



VETERAN bladet

Nr 117
JUNI 2020



Bild: Gunilla Lööf

Victoria Super Luxus – en lyxmoppe från sent 50-tal – är ute på asfalten igen, men vägen dit var full av lömska kurvor.

Äntligen klar för sommarvägarna

SIDAN 6-8

Bilder
från förr
berättar

SIDAN 4-5



Givande
besök hos
Nybergs Bil

SIDAN 9



Bild: Lennart Ahlsén



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

Inget är sig likt i dessa coronatider och klubben har fått ställa in alla aktiviteter under sommaren. Tråkigast var att ställa in Rally Högland som genomförts i över 40 år i obruten följd. Men 2021 ska vi vara tillbaka.

I stort sett är alla bil- och fordonsträffar inställda i sommar. I stället får vi ut och åka på egen hand. Varför inte träffa någon god vän eller klubbkamrat utomhus? Fika vid någon vacker plats eller kanske besöka något trevligt museum. Det finns många att välja på som har anknytning till vår hobby. I dagsläget verkar det som de flesta har öppet, se efter på deras hemsidor innan du åker.

Vi försöker att hålla vårt årsmöte med en liten fest i september om inte läget förändras.

KOLLA VÅR HEMSIDA FÖR AKTUELL INFORMATION ELLER RING NÅGON I STYRELSEN.

Trots begränsningar hoppas jag alla får en riktigt bra sommar!
/Siwert

PS Du har väl inte glömt att betala medlemsavgiften för 2020.

Norra Smålands Sport och Veteranfordonsklubb

Vår klubblokal finns vid

Gjutaregatan 7A, där vi träffas varje onsdag från kl 19.00 över en kopp fika.

Du hittar lättast från bron över järnvägen i Nässjö mot Malmbäck

höger i första rondellen efter ca. 200 meter parkera till vänster

klubblokalen finns under Securitas.

Klubbens motto är :

Låt de gamla hjulen rulla !

Syftet är att verka för bevarande av två- tre- och fyrhjuliga fordon.

I begreppet "bevara" lägger vi inte in enbart själva samlandet, utan också sådant som har att göra med att hjälpa till vid anskaffning av reservdelar, litteratur och teknisk support m m.

Klubbledning/funktionärer:

Ordförande	Sivert Axelsson 0709 326175
V.Ordförande	Jan-Eric Wilsson 0705 292037
Sekreterare	Roger Johansson 0703 089337
V. Sekreterare	Kenneth Johansson 0730 982840
Kassör	Jonas Uhrbom 0721 706471
Suppleant	Hans Uhrbom 0705 878305
Suppleant	Bernt Gustavsson 0705 256640
Klubbvärd	Lennart Claesson 0380-370881
Klubbvärd	Lennart Ahlsén 0703 393487
Renov.ladan	Kennert Salomonson 0705-919082
Bibliotek	Sven –Erik Grundsten 0380-12446
Sportvagnar	Sven Stenquist 0703 247659
Sportvagnar	Lennart Ahlsén 0703 393487
Mopeder	Karl-Gustav Karlsson 070-286 92 15
Redaktion	Sivert Axelsson 0709 326175
Redaktion	Sven Stenquist 0703 247659
Redaktion	Kenneth Johansson 0730 982840
Redaktion	Lennart Ahlsén 0703 393487
Redaktion	Jonas Uhrbom 0721 706471
Rally Högland	Hans Uhrbom 0705 878305
Försäkringar	Hans Uhrbom 0705 878305
Försäkringar	Bernt Gustavsson 0705 256640
Försäkringar	Åke Rehn 0703 184923
Revisor	Lars-Göran Andersson 0705 388923
Revisor	Göran Thulin 0708 137338
Revisor supp.	Hans Uhrbom 0705 878305
Valberedning	Rune Karlsson 0708 928790
Valberedning	Lennart Forssander 0708 787207
Valberedning	Anders Hildorsorsson 0380-91135

PROGRAM - SOMMAR/HÖST 2020



Juni

Torsdag 6 juni **INSTÄLLT PGA COVID-19**

Mopedutflykt

Plats: Årets mopedutflykt startar vid klubblokalen Gjutaregatan, kl 10.00, obs! tiden.
Har du frågor, kontakta Kalle på tel 070-28 69 215 eller Åke tel. 076-14 05 366

Motorhistoriska dagen 6 juni **INSTÄLLT PGA COVID-19**

I år firar vi på Bonneville Farm, Isåsa, kl 13.00.

