

# GAMMELBIL -



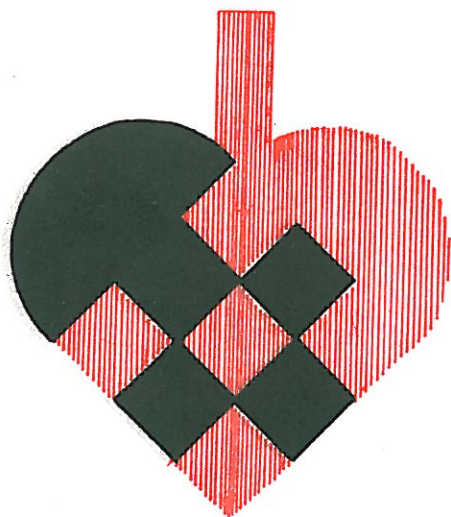
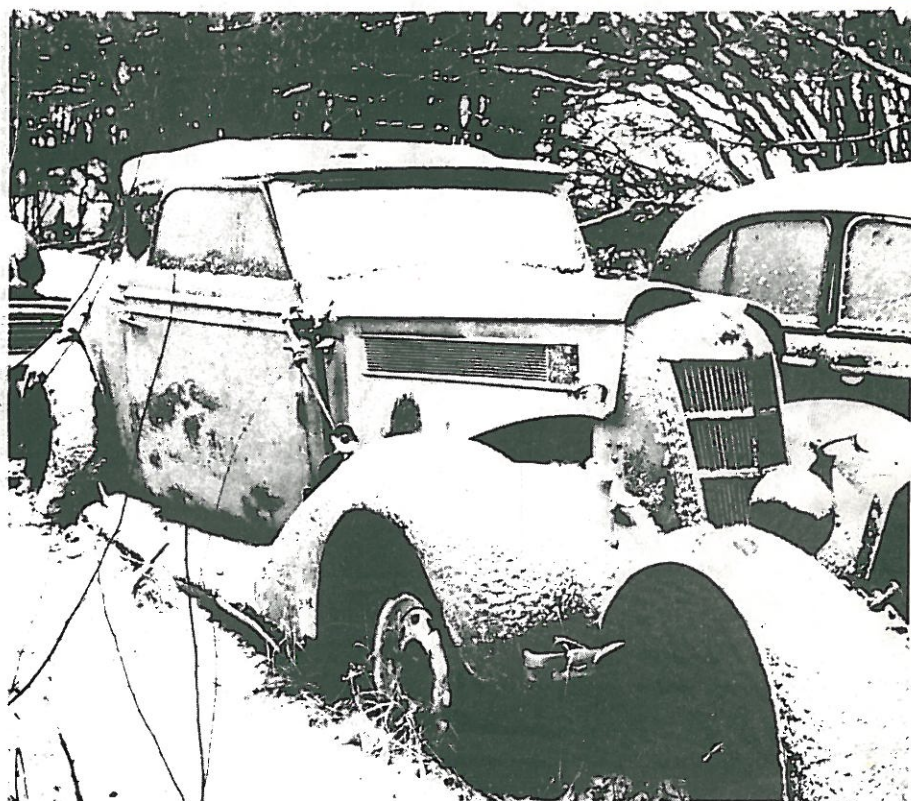
NR. 10-1974 3. ÅRG.

ORGAN FOR VENNER AV  
GAMLE AUTOMOBILER  
OG MOTORCYKLER

● *posten*

God

Jul



**Motorhistorisk klubb · Drammen**

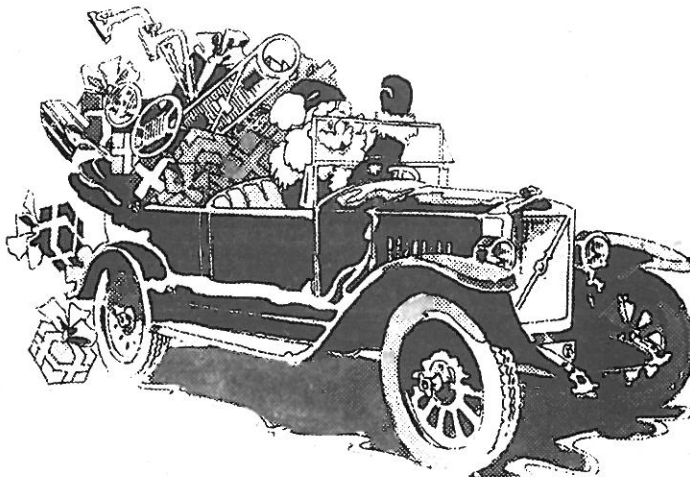
FORSIDEN:

