text: Greger Lööf. Bilder: Lennart Ahlsén, Greger Lööf

Instrumentbrädan kommer från en Chevrolet 1955 som fick kortas på bredden. Mittkonsollen byggde PG av plåt som formades för att efterlikna upphöjningarna i brädan.

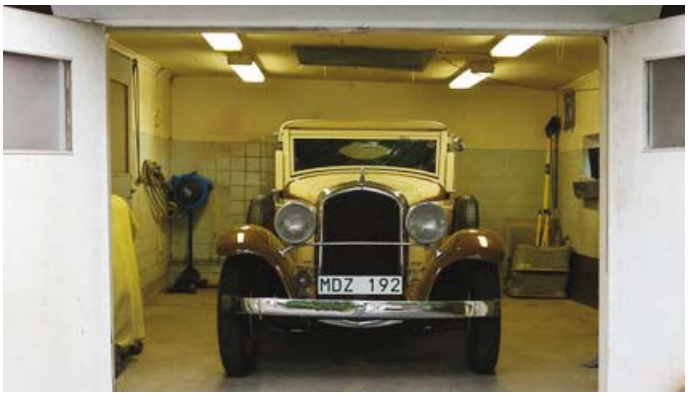
Väskorna hittade PG:s sambo i ett varuhus långt innan bilen var klar, de köptes på vinst och förlust. Resultatet visade sig bli perfekt!

Det som från början var en elegant Chrysler Windsor Coupé 1946 blev med åren ett sönderskuret avstannat objekt som PG förbarmade sig över.

Avgassystemet mynnar ut under bakljusen där det en gång satt parkeringsljus i grillen på en Oldsmobile 1955. Nummerplåten fälls in med hjälp av elmotor bakom den lilla luckan till höger i bild. Den specialdesignade Windviperloggan tillverkades i Kina.

Motorhuven öppnas med elmotor, även framrutan och sidorutorna styrs med hjälp av elmotorer. De eljusterbara stolarna hämtades från en Chrysler Vision och modifierades för att passa in.

Det blev många timmars polerande innan den vassa V-10:an såg ut på det här viset. För att framhäva motorns utseende lackades ventilkåporna i samma kulör som bilen.



I det här utrymmet har PG lackat flera byggen, med rätt man bakom sprutan behövs det inte mer för att åstadkomma en showlack. Innanför dörrarna står PG:s Plymouth cabriolet –31:a som han också har renoverat och ägt i många år.

”Evita” var från början ett rostigt vrak, en Buick Roadmaster cab 1946. Den byggdes om totalt med bland annat hydralik och fick drivlina från en Buick –69:a, en V8:a på 430 kubiktum och automat. Numera har den rullat 8.500 mil.

WINDVIPER I KORTHET

Ram: Boxad originalram med mindre förstärkningar.
Framvagn: Original men infästningen på övre bärarmen höjd två tum. Bromsar, Alfa Romeo GTV skivor med Brembo ok. Air ride.
Bakvagn: Lincoln bakaxel (Ford 8.8) upphängd i egentillverkad k-link. Wilwood skivbromsar. Air ride.
Drivlina: V 10:a från Dodge SRT 10, effekt så det räcker och blir över. Sexväxlad manuell Tremec T 56-låda.
Kaross: I stort sett skapad av ägaren själv. Kvar av originalet, en tredjedel av bagageluckan samt cirka 20 centimeter av torpedväggen.
Lack: Specialblandning med candy framtagen av Tipro AB. Lackad av PG i garaget och sedan polerad i flera steg.
Hjul:14-tums ekerfälgar, specialtillverkade i USA efter PG:s mått. Däck 245–75-x14 bak, 205–75x14 fram.
Inredning: Eljusterbara Chrysler Visionstolar. Modifierad Chevrolet –55:a instrumentbräda träådrad av Annica Ride, Lommaryd. Inredning designad och uppsydd i skinn av Bosse ”Sybo”.