Vi bjuder på korv och kaffe till alla som kommer. Tipspromenad!

Du kommer självklart med ditt veteranfordon!

Söndag 14 juni **INSTÄLLT PGA COVID-19**

RALLY HÖGLAND, återkommer 2021.

Augusti

Onsdag 19 augusti, kl 19.00

**Klubblokalen öppnar igen under förutsättning att covid-19 läget har förbättrats.
Aktuell information på vår hemsida.**

September

Lördag 12 september, kl 15.00

Årsmöte 2020

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE 2020

Plats: Bonneville Farm, Isåsa 13, Nässjö.

Årsmötesfrågor och beslut tas enligt dagordning som tillhandahålls på plats.

Efter mötet bjuder vi på en enklare måltid och vi kommer även att försöka få lite musikunderhållning.

Frågor och förslag tas vänligen emot senast 9 september på mail, klubb@nssvk.se.

Obs! Anmälan om du kommer pga av maten till Lennart Klaesson, 0703-67 50 83, senast 7/9.

VARMT VÄLKOMMEN att vara med !

Oktober

Onsdag 14 oktober, kl 19.00

Filmkväll i klubblokalen.





RENAULT 4 CV

Kan det ha varit en söndagstur i nya bilen som väntade? Ja, det är mycket möjligt eftersom de båda kvinnorna verkar ha hoppat i bästa finklämningen som dessutom matchade bilens färg. Nu skulle några mil avverkas i nya bilen. Renault 4 CV blev en riktig långkörare, modellen började säljas 1947 och tillverkades till 1961. En fyrcylindrig motor som till en början gav 17 hästkrafter drev fram ekipaget. När det sista exemplaret rullade av bandet hade 1 105 547 exemplar tillverkats.

Pressbilder berättar om bilar och mode

Tänk vad gamla pressbilder kan berätta, både om bilar, klädmode och miljöer. Det är lätt att fördjupa sig i en bild, titta på detaljer och upptäcka sådant som numera ter sig aningen märkligt. De här bilderna har alla något gemensamt och frågeställningen kommer blixtnabbt. Kunde inte kvinnor i Europa köra stora bilar eller hur var det egentligen? Jovisst kunde de det, inget snack om den

saken! Men i reklamens underbara värld var det annorlunda, där förekom ofta kvinnor i kombination med småbilar, precis som de här bilderna visar.

Nu reser vi tillbaka i tiden och bjuder på ett kollage bilder från mitten av 1950-talet fram till tidigt 60-tal. Håll tillgodo.

Text: Greger Lööf



BMW 600

Modellen blev ingen succé, den tillverkades endast mellan 1957–59 i 35 000 exemplar. 600:an hade tvåcylindring boxermotor på 19,5 hästkrafter från BMW:s motorcykelprogram.



MESSERSCHMITT KR200 ROADSTER.

Den här versionen hade ingen plexiglaskupa utan sufflett. Motorn var en encylindrig tvåtaktare på tio hästar.



VESPA 400

Italiensk microbil tillverkad mellan åren 1957–61 i Frankrike, den var konstruerad av den italienska scootertillverkaren Piaggio (Vespa) och hade en tvåcylindrig tvåtaktsmotor på 14 hästkrafter.



CITROEN 2 CV

En riktig långkörare som genom åren såldes i en mängd versioner. Cittran hade fantastiska vägegenskaper och tvåcylindrig luftkyld motor. Över fem miljoner bilar rullade ut på vägarna mellan åren 1947–90 och frälste en hel värld.



AUSTIN A 30

Det här var Austins första modell med självbärande kaross, den visades första gången 1951. Den fyrcylindriga toppventilsmotorn på 28 hästar ansågs vara riktigt pigg. A 30 efterträddes av A 35 som bland annat hade större bakruta.



GOGGOMOBIL T 250

En tvåtaktsmotor på 13,6 hästkrafter fick fart på ekipaget som sålde riktigt bra i Sverige. Modellen kom 1955 och tillverkades ända till 1969!