Gammelbil i vinterlige omgivelser er et heller uvanlig syn, og godt er vel det da gammelbilen utvilsomt har det best i garasjen vinterstid. Derfor måtte vi ty til et bilde fra den andre siden av Kjölen for å illustrere kombinasjonen gammelbil/snö. Bilen er en "CHRYSLER" 1935-modell, men h v o r den befinner seg, gis det ingen opplysninger om.

AV DETTE NUMMERETS INNHOLD-:

- side 1: Forsiden.
- 2: Innholdsfortegnelse.
- 3: Redaksjonelt. Adresser.
- 4: J.Glemminge: -om gammelbileksport. Styremötet.
- 5: Novembermötet. "Gullkorn".
- 6: Notiser.
- 7: Notiser. Tips.
- 8: MC-siden.
- 9: "H.D.Sport" v/Hans Öye.
- 10: "H.D.Sport" (forts.)
- 11: "Vår förste lastebil"
- 12: "Vår förste lastebil" (forts.)
- 13: Diverse klipp. Neste möte.
- 14: "Veteranvognmuseum i Oslo?"
- 15: Månedens veteran. Extra-annonse.
- 16: Låven nok en gang... Annonser.
- 17: Annonser.
- 18: Baksideannonsen.

-----ooOoo-----



"GAMMELBIL-POSTEN" vil med dette önske medlemmene av MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN, samt avisens övriga forbindelser, en riktig GOD JUL !

# GAMMELBIL - posten

ORGAN FOR  
"MOTORHISTORISK KLUBB-DRAMMEN"  
-samt andre venner av gamle  
automobiler og motorcykler-

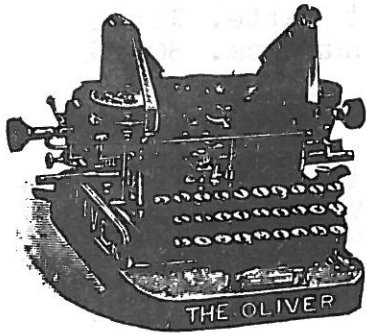
NR. 10/1974 (desember) - 3.ÅRGANG - (nr. 21 siden starten)

## REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN

(Ved abonnementsbetaling og øvrige henvendelser benyttes denne adresse.)

ÅRSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-



## Redaksjonelt

Atter nærmer et år seg sin avslutning; - et år som i motorhistorisk sammenheng uten overdrivelse kan betegnes som et aktivt år.

Når det gjelder redaktørens aktivitet, må det dessverre innrømmes at den heller ikke i år i no-

en særlig grad har vært rettet mot hans (nå eneste!) gammelbil, "Audi'en". Riktignok er den blitt flyttet til lokaliteter som både er tryggere og desidert mer egnet for håndgripelig innsats enn hva tidligere var tilfelle, og det er meningen å sette alt inn på restaureringsarbeidet. Men så var det dette med t i d e n , da.....

Man skal som kjent også besørge utgivelsen av 10 nummer av GAMMELBIL-POSTEN årlig, og nå er det mer aktuelt enn noensinne å be de penneførende medlemmer om stoffbidrag til avisen. Vi har nevnt det en rekke ganger tidligere, og det kan gjentas til kjedsommelighet: Spiss blyanten og s k r i v , - ikke bare for å avlaste redaktøren, men like meget for å være med å skape en avis med litt mindre ensporet preg enn hva som hittil har vært presentert.

Ö.L.

## MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24.

Stiftet 18. okt. 1972



### KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, Boks 174, 3430 SPIKKESTAD  
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollvn. 34c, 3400 LIERBYEN  
SEKRETAR: Björn S. Nilsen, Jonsokvn. 22, 3000 DRAMMEN  
KASSERER: Tore Ödegaard, Nordbyveien 91, 3000 DRAMMEN  
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Arbeidergaten, 3050 MJÖNDALEN  
STYREMEDLEM 2: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJÖNDALEN  
-Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år.





NYTT STYRE I "NORSK VETERANVOGN KLUBB"  
.....

