



VETERAN bladet

Nr 128
Mars 2025

Biltips säkrade drömbil

SIDAN 4-5



Bild: Greger Lööf

Renault 16
valde den
rätta vägen

SIDAN 6



Volvo lockade
sina kunder
med stort urval

SIDAN 12





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

konton

Pg nr: 49 60 33-2
Bg nr 222-4129

Medlemsavgiften
är 400 kr/år och
familjemedlem
50 kr/år.



Aktuellt

Nu är det snart dags för årsmöte! Glöm inte att anmäla dig för att få avnjuta den goda smörgåstårten. Tyvärr har vi fortfarande vakanser som ordförande och vice ordförande. Det är inte för sent att kontakta valberedning om du vill hjälpa till i klubben.

I detta nummer kan du bland annat läsa om familjen som äntligen hittade drömbilen en Cord från 1936 en av fem som finns i Sverige.

Detta är sista numret av Veteranbladet som undertecknad och Greger Lööf medverkar i. Ett stort tack till Greger! Du har varit till stor hjälp med redigering och inte minst alla reportage du gjort.

Tag chansen att vara med i våra Rallyn, Mopedrally 6 juni med motorhistoriska dagen och Rally Högland 15 juni

Vi syns på träffarna i sommar!
Siwert

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna till klubben:

Bo Björk
Marielle Gustafsson
Joakim Hellsvik
Monica Hendelberg
Christer Jakobsson
Lennart Jansson
Göran Johansson
Hans Josefsson
Per Lundgren
Peter Nykänen
Linda Quarfordt Hellsvik
Timmy Telebrant
Jan Wennerholm

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	Vakant
V.Ordförande	Vakant
Sekreterare	Roger Johansson 0703 089337
V. Sekreterare	Kenneth Johansson 0730 982840
Kassör	Jonas Uhrbom 0721 706471
Suppleant	Rolf Sjöstrand 0730 392192
Suppleant	Oskar Uhrbom 0730 811337
Klubbvärd	Vakant
Klubbvärd	Lennart Ahlsén 0703 393487
Renov.ladan	Kennert Salomonson 0705-919082
Bibliotek	Sven-Erik Grundsten 0380-12446
Sportvagnar	Kenneth Johansson 0730 982840
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	Jonas Uhrbom 0721 706471
Revisor	Lars-Göran Andersson 0705 388923
Revisor	Per Friberg 0706 775198
Valberedning	Rune Karlsson 0708 928790
Valberedning	Reidar Wångehag 0704 452644
Valberedning, suppl	Kennet Holgersson

PROGRAM - VÅR/SOMMAR/HÖST 2025



April

Onsdag 9 april, kl. 18.00

Kallelse till Årsmöte 2025

Plats: Bonneville Farm, Isåsa 13, Nässjö.

Årsmötesfrågor och beslut tas enligt dagordning som tillhandahålls på plats.

Vi bjuder på smörgåstårter, kaffe och kaka.

Frågor och förslag tas vänligen emot **senast 26 mars till klubb@nssvk.se**.

Obs! Pga av fikat måste anmälan ske senast 4 april till Lennart 0703-39 34 87

Maj

Onsdagen 14 maj kl. 18.00

Vårutflykt med hemligt mål

Vi träffas vid klubblokalen för gemensam avfärd i våra veteranfordon mot målet. Tag med fikakorg.

21 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 15 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 16/5.

Vid frågor ring: Hans Uhrbom 070-58 78 305.

September

Lördag 13 september kl 09.30 Samling vid klubblokalen.

Vi åker gemensamt till SAAB samlarna Sibylla Gustafsson och

Lasse Björk i Stockaryd. Inte bara allt med SAAB de har även byggt en BP mack.