Kan det bli mer tidstypiskt än så här? En knallgul Fiat 850. Efter en mindre uppdatering1968 fick modellen fyra strålkastare i fronten och fyra bakljus i stället för två. Fast ska man vara ärlig så var nog de första årsmodellerna renare i designen. 850 Spider ändrades också en aning samma år, här visas den första generationen.

Sportig lillfia blev drömbil för många

Det måste ha varit ren och skär lycka, titta bara på personerna på det här bildcollaget, alla verkar väldigt belåtna med tillvaron. Egentligen var det nog inte så konstigt för den här fräna Lillfian var svårt att inte lägga märke till. En lagom lång biltur bakom ratten på nya Fiat 850 Sport Coupé kunde få vem som helst att dra på smilbanden. Bilen var pigg med sportig inredning, den hade skrivbromsar fram, dessutom var den vacker och snål när det gällde bensinförbrukningen.

Egentligen var det inte så konstigt för i grunden var det en vanlig Fiat 850 med lite vassare motor och annan kaross.

Coupén kom ut 1966 på marknaden, ett år efter Fiat 850 hade haft premiär. Med 52 hästar under bakluckan orkade den med 0–100 km på drygt 20 sekunder vilket var hela tio sekunder snabbare än den vanliga 850-modellen. Sport Coupén gick åt som smör i solsken och återförsäljarna gnuggade händerna. För 12 500 kronor fick man en bil som såg dyrare ut än den var.

En vanlig Fiat 850 blev grunden för de sportiga modellerna.

Efter ett par år uppdaterades fronten med ett par infällda extraljus och motorn fick ytterligare några ystra hästar. Samtidigt med Sport Coupén kom också en öppen version som döptes till Spider. Med sin Bertonedesignade kaross blev den också en försäljningsframgång men av naturliga skäl inte i Sverige, här såldes den bara i ett fåtal exemplar. Att känna vinden i håret kostade drygt 14 000 kronor.

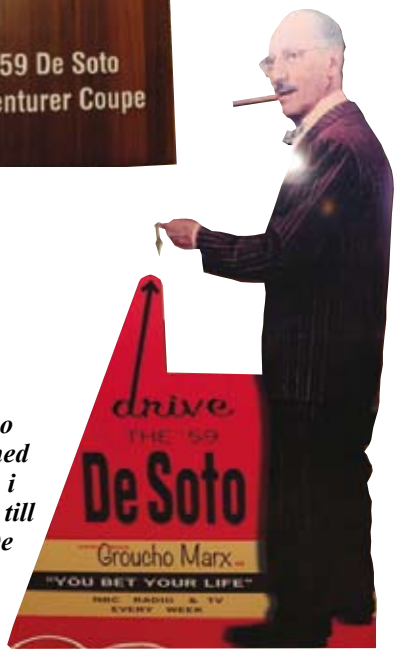
1971 blev den sista årsmodellen för Coupé och Spider fick leva ytterligare ett år innan den lades ner.

Text: Greger Lööf. Bilder: Arkiv.

Så här annonserades den nya sportcoupén 1968, Den var ett riktigt rivjärn med lite väl lätt front utan någon packning i bagaget.

Henrik fick många frågor om både hans bilar, reklamskyltar och 50-talsprylar under kvällen.

Snygg skylt med säljande budskap.



Groucho Marx med nyckeln i handen till en ny De Soto.

Femtiotalsfantast på intressant besök

I oktober hade vi ett mycket trevligt besök i klubben av Henrik Björklund från Huskvarna.

Vi var många denna kväll som fick kickar tillbaka till 50-talet.

Henriks intresse är allt från femtiotalet och framförallt bilar, reklammaterial, heminredning med mycket speciella lampor från USA. Henrik har gjort många resor till landet i väst.
Sin största insats har han gjort med renoveringar av De Soto-bilar som vuxit fram från mer eller mindre skrot till prisvinnare.
Vi fick en bra inblick i både hans bilar genom åren och hans hem som är helt präglat av 50-talet med ett fint bildspel.
Henrik har också börjat att tillverka replikor av reklammaterial för De Soto som är otroligt välgjorda. Roligast kanske den var med Groucho Marx.
Det blev en väldigt intressant kväll som visar att om man bara vill tillräckligt så kan man.