Onsdag 6. november avviklet Norsk Veteranvogn Klubb sin årlige generalforsamling i klubblokalet på Esso Taverna, Ramstadsletta. Generalforsamlingens hovedpost på dagsordenen, valg av nytt styre, ga dette resultat:

Formann: Björn Petter Gjerdrum,

Styremedlemmer: Gunnar Bastiansen,  
Olav Brennsund,  
Trygve Krogsæther,  
Ottar Myhre.

Varamenn: Nils Chr. Bratland,  
Martin Strømmen,  
Dag Johannesen.

Revisor: Tor Wollebæk.

+++++

MOTORHISTORISK ÅRSFEST.  
.....

Som bekjentgjort på novembermötet, har vår arrangementskomite lagt opp til "Motorhistorisk Årsfest" i HARMONIEN SELSKAPSLOKALER, Övre Storgate 10, DRAMMEN lördag 25. januar 1975 kl. 18.30. Det blir servert middag kl. 19.00, bestående av: Aspargessuppe, skinkestek, blandet frukt m/krem, ½ pils, kaffe. Pris pr. kuvert blir kr. 70,-.

De som ønsker å delta må tegne bindende påmelding innen (og se- nest!) tirsdag 7. januar 1975 (på vårt januarmöte), og da må også forskuddsbetaling være ordnet.

Påmelding kan ellers skje skriftlig eller telefonisk til arrangementskomiteens medlemmer-:

Frode Holm, 3413 Tronstad. (tlf. arb. 83 30 15 )

Evy Viker, Svelvikvn., 3000 Drammen. (81 01 83)

Roar Sörensen, Tors vei 40, 3000 Drammen.

+++++

NY BRANNSJEF ER ANSATT I DRAMMEN.  
.....

Overingeniör i Norsk Brannvernforening, Odd Vestrum, Oslo, er ansatt som ny brannsjef i Drammen. Han er sivilingeniör fra Trondheim og er 54 år gammel. Han har vært branninspektör i forsvaret i fem år, var ett år assistentingeniör i Lier kommune, og var i 10 år sekretär i Norsk Brannvernforening, deretter i 10 år brann- teknisk konsulent og overingeniör i forsvarets bygningstjeneste og har i de to siste år vært overingeniör i Norsk Brannvernforening. (DT&BB, 20.nov.-74)

+++++

HÖRT: De kommunale myndighetene tvinges til å öke kommune- skatten for å dekke omkostningene til sosialhjelp til de som har fått dårlig ökonomi på grunn av den höye kommuneskatten.....

ARILD KARLSEN ER HJEMME IGJEN.  
.....

Som mange vil vite var Arild Karlsen for ca. en måned siden utsatt for en motorsykelulykke i nærheten av Smørstein, under et tjenesteoppdrag i politiet. Han fikk en temmelig hard medfart, og ble i hui og hast bragt til sykehus i Tönsberg. Nå er imidlertid Arild hjemme igjen og på bedringens vei, og forhåpentlig er han om ikke alt for lenge atter å finne blandt mötedeltagerne på Heimevernshuset.

+++++

MEDLEMSKONTINGENTEN 1975.  
.....

År 1974 e.Kr. ebber sakte ut, og iogmed dette faktum er det på sin plass å minne om at det om kort tid skal betales medlemskontingent for neste år. Som tidligere bekjentgjort, vedtok generalforsamlingen at "Motorhistorisk Klubb, Drammen" opprettholder den lave kontingenten også i det kommende år. Den forfaller altså til betaling ved årsskiftet, så kasserer Tore Ödegaard har trolig intet imot å ta imot tikronesedler allerede nå.....

+++++

MEDLEMSMÖTER NESTE ÅR.  
.....

For de som önsker å sette kryss i almanakken, bringer vi her datoene for våre medlemsmöter i 1975-:

- |            |              |
|------------|--------------|
| 7. januar  | 2. september |
| 4. februar | 7. oktober   |
| 4. mars    | 4. november  |
| 1. april   | 2. desember  |
| 6. mai     |              |
| 3. juni    |              |

(m/ forbehold for evt. endringer, som i tilfelle blir annonsert i god tid!)

Det har vært noe snakk om å få til en samling også i ferietiden, men noe standpunkt til dette er ennå ikke tatt. I tillegg til ovennevnte möter kommer også våre andre arrangementer, som vil bli bekjentgjort senere, når terminlisten er klar.