Äter lunch gör vi på restaurang LIEBLINGSPLATZ i Rörvik som är specialister på

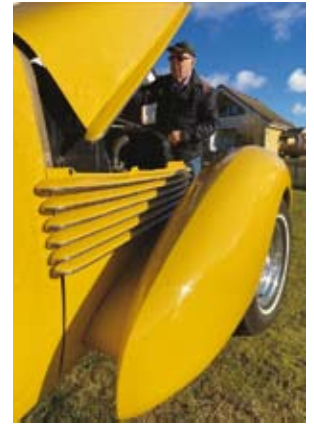
Wienerschnitzel. På hemsidan kan du se andra alternativ, www.favoritplats.se

Anmälan till Roger för bokning av bord (lunchen betalar du själv) tel/sms 070-308 93 37

Vill du åka till Stockaryd tidigare är det en trevlig bilträff den 1 maj i hembygdsparken.

Onsdag 10 september kl 18.00. Klubblokalen är åter öppen. Välkomna!

Kolla gärna vår hemsida för senaste nytt och ev. ändringar i programmet!



Stig känner sig redan bekväm bakom ratten. Nu hoppas han bara på en fin sommar, då lär det bli åka av.

Cord var en av de första amerikanska bilarna med motorhuv upphängd i bakkant. Grillen sträcker sig runt hela fronten till framdörrarna, snacka om imponerande design.

Äntligen bakom ratten i familjens dröm

Vad har Stig Ragnarsson, Bodafors, gemensamt med 1930-talets förmögna överklass? Jo, han äger en Cord 810, fast i en smakfullt modifierad version med V8 från en Cadillac.

Han har alltid varit motorintresserad. Redan i moppeåldern ägde han två Ducati trots att det fanns en uppsjö av andra mopeder att välja mellan. När det sedan blev dags för motorcykel blev det en Rumi 125 cc, kompisarna körde Silverpil.

När körkortet säkrats blev det en Fiat 500 1951 års modell och sedan dess har ett stort antal bilar passerat revy genom livet.

– Jag har haft Jaguar MK VII, Citroën ID 19, en Studebaker Dictator, Peugeot 403, Austin A 30, Ford Junior, Citroën B11, Plymouth, Ford Vedette –55:a plus en –58:a och en hel del annat. Sammanlagt har jag väl ägt runt 150 bilar och det spelar ingen roll vilket land de är tillverkade i säger Stig som i skrivande stund står som ägare till yt-

terligare två veteraner, en Morris Minor 1000 från 1957 samt en Ford Crown Victoria 1955 års modell.

Att det nu blev en Cord beror till stor del på hustrun Kristina, hon har alltid gillat modellen på grund av den fina fronten.

Visst är det roligt att kunna glädja frun i familjen men att överhuvudtaget hitta en Cord för vettiga pengar är idag en omöjlig uppgift. Mot alla odds dök det i alla fall upp en, som dessutom fanns i Sverige.

– En av sönerna tipsade mig om att en bilfirma hade en till salu. Jag ringde upp men det visade sig att den redan var reserverad, men som tur var backade köparen så jag sa till försäljaren att är den som du beskriver den så köper jag den osedd.



Bakrutan är inte stor men trots det är bakåtsikten klart godkänd.



Visst är fronten både stilren och mäktig, Cord var först med uppfällbara strålkastare som manövrerades med vev inifrån kupén. Framrutorna kunde öppnas för bättre ventilation.



Radio var var standardutrustning i Cord, snacka om höjden av lyx!



Värmelementet har tydliga drag av grillen i fronten.

Många förknippar Cord med avgasrör som går ut genom sidorna på motorhuven men det var bara de kompressormatade bilarna – med tillägget S – som hade detta. Åren 1936–37 tillverkades 2972 Cord 810 och 812. Alla -37:or döptes om till 812.

Sagt och gjort, det blev affär och några spända dagar innan den levererades med biltransport.

Corden infriade förväntningarna och kunde äntligen parkeras i garaget.

Cord 810 gjorde sensation när den presenterades på New York Auto Show i november 1935. Den slanka formen skiljde sig betydligt från andra bilar med sina horisontella ribbor runt hela fronten, dessutom hade strålkastarna gömmts i framskärmarna vilket aldrig tidigare hade skådats. Modellen hade heller inga fotsteg eller kromade lister längs sidorna och de infällda dörrgångjärnen bidrog ytterligare till en ren design.