NSU PRINZ 4

Första generationen kom 1957. Andra – som bilden visar – kom 1961. Tvåcylindrig luftkyld motor på 30 hästar fanns under bakluckan.



DAF 600

Det här var en lättkörd modell tack vare remdriften. 600:an hade tvåcylindrig boxermotor på 22 hästar och lanserades 1959.

LLOYD LP 400

Modellen tillverkades mellan 1953–57 och såldes i två versioner, sedan och cabrio-limousine. En luftkyld tvåcylindrig tvåtaktare på 13 hästar stod till förarens förfogande.



MORRIS 850

"Hundkojan" blev älskad över hela världen både i stadstrafik och på racerbanor. Tvärställd motor gav oanade innerutrymmen. Tillverkades mellan 1959–00 i en mängd versioner.



FIAT 500 NOUVA

Ett charmtroll som efter en trög försäljningsstart blev en storsäljare. Modellen tillverkades mellan 1957–75 och hade en luftkyld tvåcylindrig motor på 13 hästkrafter från start.



Det var mycket som strulade men ett år senare än planerat var det äntligen dags att rulla ut på vägarna. Det är kul att äga en Victoria Super Luxus, många undrar vad det är för moped och få har sett en i verkligheten. Lagom puts på bitarna gör den användarvänlig, dessutom visade det sig att det var en riktigt komfortabel moped.

Två steg fram – ett tillbaka

Jag ska bara... Just de orden brukade Alfons Åberg säga när det var något som skulle göras. Jag sa ungefär samma sak, fast ”nu är det bara avgassystemet kvar”. Inget kunde varit mer fel.

Det såg så roligt ut, ingen kan väl ha missat den rådande mopedhysterin som växer sig allt starkare, framförallt bland oss något äldre ungdomar. Under flera år har tanken funnits att skaffa sig en moppe och ta del av det roliga. Bland många av dagens mopedägare verkar det vara samma modell som de hade i 15-årsåldern som gäller, men det tilltalade inte mig, jag kände ingen som helst lust att äga en Puch Florida eller någon av de andra mopparna som passerade revy i ungdomsåren. Däremot hade jag under lång tid sneglat på DKW Hummel eller något liknande. Det var formerna som tilltalade mig, den smäckra tanken gav intryck av fart även om mopeden stod still.

Det hände allt oftare att jag kollade på Blocket utan att hitta något som föll mig i smaken, men på Tradera blev det napp. Jag drabbades av habegär, en Victoria Super Luxus 1959 års modell golvade mig med sina eleganta linjer, bönpall, handväxel och trampor, precis så skulle det se ut, åtminstone i mitt huvud. Dessutom fanns den på bekvämt köravstånd i en liten ort utanför Västervik. Utgångspriset var vettigt och mopeden var snudd på komplett, visst förstod jag att det fanns saker som måste åtgärdas men det skulle nog ordna sig. Eftersom jag ville veta mer än vad som stod i texten slängde jag i väg ett mejl till säljaren och bad honom ringa upp. Han berättade att motorn hade varit delad på grund av en havererad trampaxel och samtidigt hade tändplattan fått lite nya delar, allt hade gjorts av en bekant som skulle vara överjåklig på att skruva moppe. Det verkade lovande.



Det tog tid att polera det gamla navet men efter mycket slit blev det nästan som nytt igen.



En verktygslåda på varje sida döljer stötdämparnas övre infästning på ett elegant sätt.



Nya pedaler och pedalarmar var ett måste för att marcha med skicket i övrigt.



Super Luxus har en elegant, snudd på vulgär, strömlinjeform, Victoria sparade inte på krutet när den skapades. Den rektangulära strålkastaren smälter samman med den pressade ramen och ger intryck av fart även när mopeden står still.

Jag surfade runt på nätet för att lära mig mer om modellen. Det visade sig att ljuddämparen och stödet inte var original, sedan hade någon tidigare ägare monterat ett victoriamärke från en äldre modell på framskärmen. Ett stort plus var att min tilltänkta Super Luxus var treväxlad vilket var rätt ovanligt, i standardutförande hade modellen två växlar.

Jag bestämde mig för att lägga ett bud och det slutade med att jag blev Victoriaägare. Tillsammans med min bror hämtades mopeden en kylig decemberdag. Innan jag betalade provstartades mopeden och kördes några meter i snön för att se så växellådan fungerade. Visst rök den lite men det var ju kallt ute så jag tänkte inte mer på det, något som senare skulle visa sig vara en miss.