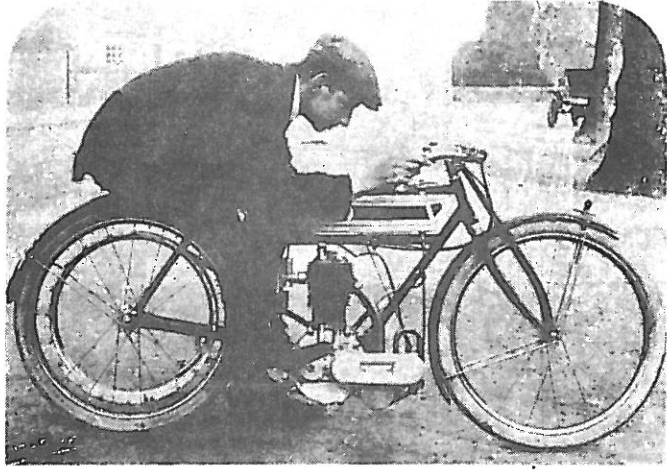
+++++

TIPS:

I. Kingboltsett til Ford "A" er i alminnelighet ikke vanskelig å få kjøpt; -löse kingbolt-f o r i n g e r kan det imidlertid være mer vrient å få tak i. Vi har fått vite at sektorakselering til Ford "Anglia" (nr. EB 3109) har samme mål som A-modellens kingboltforinger, så da blir det allikevel ei råd...

II. Hos firma H.N.BERG på Hönefoss kan man kjøpe ubrukte garasjebukker (militært overskuddslager) for bare 10 kroner pr.stk, og det er mindre enn hva materialene koster! Firmaet har filial i Havnegaten 1, Drammen (ved Rundtom), med forretningstid fredag og lördag fra kl. 10 og utover. Red har kjøpt 4 bukker, og kan trygt anbefale andre å gjöre det samme.

# MC- SIDEN



W. G. McMinnies on his 3½ hp Tourist Trophy Triumph, *Puffing Billy*, which won the first speed contest ever held at Brooklands

300  
Miles  
for  
\$1



The new  
motoring

more sport  
better health

## NERACAR MOTERING ON TWO WHEELS

**ACTION** so smooth and smart it gives you a sense of flying. Control so easy and simple that you learn in five minutes.

Get into the outdoors in a spirit of play. Know the blood-tingle, the exhilaration, the vigor that comes with NERACAR riding.

Men and women, boys and girls, ride in any clothes. Broad mud-guards keep off dust. No bar to straddle—step in from side. Feet on ground at start and stop.

Low and light. Wonderfully steady and easy to handle because the weight, approximately 175 lbs., is centered close to the ground.

Simple, safe, and trouble-proof in anybody's hands. 5-speed friction drive, shifted by convenient lever, engaged and disengaged by a quarter turn of left grip—no gears or clutch.

35 miles an hour. Takes hills smoothly. 85 to 100 miles to the gallon. This makes motoring cheaper than street cars.

Explore your country on a NERACAR—ramble along new paths and trails inaccessible with ordinary vehicles. Enjoy the woods and streams. Take this handy little car along on your vacation. Ride it or express it and have it waiting for you.

Write for descriptive folder.