Under karossen fanns också en hel del spännande saker. Cord var framhjulsdreven, V8:an på 289 kubiktum gav 130 hästkrafter och byggdes speciellt för



Visste man inte bättre kan man tro att Cadillacmotorn alltid funnits under huven.

Cord av flygmotortillverkaren Lycoming. Den var kopplad till en halvautomatiskt elektriskt styrd fyrväxlad låda.

Det skiljer med andra ord en hel del mellan originalet och Stigs Cord. I den hittar vi en Cadillac V8 på 331 kubiktum som ger 160 hästkrafter, via en fyrväxlad Fordlåda matas kraften vidare till en niotums Fordbakaxel, beprövade och pålitliga grejor med andra ord.

– Att bilen inte är original gör mig inget, den är i alla fall inte sönderskuren och allt verkar bra gjort.

Nu inväntar Stig åksäsongen, att äga en Cord är få förunnat och det är väl knappast någon vild gissning om man vågar påstå att det här nyförvärvet kommer att sticka ut rejält under sommarens alla bilträffar.

Text och bild: Greger Lööf



Fram- och baksätet kommer från en Rover 3500 P6:a. Instrumentbrädan är minst sagt överdådig med alla mätartavlor, här finns till och med en varvräk-nare!





Renault 16 räknas numera av många som den första moderna kombikupén. De flexibla fram- och baksätena samt den stora bakluckan gjorde det lätt att lasta en R16. Ville köparen kostna på sig lite extra fanns modellen även med taklucka.

Renault 16 visade vägen in i framtiden

Året var 1965. Första långresan med nya bilen hade gått över förväntan. De sköna framsätena och de fina vägegenskaperna gjorde att paret inte kände sig trötta trots att de hade lagt många mil under hjulen.

Nu var det i alla fall dags att slå läger för natten. Det verkar som om paret valt att bo på hotell. Egentligen var det en lyx de inte hade behövt kosta på sig för var man ägare till en Renault 16 behövdes inget inget hotellrum. Den flexibla inredningen gick att arrangera på sju olika sätt och givetvis var bäddläge ett av dessa.

Man kan säga att Renault 16 i grunden var en uppförstord R4:a som hade presenterats några år tidigare. Motorn på 1470 kubik gav 65 hästkrafter vilket räckte till för att flyta fram i rätt hög fart på stadiga Michelin X-däck längs vägen.

Bilen kunde köras på ett avspänt sätt men ändå trafiksäkert. I en Renault 16 vispade man inte runt en motsträvig växelspak på golvet. Nej, här skedde växlingen med en elegant fingertoppsrörelse med rattväxeln.

Renault röstades fram som "Årets bil 1965". Skam hade det väl varit annars. För runt 14 000 kronor fick man en bil som slog knockout på det mesta.

Genom åren körde Renault vidare på samma tema, 1971 kom Renault 16 TS, för 1 500 extra fick köparen ytterligare 18 hästkrafter och annorlunda instrumentbräda med runda instrument där varvräknare var standard. På utsidan däremot såg man inte någon större skillnad, bara ett par diskreta TS-embem.

1980 rullade den sista bilen i 16-serien ut på vägarna.

Text: Greger Löf Bild: Renault



Renault 16 var ombonad, rattväxel och fantastiskt sköna säten gjorde att ägaren kunde njuta av långa dagsetapper utan att tröttna.



Reservhjulet placerades vid motorn för att maxa lastförmågan.



Smäckra takstolpar resulterade i en ljus och luftig kupé, fin runtomskikt fick R16-ägaren på köpet.



Vill man utnyttja utrymmet maximalt så kommer billyftarna även till nytta vid vinterförvaringen.

Garagebesök imponerade på många

I februari kylan var vi inbjudna till ett besök hos Ronny "Båne" Liljekvist och Lars "Lasse" Holstensson och deras fina garage. Vi var ett tjugofemtal medlemmar som hade slutet upp denna kväll.