Dagen efter var jag i garaget och granskade skicket lite närmare, frågan var om moppen skulle helrenoveras eller bara förbättras? Efter att en kompis varit och tittat på den bestämdes att det fick bli det sistnämnda, ett bra bruksskick som man inte behövde skämmas över innebär också att man inte behöver bli galen om det skulle råka bli en repa i lacken.

För att komma åt överallt strippades moppen på hjul, motor och en massa andra delar. Eftersom de en gång kromade fälgarna och ekrarna hade sprutats med silverfärg köptes nya och så satsade jag på nya kvalitetsdäck med vit sida eftersom det var original.

Aluminiumnaven såg bedrövliga ut. Efter att ha gått över dem med en nylontrissa på bormaskinen blev de mycket

bättre men också lite repiga trots ett lätt handlag. Det var bara att köra vidare med 400, sedan 800 och till sist 1200 papper. Efter det polerades naven med polerpasta, Auto-sol och till sist ett lager vax. Sedan fick jag hjälp med att ekra upp hjulen, slutresultatet blev riktigt bra när däcken hade monterats.

Ryckutjämnarna i baknavet var utslitna och det fanns inga nya att köpa så jag fick tillverka egna av armerad gum-mislang som givetvis fick modifieras för att passa.

Eftersom pakethållaren och listen under sadeln var i sämre skick än de övriga blankdelarna så lämnades de till en välrenommerad firma som kromade om dem. Nya vajrar monterades också eftersom de flesta av dem var slitna.

Bromsvajern bak var helslut, dessutom hade den ett speciellt fäste vid trampan och det visade sig att den var svårhittad, men efter att ha sökt på nätet hittade jag ett företag i Tyskland som hade sådana.

Vid det här laget började jag fatta att det hade varit mycket lättare att skruva på en Puch som det finns gott om nytillverkade delar till.

Under flera månader hade jag jagat efter ett centralstöd men inte hittat något. Jag surfade runt på nätet, annonserade i motortidningar och hörde mig för i Victoriaklubben utan att få napp. Jag fick i alla fall klart för mig att stödet bara fanns på två modeller, Super Luxus och Preciosa.

Det hela slutade med att jag efter lång tid hittade ett originalstöd på tyska e-bay, inte var det billigt direkt men väl värt varenda krona när det hämtades ut på posten.



Bagagerem var ett extra-tillbehör som fortfarande tillverkas.

VICTORIA
Wicky
SL

AB MOTOR-SERVICE
STOCKHOLM VA HALSINGBORG
Fåglingagatan 34 Rånösvägen 18

lyxmoped i särklass
med Victorias världsberömda 2-taktsmotor

- 2-växlad med inbyggd kickstart
- Fjädring fram och bak, svingarm med Nitelap
- Ovanljuddämpare
- El. signalhorn
- Godkänt stötdämp.
- Lackerad i två nyanser av blått

Så här annonserades Victoria i tidningen Teknik för Alla 1960. Återförsäljarna betonade Victorias motor som ansågs höra till de bästa på marknaden.



Alla vajrar till motorn är dragna i ramen för att inte störa utseendet.



På mycket tidiga Super Luxus går mätaren åt "fel" håll.



Chokereglaget sitter under bärhandtaget som är gjutet i aluminium, vi snackar design in i minsta detalj



Pressade plåtkåpor döljer stötdämparinfästningen på framgaffeln.



Emblemet är hämtat från en äldre Victoriamodell och var monterat vid köpet.

Äntligen hade det vänt! Stödet låg nylackat på arbetsbänken tillsammans med motorn och en massa andra delar, nu skulle allt skruvas ihop till en förhoppningsvis väl fungerande moped. Det gick som en dans.

Nu fattades avgasröret och ljuddämparen och det var nu orden "nu är det bara..." för över mina läppar. Hustrun nickade och log, väl medveten om att hon hört de orden förr och att det inte alls brukade bli som jag tänkt mig. Givetvis fick hon rätt!