Text: Siwert Axelsson Bild: Lennart Ahlsén

Trotjänare lämnar stort tomrum efter sig

På nyårsafton nåddes vi av beskedet att vår klubbmedlem Bernt Gustafsson i Forserum hastigt gått bort.
Bernt var medlem i klubben i många år. En trotjänare som i över 30 år engagerat sig både som ledamot och på senare tid även som suppleant i vår styrelse. Han var dessutom besiktningsman till MHRF försäkringen. Tillsammans med hustrun Ann-Maria ställde paret alltid upp som funktionärer vid Rally Högland.
Med sitt stora kunnande om bilar har han under åren bistått många medlemmar med hjälp och råd.
Vi kommer sakna din humor och de trevliga anekdoter du berättade på våra veckoträffar i klubblokalen.
Våra tankar går till hustrun Ann-Maria.

Styrelsen NSSVK

Ford F-100 var mångsidig, hantverkare, bönder och en lång rad andra yrkesgrupper lade grunden till försäljningsframgångarna.

Rätt med Ford på vår gård

Ingen Ford på våran gård är ett uttryck man hört många gånger. Stämmer det? Nej knappast, jag skulle vilja se den som tackade nej till att parkera en Ford F-100 av 1956 års modell på gårdsplanen.

Fords F-serie introducerades 1948 och blev snabbt populär bland både bönder och företagare. Modellen såldes med såväl en rak sexa som V8-motor. Ford gjorde inga större ändringar under de första åren, det behövdes inte, för F-serien sålde bättre än Ford vågat hoppas på. 1951 fick modellen ny front och fler uppdateringar skulle följa. De stora förändringarna kom 1953. Då introducerade Ford ”The New Look” och modellen döptes om till F-100. Nu hade Ford en modern arbetshäst som på allvar kunde konkurrera med Chevrolets motsvarande modell.

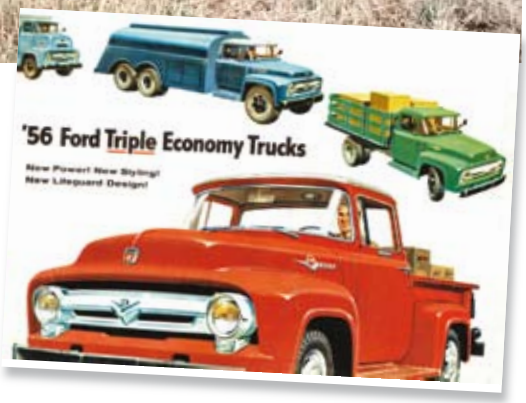
Man behövde inte skämmas för att köra en F-100, den uppskattades i de flesta miljöer.

Den absolut läckraste F-100:an blev också den sista. 1956 års modell fick panoramaruta och under motorhuven kunde man få en V8 på 167 hästkrafter. Servostyrning, servobromsar och automatlåda var också tillval som naturligtvis plussade på grundpriset.

Hur gick det sen? Jo, året efter designades F-serien om och fick rakare linjer. De ändringarna gjorde att modellen blev betydligt alldagligare till utseendet.

I dag värderas en F-100 högt bland originalentusiaster, men kanske ännu högre hos de som tycker att en bil aldrig kan bli så bra att den inte kan förbättras. Med modern V8:a, uppdaterat chassi, större hjul och påkostad inredning får man en modern bils egenskaper i gammal kaross.

Text: Greger Lööf. Bilder: Ford



Fords F-serie handlade inte bara om lätta lastbilar, den fanns i en mängd olika versioner.