Det har en trevlig blandning av bilar i ett fantastiskt skick och inte minst de fina motorcyklarna i samlingen av

Honda 750, en riktig klassiker. Ett garage av denna kaliber måste vara drömmen för varje samlare av fordon.

Det bjöds inte bara på ögongodis utan också grillad korv och kaffe.

Ett stort tack för att vi fick komma.

Text: Sivert Axelsson Bild: Lennart Ahlsén



1. Mercedes 280 SL 1971 även kallad "Pagoda" är en modell som fått kultstatus. **2.** Samlade vid jukeboxen, Magnus Petersson, John Eriksson, Stefan Danielsson, Leif Eriksson. **3.** Honda CB750 Four väckte enorm uppmärksamhet när den visades första gången 1968 på Tokyo Show. 67 hästkrafter och elstart tog mer eller mindre död på den engelska motorcykelindustrin.

Trotjänare har lämnat oss

Med stor sorg har vi mottagit budet att vår mångåriga medlem Ingvar Ragnarsson har lämnat oss i en ålder av 89 år. Ingvar var bland annat sekreterare under flera år och även medarbetare i valberedningen. Han efterlämnar tre döttrar som han hade med sin framlidna fru Viola. Teknik på gamla fordon, sommarhuset i Donnemilen samt frikyrklig verksamhet var stora intressen ut-

över familjen. Familjen deltog tillsammans med Ingvar i flera Rally Högländ ofta tidsenligt klädda till bilarna. Sina uppdrag i NSSVK skötte han med största noggrannhet. Ingvar hade flera olika bilar under åren, bland annat Jaguar XK 120 och en Lagonda tillsammans med sin bror Stig Ragnarsson. Vid frånfallet ägde han Ford Cortina GT, Fiat 500 och en Austin Ascot Sa-



Ingvar bredvid sin Austin.

loon som han ägt i drygt 46 år. Vi önskar frid över hans ljusa minne.

Styrelsen NSSVK



Trots att Nash-Healey kom ut på marknaden två år före Chevrolet Corvette lyckades den inte komma upp i några större försäljningsvolymmer på grund av sitt höga pris. Prototypen (lilla bilden) visades på Paris Motorshow 1950, det är idag okänt vad som hände med den sedan.



Nash-Healey – ingen långlivad modell

Nash behövde få fart på försäljningen. En elegant sportvagn kunde vara ett bra lockbete för att få in folk till återförsäljarna. Den skulle säkert inte säljas i några större mängder men en och annan drömmande familjefar kunde nog lockas in bakom ratten för att torrköra. När han sedan satt där blev det säkert lättare för försäljaren att kränga en vanlig modell till honom. Bilarna hade ju samma drivlina.

Engelsmannen Donald Healey hade varit i USA för att köpa motorer av Cadillac till sin nya bil, men fått nobben. På båten hem träffade han en representant från Nash Motors och det tog inte lång tid förrän företaget erbjöd sig att leverera drivlinan till bilen.

Resultatet blev en tvåsitsig sportbil med aluminiumkaross. Grill, stötfångare och lite annat plockades från

Nashs lagerhyllor, likaså den sexcylindriga motorn som försågs med dubbla förgasare och då gav 125 hästkrafter.

Till den kopplades en treväxlad låda med överväxel.

1951 presenterades Nash-Healey men succén uteblev, bilen var för dyr. När Corvette kom ut på marknaden ett par år senare låg prisskillnaden runt 1000 dollar till Corvettes fördel vilket var alldeles för mycket.

Redan 1952 ändrades karossen och fick ett helt annat utseende i stil med de övriga modellerna från Nash men det hjälpte inte upp försäljningssiffrorna.

Det byggdes bara 506 bilar under de fyra år Nash-Healey tillverkades. Av dem var endast 104 bilar av den första årsmodellen.

Text: Greger Löf Bild: Arkivbild



Trots stor sexcylindrig motor och dubbla förgasare fanns det gott om plats under huven.



1952 fick Nash-Healey nytt utseende för att den skulle bli mer lik övriga Nash-modeller. Motorn gav nu 140 hästar.