Avgasröret passade inte alls, hålet vid cylindern var för stort vilket gjorde att det glappade oroväckande mycket. Jag sågade upp ett par extra jack vid infästningen men det hjälpte inte, avgasklammern orkade helt enkelt inte dra samman röret, dessutom passade inte ljuddämparen mot den bakre infästningen, så kan det gå när man köper nytillverkade kinadelar.

Jag hittade ett annat rör som skulle passa, visserligen var passformen något bättre men långt ifrån bra. Katten också, det var vår och jag ville ju köra moppe!

Jag vände mig till företaget i Tyskland där jag hade hittat bromsvajern och det visade sig att de nytillverkade avgasrör med garanterad passform, kruxet var bara att det inte fanns något i lager men de lovade fixa fram ett.

Efter en månad kom röret från Tyskland och det passade perfekt! Visserligen var det dubbelt så dyrt som ett kinatillverkat men vid det här laget kändes det som väl investerade pengar.

Nu skulle bara ljuddämparen på plats men det visade sig snabbt att den inte passade mot det bakre fästet. Eftersom moppen hade haft en äldre dämpare vid köpet hade också staget bytts ut mot ett äldre, men nu hade jag tur och hittade ett, i Tyskland förstås. Äntligen var det dags för uppstart.

Motorn startade direkt och lät riktigt pigg men vänta lite, det var katten var den rök. Efter en kort sväng var det nya

bakdäckets vita sida fullt av kletiga svarta små oljepricar. Jag gav upp, nu fick det vara nog.

Dagarna gick och jag pratade med kompisar som hade olika åsikter om felet, men lösningen fanns närmare än vad man kunde tro. Det visade sig att min hyresvärd till garaget kände en kille som skulle vara en hejare på att skruva moppar och mc. Han ringde och beskrev problemet, svaret kom blixtnabbt, motorn tog in växellådsolja i vevhuset. Eftersom jag aldrig delat en mopedmotor och Victoriamotorerna ska vara lite svärmekade för de som inte känner till dem – sägs det – mekanikern lovade att ta sig an problemet, men han hade inte tid förrän framåt hösten. Det blev inget moppeåkande den sommaren.

”

Jag gav upp, nu fick det vara nog

I september lämnade jag in motorn och hörde inget på flera månader. Framåt våren ringde jag för att höra hur det gick och då var den precis isärskruvad. Det visade sig att det behövdes nya packboxar, nytt ramlager och ny kolv med ringar, sedan sjöng lamellerna på sista versen så de borde också bytas.

Jag fick inte köpa delarna, efterom han själv ville köpa kvalitetsdelar.

Det tog ett par veckor innan jag kunde hämta motorn och dagen efter satt den på plats, med färsk soppa i tanken startade den direkt och gick som en dröm.

Det är kul med udda fordon, skulle man kommit lätt undan hade det självskrivna valet av moped varit en vanligare moped som det finns gott om nytillverkade delar till, men nu äger jag i stället en ovanlig modell som brukar uppskattas vart man än kommer.

Det hann bli drygt försiktiga tio mil förra sommaren. Nu återstår bara några småjusteringar och lite annat finlir innan nästa säsong, sedan ska småvägarna runt hembygden avnjutas från mopedsadeln, lita på det!



Fakta: Victoria Super Luxus

Tillverkare: Victoria Werke AG, Nürnberg, Tyskland.

Tillverkningsår: 1959–61.

Motor: Victoria MS 51 tvåtakt. Det gjordes också ett litet antal fläktkylda MS 51-motorer under sista modellåret.

Förgasare: Bing

Växellåda: Två alternativt tre växlar (kostade 30 kronor extra).

Tankvolym: 5,1 liter.

Ram: Svetsade stålrör och formpressad plåt.

Fälg: Kromad 23 tum.

Däck: 23 x 2,50 (vita sidor standard).

Vikt: 60 kg.

Antal tillverkade: 47 691 exemplar.

Nypris: 1 130 kronor (1961).

Besök på Nybergs Bil i Nässjö



Vår ciceron Niclas Lindgren

I början av mars var vi inbjudna att besöka Nybergs Nässjö-anläggning, som byggdes om 2014 för 30 miljoner. Säljaren Niclas Lindgren tog emot och presenterade företaget. Claes Nybergs Bil AB startade sin verksamhet i Jönköping 1975 då de förvärvade Nyströms Bil AB.