Julfest med glögg och skinkmackor

Som vanligt hade vi vår julfest i början av december. Kvällen bjöd på riktigt vinterväder med snö och kyla. När glöggen var svald och skinkmackorna medsköljda med julmust var det dags för kvällens överraskning. Ingen mindre än den från TV-reklamen välkände cykelhandlaren och entreprenören Inge Bengtsson från Korsberga. Han berättade att han föddes för tidigt och till följd av detta har han mycket begränsad syn på sitt ena öga. 19 år gammal startade han sin yrkesbana som traktormekaniker i Vetlanda. Vid en arbetsplatsolycka i samband med svetsning skadade han sitt friska öga. Där och då rök körkortet för honom. Sedan dess har han alltid behövt chaufför.

Sune och Lilian Petersson passade på att njuta av skinkmackor och julmust.

Banan som cykelhandlare började med att han var sällskap åt en kompis, som var på jakt efter en cykel åt sin dotter. De åkte runt till några cykelhandlare som alla låg på landet de tycktes överleva på sin verksamhet. Så Inge tänkte, kan de, så kan jag!

Han ringde direkt till cykelfabriken i Skeppshult och frågade om han fick köpa trettio cyklar. Det fick han, bara han betalde kontant. Cyklarna såldes på kort tid och ytterligare beställning gjordes på betydligt fler. Därmed var verksamheten igång i skogen mellan Korsberga och Nye. Större och större lokaler har byggts under årens lopp och

Inge Bengtsson är mannen som får alla på gott humör.

även verksamheten har utvecklats med allt från cyklarna till motorsågar, gräsklippare, båtar, fyrhjulingar men även allt inom jakt- och fiskeutrustning. En fantastisk bedrift att utveckla ett så stort företag på landsbygden.

När Inge hade pratat på i en dryg timme var det dragning i lotteriet. Prisbordet var minst sagt välfyllt, så ett stort tack till alla som skänkt priser.

Alla verkade nöjda och glada efter en trevlig kväll med god mat och många skratt!

Text: Siwert Axelsson. Bild: Pia Axelsson

Kenneth berättade motorminnen från förr

Kenneth Johansson en trogen medlem i klubben, berättade sina motorminnen vid en träff i Isåsa i slutet av november.

Det som för Kennets del började med att bygga modellbilar som barn, blev sedan en livslång hobby. Han kom även under sitt yrkesliv att jobba inom bilbranschen. Under uppväxten var närmaste grannen Shell-macken på Sörängsvägen. Där lärde han tidigt att känna både ägaren Bertil Ahlgren och hans son Leif. Han var inte gammal när han fick följa med Ahlgrens på motortävlingar.

Vidare berättade Kenneth hur han senare blev mekaniker åt speedwayvärldsmästaren Rune Sörmander. Med honom fick han uppleva många tävlingar runtom i Sverige. Detta resulterade i en bok om den kände speedwayföraren.

Kenneths motorintresse är framförallt engelska sportbilar och han är sedan länge ägare till en MGA.

Kenneth med modell av racingstallet Ecurie Ecosse transportbil lastad med en Jaguar D-type som de vann Le mans med både 1956 och -57. Till vänster syns tre rekordbilar som alla har satt hastighetsrekord.

Förutom Kenneths berättelse denna kväll gästades vi av BAA(British Automobil Accociation) från Vetlanda som kom med ett tiotal medlemmar.

Text: Siwert Axelsson. Bild: Lennart Ahlsén

MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Motorhistoriska Riksförbundets nyhetsblad • våren 2024 • nr 1 årgång 32

PåVäg

Leveransbild på Ford T cirka 1925, en svenskbyggd pickup på personbilschassi. Den och fler finns att se digitalt! (Läs mer om Motorkulturbild nedan).

Obs!

Oförändrade premier
... för MHRF-försäkringen (även i år!). Se själv på: mhrf.se/forsakring/kalkylator ***GS***

Även ThN på Facebook
Följ senaste nytt inom det rörliga kulturarvet på Transporthistoriskt Nätverks egna sida på Facebook! ***GS***

Löpsedeln, med information på baksidan om vad EUs förslag innebär, kan skrivas ut på mhrf.se/elv!