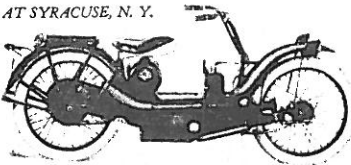
**NER-A-CAR CORPORATION**

204 So. Geddes St., Syracuse, N. Y.

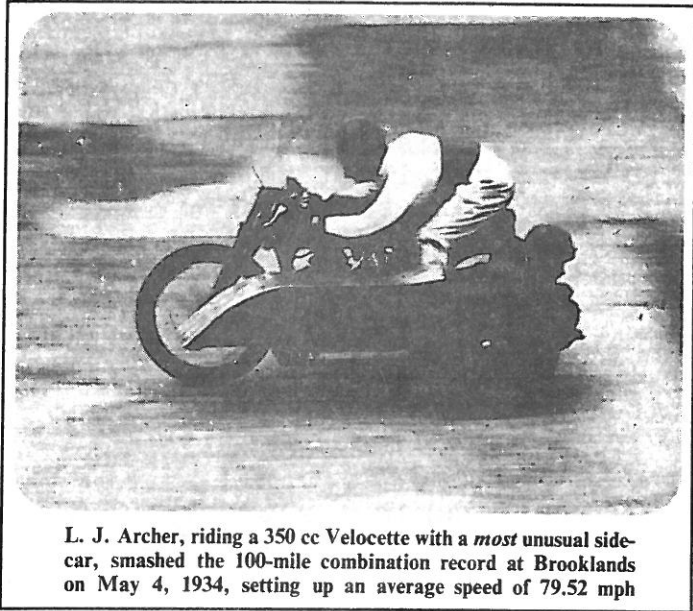
**FULLY EQUIPPED—NO EXTRAS!**

**\$225** Price includes 2 Electric Head Lights, Tail Light, Luggage Rack, and Tools

AT SYRACUSE, N. Y.

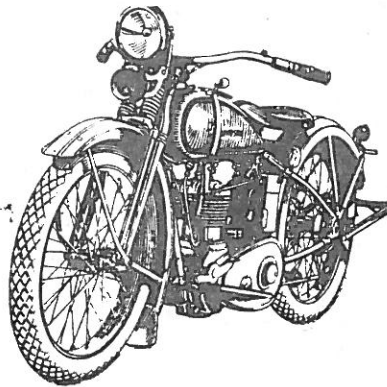


Dealers! Write for Our Plan



L. J. Archer, riding a 350 cc Velocette with a *most unusual* side-car, smashed the 100-mile combination record at Brooklands on May 4, 1934, setting up an average speed of 79.52 mph

## HARLEY- DAVIDSON



Atter har Hans Öye i Nesbyen forbarmet seg over den arme redaktör med mc-stoff, som så langt fra er red's sterkeste side. Takket være denne bistand, som vi setter umåtelig stor pris på, kan vi glede mc-folkene med utvidet motorsykelstoff i dette årets siste eksemplar av bladet. På de to følgende sider presenteres en artikkel om "H.D. Sport", bearbejdet av Hans Öye -:



HD gikk tilbake til fredsproduksjon og mange av de ansatte som hadde vært i oversjøisk tjeneste kom nå tilbake til sine gamle plasser. Motorsykkellindustrien hadde ingen problemer med overgangen til sivil produksjon, fordi produktene var de samme i begge tilfeller, selvom Exelsior tilbød sin militærgaffel for sidevognkjøring og HD adopterte kahki som sin standard farge for kommende år. Uten tvil for å få brukt opp store kvanta lakk som var til overs fra krigsproduksjonen.

HD's ensylinder hadde gått ut av katalogen i 1918, men en kommersiell utgave hadde vært tilgjengelig fram til 1922. Twin modellen fortsatte som magnetmod F og elektrisk J, mere populære enn før.

Fra mai 1919 fikk de selskap med en bemerkelsesverdige ny HD modell som var en fullstendig overraskelse. Kjent som HD Sport, eller mere korrekt mod W Den var fullstendig ulik alt tidligere laget av Harley Davidson. Den var beregnet på solokjøring i den midlere vektclassen. Den hadde liggende sylindrer, en forover og en bakover ( Flat Twin) En tregearet kasse var bygget sammen med motoren til en enhet og plassert over motoren. Primæroverføringen skjedde ved ved tannhjul med skrånede tenner til en flerplatekobling. Sekundær overføringen var ved vanlig kjede i en helt lukket kasse. Motor - gearkasse-enheten bar også fotbrettene og pedalene, som normalt var montert på rammen. Enheten var opphengt i rammen og utgjorde en del av denne. Andre avanserte nyheter var balansevekter på veivakseln. Innkapslet overføring til magnet og var den netteste og enkleste konstruksjon for innsug og utblåsing. En avansert nyhet var plasseringen av ventilregisteret på siden av sylinderen istedet for oppå ( Som Indians mod. 0) HD konstruksjonen gjorde det mulig med større ventiler. Svinghjulet var plassert utvendig og gav en kvikkere motor men det var helt innkapslet i en solid kasse, i motsetning til andre med liggende sylindre, hvor kjøreren måtte passe på å holde buksene fra det åpne svinghjulet. Den var uten tvil den best konstruerte av samtlige av dette slaget på markedet.