1998 förvärvades Nässjö Bilhall AB av familjen Lind som varit Volvo återförsäljare sedan 40-talet. 2015 bytte företaget namn till Nybergs Bil AB. Företaget representerar i dag Volvo personbilar, Renault person- och transportbilar samt Dacia personbilar. Fords person- och transportbilar säljs numera av Holmgrens Bil AB.



En Volvo V40 studeras ingående från undersidan.

Många av Volvos och Renaults modeller erbjuds numera som elhybrider och även med ren eldrift.

Vi fick även se verkstaden och det imponerade däckhotellet.

Efter detta bjöds på vi på en välbehövlig fika.

Text: Siwert A., bilder: Lennart A.



Lennart Klasson och Jan Israelsson funderar över vilken Volvo de ska köpa.



I BAKSPEGELN

Mitt i prick

Det är inte utan att man undrar hur många nyckelringar med reklam det har tillverkats

genom åren. Som alltid

när det gäller att göra reklam för varanska



budskapet gå fram direkt och i det här fallet får man väl säga att Castrol lyckades. En oljedroppe i plast med inbakad logga, märkvärdigare behövde det inte vara.

Konsten att sy ihop en affär

Genom åren har det funnits många knep för att minska på lagret av inbytesbilar. Frågan är om inte Ford körde med ett av de mest udda.

"Herrarnas knapphjälp" var ett litet etui som delades ut till



presumptiva begagnatkunder för många år sedan, men hur många som använde sig egentligen av gåvan? Antagligen ett fåtal. Det här har i alla fall aldrig



använts, två skjortknappar, synål, tråd i fem olika färger och två säkerhetsnålar ligger fortfarande väl skyddade i pappetuiet. Kanske var det så att gåvan snabbt gömdes undan för att mannen i familjen skulle slippa sy i sina skjortknappar själv?

Stiligt värre

Genom åren har många biltillverkare använt sig av kvinnlig färging för att sälja in nya modeller.

Så här såg det ut 1948 när Renault och Peugeot skickade ut sina bilder till pressen.

Trots att det handlade om vanliga familjebilar visade sig kvinnorna sin allra bästa sida, elegant klädda och med ett vackert leende på läpparna, här fanns inga snoriga småungar som vanligtvis hörde till familjelivet.

Hur gick det med försäljningen då? Jo, Peugeots första efterkrigsmodell blev en succé som kom att tillverkas ända till 1960 i nästan 700 000 exemplar. För Renault blev resultatet ännu bättre, drygt 1,1 miljon 4CV lullade ut på vägarna innan den ersattes av Renault 4 1961.



Renault 4CV



Peugeot 203

Vassa linjer på färgstark sportvagn

Man kan annonsera på flera sätt, i slutet av 50-talet var det vanligt att lägga ut texten om varför kunden skulle lägga sina slantar på bilen som annonserades.

Sunbeam gjorde precis tvärt om, några få ord som förhoppningsvis skulle locka in folk till återförsäljaren. Däremot satsade man på en färgannons, något



som var rätt ovanligt vid den här tiden eftersom en sådan kostade mer pengar.

Sunbeam Alpine var en vass nyhet när den presenterades 1959, den hade tilltalande linjer som avslutades med fenor, antagligen för att flörta med USA-marknaden. Men vänta nu, riktigt så här smäcker var den väl inte i verkligheten? Nej, tecknaren hade använt sig av ett gammalt beprövat knep, att dra ut karosslinjerna lite extra så bilen såg ännu slankare ut och det blev mer fart över bilden. Alpine blev inte den succé Rooteskoncernen hoppats på, 1968 försvann den från nybilsmarknaden efter 69 251 tillverkade exemplar.

Tungt vägande säljargument

Det handlade om att göra ett bra val, en husvagn skulle ju tåla det mesta och för att visa detta tog Cabby i ordentligt i den här annonsen från 1967.

Frågan är om vagnen verkligen stod pall för den här påfrestningen, det var väl knappast någon ägare som var sugen på att prova, troligtvis var vagnen ordentligt modifierad, en Volkswagen vägde ju trots allt runt 800 kilo.



Klubbprofilen

Vem är du?

Greger Lööf, numera pensionär sedan några år tillbaka. Arbetade större delen av mitt yrkesverksamma liv på Smålands-Tidningen i Eksjö. Har också under flera år frilansat för Wheels Magazine och Power Magazine.