Ett år senare kom en kupé. Skaparna bakom den andra generationen var det välkända italienska designhuset Pininfarina. Största delen av karossen tillverkades nu av plåt, endast motorhuven och bakluckan var av aluminium.





I BAKSPEGELN

Greger Lööf blickar tillbaka

En riktig luring

Kolla vilken Alfa Romeo! Vadå? Vem som helst ser väl att det är en Renault Dauphine. Nej, inte i det här fallet. Det ligger nämligen till så att Alfa Romeo licenstillverkade Renaults succémodell i 73 841 exemplar mellan åren 1959–64.

Dauphine tillverkades också i Brasilien, Israel, Spanien, Nya Zeeland, Japan, Argentina och Australien. En elbilsversion – Henney Kilowatt – producerades också i USA mellan åren 1960 till 1962 i endast 47 exemplar.



Hårdtest

Pressbilder från förr brukar oftast visa bilar i vackra miljöer och inte på det här viset. Australienska tillverkaren Holden valde en annan väg när nya Holden FC Special skulle fotograferas 1958. Ut i bushen och kör så det ryker! Det budskapet gick väl inte att ta miste på.



Drag i linjerna

Lyckliga bilägare och familjer stod ofta i centrum under 50- och en bit i på 60-talet. Tillverkarna använde sig av skickliga illustratörer som många gånger förvanskade bilarna så att de verkade både bredare och längre. Plussade man sedan på med pygmémänniskor så hade de snabbt fixat till gott om plats inne i bilen.

När Morris Minor 1000 kom så hade det här tilltaget kanske inte varit nödvändigt. De flesta visste säkert att den var en pigg, pålitlig och rymlig liten familjebil vid det här laget

Hur som helst, numera kan de här bilderna ses som små konstverk. Titta och njut!



Snikbil i USA – lyxbil i Sverige

Det var så här de såg ut!

Numera kan man lätt tro att de flesta usabilarna som nysålades i Sverige på 50-talet var väl utrustade lyxpråmar, åtminstone om man strosar runt och ser sig omkring på bilträffar. Så så var det absolut inte, se bara på den här bilden som svenska importören av Pontiac skickade ut till pressen. Här handlade det i stället om enklaste modellen Cheifan i fyrdörrarsutförande, lackad i en kulör och utan vita däcksidor.



I Sverige var ändå en sådan här bil superlyx som köparen fick gräva djupt i plånboken för att bli ägare till, drygt 19 000 kronor kostade den. För samma summa kunde man säkra två Volvo PV 444 och ändå ha pengar över till bensin för ett helt år.

En riktig elegant

Det är väl knappast okänt att säljare brukar ha en viss förmåga att överdriva varans förtärlighet i annonser och broschyrer. I det här fallet för man dock inte med osanning, för visst var Victoria Luxus en tjugig lyxmoped med sitt moderna utseende. Dessutom var den tvåfärgslackerad som standard!



Obs!

Årets premier

... fortsatt oförändrad! Dessutom är det smidigare att försäkra MC och mopeder. Läs mer om MHRF-försäkringen – och MHRF – i årets informationsbroschyr! **GS**



Planeras ett evenemang den 6 juni?

Tipsa oss via kansli@mhrf.se!
Vem vet, det kanske är med och tävlar i årets arrangörstävling Kultur på väg?

Ansvarig utgivare:

Hans Andersson

Redaktör:

Göran Schüsseleder

Tryckeri:

Fyra Punkter, Värnamo

Motorhistoriska

Riksförbundet

Stenkilsgatan 5 B.V.

126 52 Hägersten

Tfn: 08-30 28 01

E-post: kansli@mhrf.se

Hemsida: mhrf.se



Evenemang och MHRF:s öppna forum

Många möjligheter att träffa MHRF i år! Motorhistoriska Riksförbundet deltar varje år i flertalet evenemang runt om i landet, både hos medlemsklubbarna och på andra platser. I vissa fall är MHRF också med som medarrangör av olika evenemang och event. Via startsidan mhrf.se hittar du inte bara nästa tillfälle att ses, utan även hela länk till samtliga evenemang (som fylls på efterhand!). Dessutom håller vi flertalet MHRF-forum via Teams som är öppna för alla, men tänk på att du behöver anmäla dig! Nedan några axplock till och med juni.