Många möjligheter att ses i år!

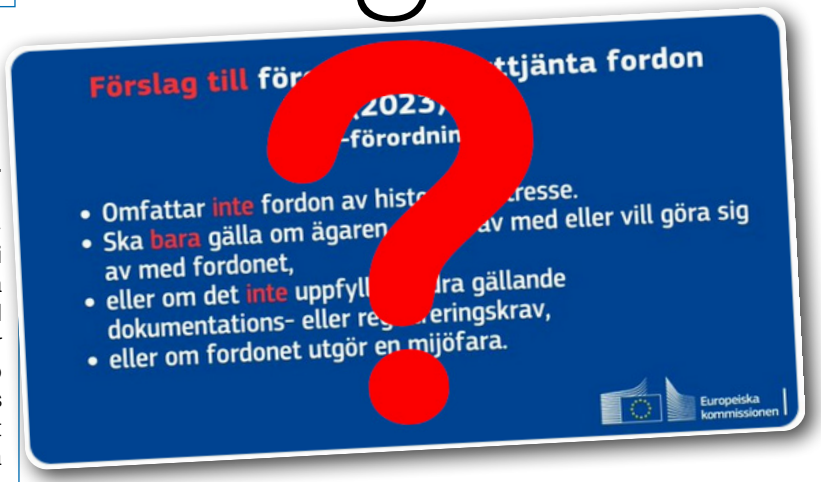
Väl mött på Elmia i påsk och vid Tjolöholms slott den 19 maj! Bland annat.
29 mars–1 april firar Motorhistoriska Riksförbundet traditionsenligt påsk på Elmia i Jönköping tillsammans med Fabas/Nostalgia Magazine, närmare bestämt i hall C med tidningen Klassiker och Pela Tools! I år kommer det att bli en inspirerande miljö där olika kompisgäng eller klubbar ges möjligheten att bygga på sina egna projekt live. Och ja, även MHRF kommer att ha mekoverallen på och ha egna projekt!

Söndagen den 19 maj genomförs Tjolöholm Classic Motor som i 30 år arrangerats vid slottet utanför Kungsbacka. Från och med i år är MHRF officiell huvudpartner och kommer att medverka på plats i ”ladan” med ett flertal aktiviteter. Evenemanget är Sveriges största classicevenemang som lockar hela familjen och är en mötesplats för fordons- och svensk industrikultur.

På mhrf.se ser du var du träffar oss i år. Vi ses!

Karl Ask
verksamhetschef MHRF

6 juni syns vi tillsammans över hela landet!



MHRFs ELV-kritik

Frågetecken kring EU-kommissionens förslag (läs mer på mhrf.se).
I MHRFs svar till EU-kommissionen gällande deras förslag till EU-förordning framfördes följande synpunkter och förslag till ändringar bland annat avseende:

- definitionen av historiska fordon,
- det tvingande kravet på att skyndsamt lämna ifrån sig ett fordon till auktoriserade fordonsdemonterare,
- det orimliga i att försäljning av begagnade delar anses vara kriminellt om man inte är auktoriserad,
- att den enskildes rätt till sin egendom upphävs,
- kravet på en godkänd kontrollbesiktning vid export och
- att kriterierna som kommissionen menar ska skilja ut ett begagnat fordon från ett uttjänt fordon saknar verklighetsförankring.

Jan Tägt *sakkunnig fordon och regelverk MHRF*

Fordonshistorisk bilddatabas lanseras i mars!

Mer om Motorkulturbild på mhrf.se/sma.
Den 19 mars lanserar Svenskt motorhistoriskt arkiv en fordonshistorisk bilddatabas: Motorkulturbild. Den unika bilddatabasen har kommit till stånd med stöd av kulturarvsbidrag från Riksantikvarieämbetet.

SMAs arkivkommitté har under de senaste åren arbetat intensivt med bilddatabasen där inledningsvis drygt 2 000 inskannade foton kommer att finnas tillgängliga. Dessa kommer från olika samlingar som i sin tur består av foton från många olika fotografer. Störst är bidragen från Björn-Eric Lindh, Tom Brahmer, Göran Kallberg och Stig Nybergs samlingar.