Den noterte seg for flere seiere i landveislop og slo større maskiner som Exelsior og Indian ved flere anledninger, Modellen gjorde seg bemerket i Europa og spesielt på Brooklandbanen. Den vant et kapplop med en Bentley med 3 l motormed en gjennomsnittshastighet på 54,3 mph. Den ble foretrukket av kvinnelige kjørere og også kongelige. Kronprins ( Kong ) Olav skal ha hatt en (forf.oplysning betviles av Hans F. Messel).

Tilslutt bør nevnes at en herre ved navn Edwin Hogg brukte en Sport ved karleggnig av Death Valley. I løpet av 14 dager kjørte han 1200 miles hvorav 2/3 i selve Death Valley. Fra 60 fot under havets overflate og til 3500 fot over. Fra sviende varm ørken og til snø. Han slet ut et par dekk på turen, men behøvde ikke forta en eneste reparasjon eller justering.

Den kom på markedet likt med Indians Scout. I konkurranse med denne vant den på fløt mark, men måtte gi tapt i bakkeløp. Det har vært mange spekulasjoner omkring hvorfor H:D tok den ut av katalogen i 1923. Den var etterspurt blandt forhandlere og entusiaster, men det kom ingen forklaring på hvorfor den forsvandt. Dog var den tilgjengelig på det Europeiske markedet fram til 1925. Forfatterens konklusjon er følgende:

Den var fullstendig forskjellig fra senior hd modellene. Dens konstruksjoner belastet ingeniørstaben ekstra fordi den var ulik de andre modellene. Den ble derfor dyrere å produsere, enn for eksempel Scout for Indian. Dette ble forverret ved at den trots popularitet ble solgt i mindre antall enn Scout. Indian kunne trekke fordel av Scout ved konstruksjon av andre modeller. De konsentrerte der derfor sin energi om Scouten, mens HD måtte konsentrere sin energi om de store modellene hvor de sto sterkere enn Indian. Sporten kunne ikke utvikles til en stor maskin av flere grunner. Ingen hadde greid å bygge en Flat Twin på mere enn 750 cc. Dessuten sto det ennå mye igjen å utvikle på den store modellen.

Så selvom Sporten var en hendig maskin for kjøperne, var det ingen god forretning for fabrikkene på lengere sikt. Siden fabrikkene var streng forretningsmessig i slike saker ble den prompt fjernet fra katalogene. I 1969 bekreftet President W.H. Davidson denne konklusjonen. Maskinen var tildels beregnet på det Europeiske marked, men nådde ikke den popularitet som den var tiltenkt.

Neste gang, Verdens største motorsykkelfabrikk.