- **6-7/2** Wheels Nationals-kryssning på Birka
 - **18/2 och 19/2** MHRF-forum: ELV
 - **11/3** MHRF-forum: Intyg
 - **10/4** MHRF-forum: SMA
 - **18-21/4** Custom Motor Show, Jönköping
 - **6/5** MHRF-forum: MHRF-försäkringen
 - **18/5** Motorhistoriska marknaden /Nifsta gård
 - **24-25** Gothenburg Classic Car Weekend
 - **6/6** Motorhistoriska dagen (hela landet)
 - **15-16/6** Velodromloppet Historic GP, Karlskoga
 - **28/6** Nostalgia festival i Ronneby
- Malin Erlfeldt** kulturarrivsfrågor MHRF



Motorhistoriska dagen 6 juni

Fira Sveriges rullande kulturarv på en folkfest nära dig – läs mer på mhrf.se/6juni!

#motorhistoriskadagen #6juni #mhrf

Arrangörstävlingen i samarbete med **WHEELS**

För mer information om arrangörstävlingen Kultur på väg, som anordnas i samband med Motorhistoriska dagen den 6 juni, ring 08-30 28 01 eller besök mhrf.se.

Foto: B.F. Prinsens Fotograferi/Anders Albin

PåVäg

EU-parlamentariker belyser ELV-hotet

– Vanliga EU-medborgare drabbas!

Den 16 januari höll EU:s miljöutskott och utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd möte. Där synliggjorde flertalet parlamentariker de många problemen med kommissionens ELV-förslag för vanliga medborgare liksom för små och medelstora företag. För dessa och berörda myndigheter kommer därtill den administrativa bördan väsentligt öka.

Det är samma problem som Nätverk på gemensam väg, som Motorhistoriska Riksförbundet är en del av, har uppmärksammat våra politiker på sedan hösten 2023 och som i slutet av 2024 i Sverige samlade över 30 000 namnunderskrifter i protest. Nätverket anser att den grundlagsskyddade äganderätten kommer att åsidosättas om nuvarande förslag senare antas.

Av det skälet har nätverket gjort en framställan till justitieminister Gunnar Strömmer (M). Förslaget innebär nämligen att många begagnade fordon kommer bedömas som avfall och därmed utan ekonomiskt värde eller rent av få ett negativt värde. För fordonsägaren innebär det inte bara en ekonomisk förlust om fordonet helt tappar värde – ägaren kommer även att belastas av en ny kostnad vid bedömningen då en oberoende fordonsexpert ska ersättas för sitt utlåtande över fordonet.

Nätverk på gemensam väg räknar med att ELV-förslaget tidigast kommer antas av rådet och parlamentet hösten 2025. Läs mer på mhrf.se.

Följ MHRF på Facebook för att inte missa senaste nytt!

Jan Tägt sakkunnig fordon och regelverk MHRF



MHRF:s fordon på årets Restoration Show på Elmia

MHRF firar traditionsenligt – och mekar i – påsk i samband med Custom Motor Show på Elmia i påsk! Vi ses väl i hall C!

Nordens största motorshow – Custom Motor Show – och påsk hör som bekant ihop. Precis som tidigare år är C-hallen vikt åt det rullande kulturarvet och i år blir det åter fokus på Restoration Show med massor av fordon som det kommer att mekas på live under påskhelgen.

Motorhistoriska Riksförbundet mekar förstås på plats! Rättare sagt förbundsekonomen Lennart West (Velocette Viper 1961) och ledamoten Anders Albinh (Volvo C 202 1978) från styrelsen och förbundets kommunikator Göran Schüsseleder (Chevrolet 2102 1952) – mer om vad de ska göra ser du på mhrf.se (sökord Elmia)! Och så är vi några till i montern, utöver att hjälpa till kommer vi att prata om MHRF-försäkringen och senaste nytt om ELV.