Hur länge har du varit medlem i NSSVK?

Vet inte men en 15–20 år borde det väl vara vid det här laget.

Vad ville du bli som vuxen?

Något som hade med bilar att göra och på sätt och vis blev det så en bit in i livet. Att skriva om och plåta entusiastfordon har varit väldigt givande.

Hur blir man lycklig?

Genom att ha en förstående hustru samt skötsamma barn och barnbarn. Att pyssla med gamla motorfordon och åka på träffar är också lycka, plus att man får vara frisk förstås.

Vad ångrar du mest?

Att jag inte köpte en välhållen oskruvad Camaro Z28 i slutet av 70-talet. Den hade blivit min för lite dyrt 12 000 kronor eftersom ägaren behövde pengar.

Vilken talang skulle du vilja ha?

Att kunna teckna och måla som min far, han var en rackare på att få till det.

Om du fick ändra en sak hos dig själv?

Försöka se möjligheter när saker och ting inte går som man tänker sig.

Vilket är ditt motto eller levnadsregel?

Tänk efter före!

Varifrån kommer teknikintresset?

Var med pappa i garaget när det var något som skulle fixas på familjens PV 444, han var en riktig tusenkonstnär som grejade det mesta. Eftersom mamma var hemmafru gällde det att spara på slantarna och då fick man göra allt man klarade av själv.

Vilket var ditt första fordon?

En Örnen Express Radexi moped som jag fick av vaktmästaren på HSB där vi bodde för att jag inte hade gjort något djäkelskap under en lång period. Det var en hyresgäst som hade lämnat kvar den när han flyttade. Det tog inte lång tid innan hastighetsmätaren visade 55 km/tim på plan väg.

Lockar det dig att skaffa en igen?

Absolut, håller ögonen öppna, men de är svårfunna i dag.

Vilket är det mest fantastiska fordon du kört?

En Buick Electra 225 –68:a i nyskick som endast hade rullat drygt 3 000 mil. Fantastisk komfort, snudd på ljudlös gång och inredning i nyskick imponerade.

Vad är det bästa med vår hobby?

Gemenskapen, alla är lika mycket värda oavsett vilken bakgrund de har.

Vad skulle du vilja ha mer av i klubbaktiviteterna och Veteranbladet?

Jag tycker klubbaktiviteterna är bra som de är med ett omväxlande utbud. Eftersom jag skriver en del i Veteranbladet kanske jag inte är den rätta mannen att svara på frågan men jag är säker på att redaktionen mer än gärna tar emot bidrag för publicering, så här har var och en chans att påverka innehållet.

Har du några favoritevenemang som du besöker regelbundet?

Mindre lokala träffar runt Eksjö, Nostalgia Festival i Ronneby och Classic Car Week i Rättvik är två favoriter, men ska sanningen fram så åker vi inte dit varje år.

Hur får vi fler ungdomar att intressera sig för vår hobby?

Ja, det är den stora frågan. Vi måste ta väl hand om de yngre som söker sig till hobbyn så de känner sig välkomna oavsett vilket fordon de äger och vilket skick det är i.

Du har vunnit en betydande summa på lotto. Vad skulle du göra?

Övriga min fru med hennes drömbil, en Ford Thunderbird 1956 års modell.



Greger har ägt sin Mercury Park Lane 1966 års modell sedan 2005. Bilen är nysköld i Kalifornien och har bara haft en ägare i Pasadena innan den importerades till Sverige. Det enda som är gjort är en ny lack på grund av att originallacken var genompolerad på en del ställen.

FORD ANGLIA^{MED} MARKNADENS MODERNASTE MOTOR!



**ger Er
kvalitet,
ekonomi**

Världens modernaste standardmotor i klassen — ultrakortslagig för minsta slitage och maximal livslängd, utformad för sensationell bränsleekonomi och högsta effekt. Berömd för sin sportvagnskvalitet (används i framgångsrika racervagnar) med bl. a. polerade insugningskanaler och förbränningsrum som standard. Dessutom vattenkyld för tyst gång och riskfri värme. Till detta 4-växlad växellåda med bekväm sportväxelspak!

Ford anglia

med världsberömd Fordservice!