Personbilar dominerar, men det finns även bilder på lastbilar, bussar och motorcyklar. Hälften av fotona är tagna före 1940, och de senare visar ofta redan då gamla fordon. Ett undantag är tävlingsbilder från 1940–1950-talen med många unika internationella tävlingsbilar på besök i Sverige. Den fordonshistoriska rörelsens tidiga historia finns också med genom ett evenemang arrangerat av Stockholms MG-klubb i mitten av 1950-talet.

Malin Erlfeldt
sakkunnig kulturarv MHRF

Ansvarig utgivare: Kurt Sjöberg
Redaktör: Göran Schüsseleder

MHRF Motorhistoriska Riksförbundet
Stenkilsgatan 5 B.V.
126 52 Hägersten
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 marknadens ledande försäkring för historiska fordon.

I BACKSPEGELN

Nya fordon på rad

Andra världskriget var slut och det var bilbrist i Sverige, men nu såg i alla fall framtiden lite ljusare ut.
Året var 1950 när svenska Fordagenturen fick ta emot den största båtlasten bilar och traktorer som kommit till Sverige efter kriget från fartyget ”Spica”. Färden hade gått från England till hamnen i Malmö. Efter ett noga planerat arbetsupplägg lossades 225 bilar och traktorer och fann snabbt en väg ut till köpsugna bilspekulanter.
Givetvis skickade Ford ut ett pressmeddelande till tidningarna och hoppades på gott utrymme i spalterna

Fram- och bakvänd design

Men hallå, vad är fram och bak egentligen, vid en snabbt blick är det inte helt enkelt att avgöra den saken. Jo, föraren sitter givetvis fram. Det är inte utan att man frågar sig vem som vågade tillverka en sådan här bil. Jo, det var Zündapp och modellen döptes till Janus. Ska nu sanningen fram så var det inte Zündapp som låg bakom konstruktionen utan de köpte rätten att licenstillverka ett färdigt koncept från den tyska flygtillverkaren Doriner som aldrig hade byggt bilar tidigare. Bilen hade en 245 kubiks tvåtaktare på 14 hästkrafter. Produktionen startade på våren 1957 men succén uteblev. I mitten av 1958 övergav Zündapp projektet, då hade endast 6 902 bilar tillverkats.

Generöst utrymme

Numera byggs det ofta bilar på höjden. Under -60-talet byggdes de på längden, åtminstone i USA. Vad sägs om det här lastutrymmet? Fällde man ner de två sätesraderna bak i en Mercury Monterey Custom Colony Park från 1963 så hade familjen ett 250 centimeter långt lastutrymme till förfogande.

Fri sikt bakåt?

Numera är det lätt, effektiva elrutor gör att imma och is försvinner i ett nafs.
Annat var det förr, men det fanns hjälp. Om varmluftsprutan hade så stor effekt är väl tveksamt trots att den var godkänd av sprängämnesinspektionen!

Nya tider

När den här listan publicerades 1964 fanns flera numera nedlagda märken. Tiderna förändras.