Karl Ask verksamhetschef MHRF



Foto: Lennart West



Foto: Anders Albinh



Foto: Göran Schüsseleder

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 marknadsens ledande försäkring för historiska fordon.



I BACKSPEGELN

Greger Lööf blickar tillbaka



Tänkte inte på det

I dag är säkerhet en självklarhet. Moderna bilar är utrustade med krockkuddar och de flesta använder säkerhetsbälte.

Annat var det förr. Då satt man obältad både fram och bak utan att någon tänkte på riskerna vilket den här bilden på en Renault Estafette från 1959 bevisar med all tydlighet.

Kom inte och säg att allt var bättre förr!

Värsting i fel miljö

I facket ovanliga pressbilder lär den här utan tvekan passa in.

Jag menar, här parkerar man 3-seriens prestandavärsting från sent 70-tal BMW 323i tillsammans med att par barn som verkar ha uppdraget att borsta bort snön från bilen. Nyttänkande? Tja, det är upp till var och en att bedöma, men en kul bild blev det.



Trygg bakom styret

Paret kollade kartan, hade de tagit rätt väg eller? Vi får väl hoppas det för här verkade det handla om två turister som passande nog färdades på en Heinkel Tourist.

Tyska tillverkaren Heinkel tvingades lägga om kursen efter andra världskriget eftersom de förbjöds tillverka flygplan. Räddningen blev en scooter som presenterades 1953.

Modellen var unik med sin fyrtaktsmotor av egen konstruktion. Den marknadsfördes som en exklusiv scooter och var dyrare än Lambretta och Vespa, des-



sutom var den både bekvämare och mer stabil. Heinkel fick snabbt gott rykte för sin höga kvalitet och pålitlighet vilket gjorde att Tourist levde kvar till 1965 då scootermarknaden började dala.



Drömbil för den sportiga föraren

Det är väl knappast någon tvekan om att MG TD var världens populäraste sportvagn när det begav sig. Modellen sålde riktigt bra även i USA och tillverkades i nästan 30 000 exemplar. Vi kan utan tvekan enas om att den här annonsen som var införd i Teknikens Värld 1953 inte for med osanning.

Det kostade 10 945 kronor att fräsa fram längs vägarna i en MG. Motorn på 54 hästar gav en toppfart på 130 km/t och 0–100 km/t avverkades på drygt 18 sekunder. Det var blixtrande acceleration på den tiden!

Flera strå vassare

Vad kunde man mer begära? Ja, inte mycket om man får tro Volvos försäljningsbroschyr angående Volvo T 230. Enligt reklamen var traktorn som klippt och skuren för både större och mindre jordbruk, industrier, städer och kommuner. Den kostade dessutom mindre i både inköp och drift än andra traktorer i samma storleksklass.

Volvo T 230 var utvecklad ur Volvos populära serie T22–T25. Den hade en två-



cylindrig dieselmotor på 30 hästkrafter och femväxlad låda.

Under åren 1955 till 1961 tillverkades 15 905 exemplar.