MODELLSTATISTIKEN ÅR FÖR ÅR

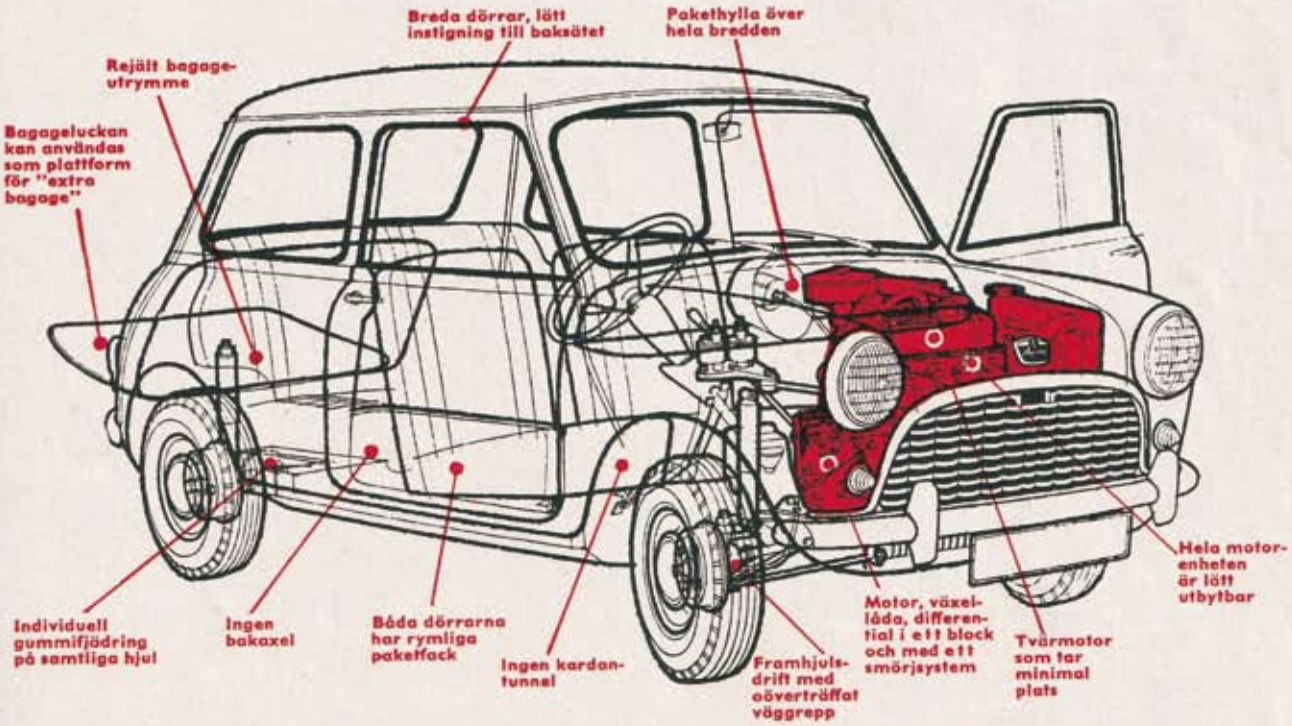
1954	
1. Volvo PV 444	20 728
2. Volkswagen	11 124
3. Austin A 30	5 706
4. Opel Olympia/Rekord	5 628
5. IFA	4 391
6. Saab	4 225
7. Vauxhall Cresta	4 060
8. Ford Zephyr	3 864
9. Ford Taunus	3 548
10. Hillman	3 501
1955	
1. Volkswagen	34 413
2. Volvo PV 444	23 718
3. Opel Olympia/Rekord	9 375
4. Ford Taunus	4 891
5. Opel Kapitän	4 620
6. Saab	4 515
7. DKW	3 166
8. Ford Anglia	2 786
9. Austin A 30	2 323
10. Mercedes 40—50 hk	2 231
1956	
1. Volvo PV 444	24 329
2. Volkswagen	22 483
3. Opel Olympia/Rekord	14 062
4. Saab	6 426
5. Ford Anglia	5 346
6. Opel Kapitän	4 637
7. DKW	3 868
8. Ford Taunus	3 729
9. Simca	2 384
10. Austin A 30	2 327
1957	
1. Volkswagen	26 235
2. Volvo PV 444	23 145
3. Opel Olympia/Rekord	22 886
4. Saab 93	8 170
5. Ford Anglia	5 382
6. Ford Taunus	4 750
7. DKW	4 493
8. Opel Kapitän	4 292
9. Mercedes 180/190	4 090
10. Simca	3 432
1958	
1. Volkswagen	23 831
2. Volvo PV 444/544	19 839
3. Opel Olympia/Rekord	15 819
4. Volvo Amazon	8 826
5. Saab 93	8 183
6. Ford Taunus	6 886
7. Ford Anglia/Prefect	6 187
8. Opel Kapitän	2 844
9. Mercedes 180	2 082
10. Renault Dauphine	2 060
1959	
1. Volkswagen	30 107
2. Volvo PV 444/544	22 880
3. Opel Olympia/Rekord	18 675
4. Volvo Amazon	13 520
5. Saab 93	8 475
6. Ford Taunus 12/15/17 M	7 510
7. Ford Anglia/Prefect	5 712
8. Renault	3 992
9. Opel Kapitän	3 723
10. Simca Aronde	2 785
1960	
1. Volkswagen	29 780
2. Volvo PV 544	23 572
3. Opel Olympia/Rekord	17 686
4. Saab 93 och 96	13 011
5. Volvo Amazon	12 893
6. Ford Taunus 12/17 M	6 400
7. Ford Anglia/Prefect	5 622
8. Opel Kapitän	3 584
9. Renault Dauphine	3 443
10. Mercedes 180	2 178
1961	
1. Volkswagen 1200	33 244
2. Volvo P 544	24 921
3. Saab 93 och 96	19 634
4. Opel Rekord	17 442
5. Volvo Amazon	15 482
6. Ford Taunus 12/17 M	8 051
7. Renault Dauphine	4 845
8. DKW AU 1000	3 689
9. Ford Anglia	3 636
10. Opel Kapitän	3 070
1962	
1. Volkswagen 1200	29 325
2. Saab 96	22 621
3. Volvo Amazon	22 038
4. Volvo P 110	20 611
5. Ford Taunus 17 M	19 096
6. Opel Rekord	15 935
7. Volkswagen 1500	5 294
8. Mercedes 190	3 505
9. Renault Dauphine	3 237
10. Ford Anglia	2 723
1963	
1. Volvo Amazon	32 425
2. Volkswagen 1200	29 222
3. Saab 96	23 907
4. Opel Rekord	21 341
5. Ford Taunus 17 M	13 794
6. Volvo P 110	13 639
7. Volkswagen 1500	7 805
8. Ford Consul Cortina	5 881
9. Mercedes 190	5 775
10. Opel Kadett	5 088

OTROLIGA AUSTIN 850

Återförsäljare och service över hela landet

med sensationell tvärmotor

AUSTIN 850 är inte bara en ny bil utan en helt ny biluppfattning som ställer hittillsvarande begrepp om hur en bil skall byggas på ända. Ny motorplacering, ny kraftöverföring, ny fjädring — ja, det mesta är nytt på Austin 850. Ni måste helt enkelt bekanta Er med bilen som är ett steg före i utvecklingen.



7 fördelar gör AUSTIN 850 till en sjusärdeles bil:

1. Utrymmessnål tvärmotor på 37 hk. **2.** Direkt framhjulsdrift — ingen kardantunnel — ger bästa grepp på svenska vägar. **3.** Separat 4-hjulsfjädring av gummityp. **4.** Motor, växellåda, drivning — allt i ett block och med ett smörjsystem. Hela motorenheten är lätt utbytbar. **5.** Förbluffande prestanda: Toppfart 125 km/tim, blixtrande acceleration. **6.** Bekväm plats för fyra *fullvuxna* svenskar, varje tum invändigt utrymme utnyttjad. **7.** Billig i drift: 0,5 lit/mil, billig att "serva", minimalt underhåll, lägsta skatt och försäkring.

Enhetspris i hela landet

6.600:-

för AUSTIN 850 Saloon

komplett utrustad med värme, stöldskydd, vindrutespolare, stänkskydd, reflexer (inkl. leveranstrimning och frakt till leveransorten) exkl. oms. Tack vare låg vagnvikt är den statliga omsättningsskatten 610: —.

AUSTIN 850
BILEN SOM ÄR ETT STEG FÖRE

HANS OSTERMAN FÖRSÄLJNINGS AB
SÖDERTÄLJE 2

PROVKÖR REVOLUTIONERANDE AUSTIN 850