Lätt att hitta rätt på 60-talet

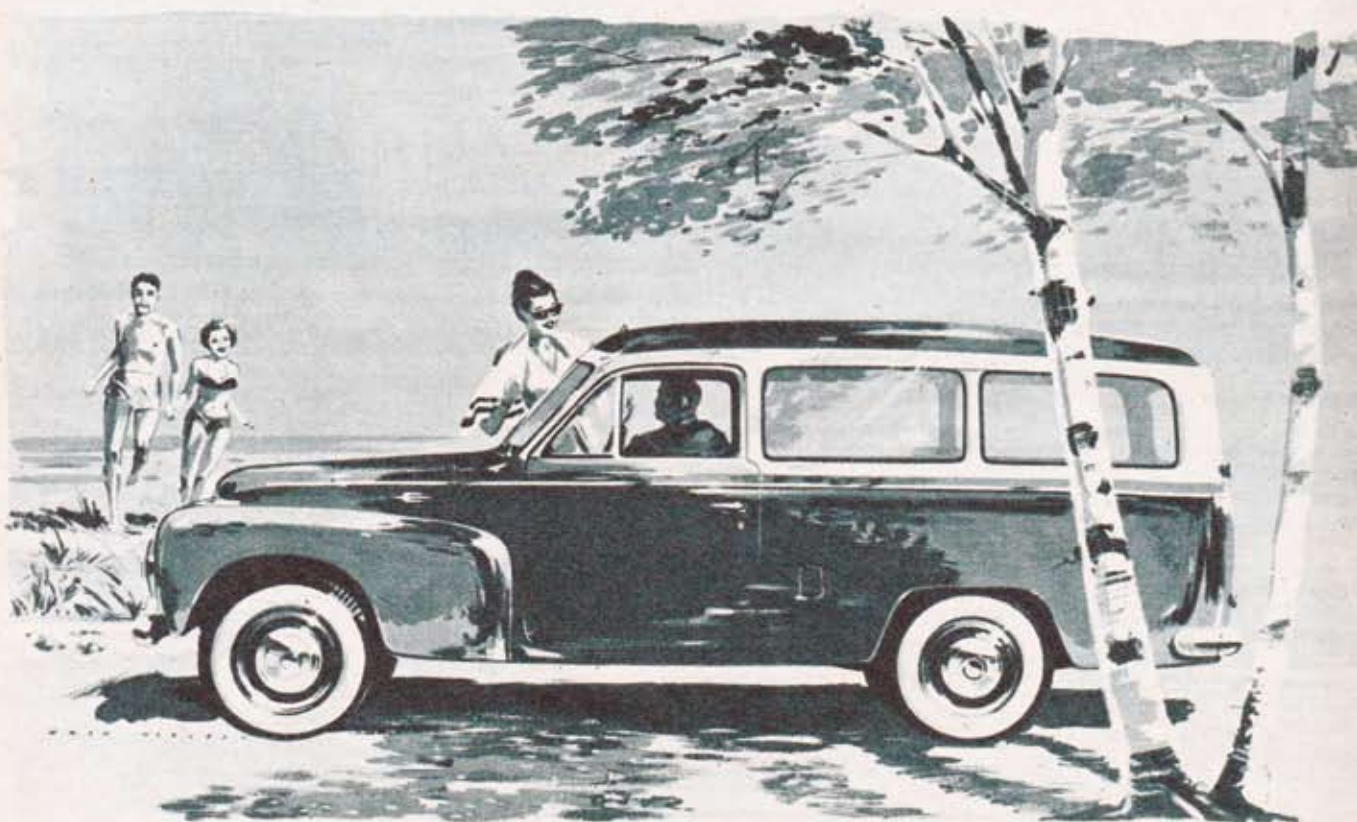
I dag är nätet en självklarhet när det gäller att ta ut avståndet mellan två resmål, i mitten av 60-talet behövdes två sammansatta pappersbitar.

Pilen i toppen på skivan ställdes in på staden man befann sig i sedan kunde man läsa av avståndet till de svartmarkerade städerna på snurran. En snabb blick räckte för att konstatera att det var 121 miles – drygt 19 mil – till San Diego.

Den här snurran hittades i handskfacket på en väl-skött enärgarbil från Kalifornien. En bit bilhistoria väl värd att bevara.



Se på
VOLVO
— så ser Ni Er nya bil!



Se Volvo i alla dess sju modeller hos närmaste Volvo-återförsäljare. Välj mellan 60 hk och 85 hk. Välj mellan standardutrustning och lyxutrustning. Välj mellan 3- och 4-växlad låda. Välj mellan 2-dörrars och 4-dörrars. Alla med 6 månaders fabriksgaranti. Alla med 5-årig PV-garanti. Alla med lång livslängd och bra andrahandsvärde. — Välj, men välj Volvo!



Semestertips

Gå med i Volvo Reseklubb, som gör det lättare, billigare, säkrare att resa i Europa. Närmare upplysningar hos närmaste Volvo-försäljare.

AMAZON

PV 544

DUETT

— alla med

**5-årig PV-garanti
värd tusenlappar**