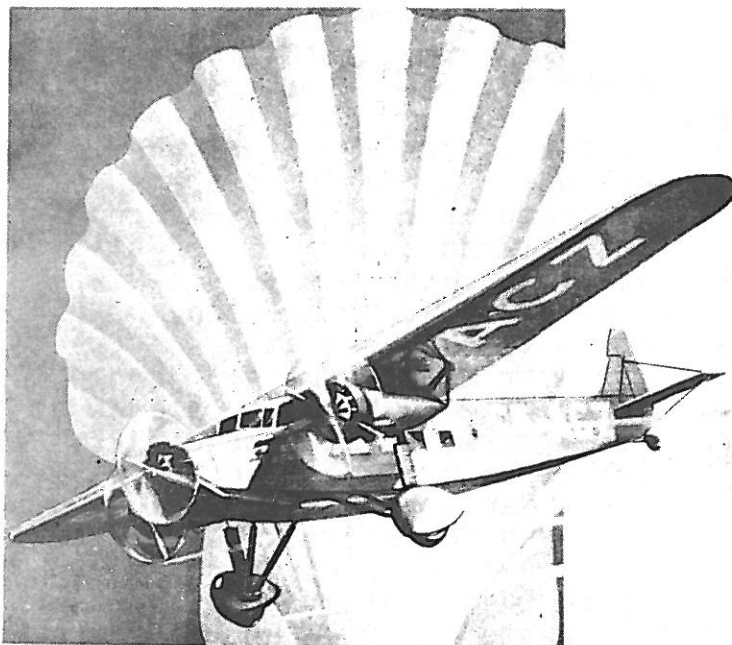
## For 50 år siden

8. november 1924

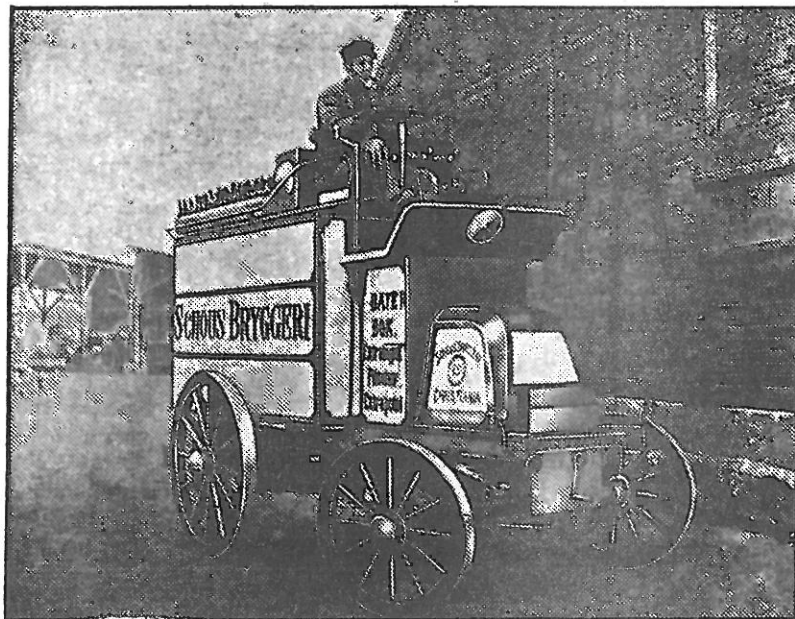
«Den kjendte norskfødte bilist Sigurd Haugdahl har nylig i automobilløp paa væddeløpsbanen i Minneapolis sat en ny fenomenal verdensrekord. Med sin væddeløpsmaskine opnaadde han en hastighet av 180.27 engelske mil i timen, eller 290 kilometer. Forøvrig indehar han alle verdensrekordene for banekjøring over distancene fra 1 til 10 engelske mil. Haugdahl er født i Levanger, hvor hans far har været lærer. Han er utdannet som bilmekaniker, og har selv bygget sine væddeløpsbile.

18. november 1924

Tross stigende automobilpriser i Amerika er prisen paa Chevrolets lukkede vogner blitt betydelig nedsatte. Chevrolets Sedan, som tidligere kostet kr. 9375, koster nu kr. 8375. Denne nedsættelse er muligjort ved at fabrikationen delvis er henlagt til den nye Chevroletfabrik i Kjøbenhavn, og den besparelse med hensyn til fragt, arbeidsløn o. l., der opnaas ved at montere vognen i Skandinavien, kommer utelukkende kjøperen tilgode.



Flygstyrelsen, Aerotransport och alla Europas ledande flygbolag använda  
**AEROSHELL** Aeroshell — den fulländade motoroljan.



### VÅR FÖRSTE LASTEBIL

og den første bil som ble innregistrert i Norge.

.....

Sommeren 1899 gjorde direktør von der Planitz ved Schous Bryggeri et innkjøp som kom til å sette spor etter seg, ikke bare for bryggeriet, men også med hensyn til bilens gjennombrudd her i landet. Under en reise i Tyskland fikk han stifte nærmere bekjentskap med de nye motordrevne kjøretøyene, og han besluttet å kjøpe en slik lastevogn til transport av varer for bryggeriet. Valget falt på en, etter datidens begreper, kraftig 2-

sylindret Daimler, og på denne ble det bygd et spesielt varekarosseri som ville egne seg for bryggerikjøringen. Og at vogna ble spesiell, det kan folk som husker fra den tiden, fortelle. Automobilten til bryggeriet ble en sensasjon.

I tidligere omtaler av norsk bilhistorikk har det ofte forekommet at denne bilen ble betraktet som den første i landet, og dette skyldes sikkert at den ble så veldig kjent, i motsetning til de motorvognene vi hadde tidligere. Men dette er nå likevel den første lastebilen vår, og som den første bil med hjemstavn i Oslo, ble den registrert som nr. 1.

(FORTS)

# Veteranvogn-museum i Oslo?



Skipsreder Ragnar Andresen viser frem en av de 40 veteranvognene, en NAG fra 1912. Den har plass til 10 personer og har vært ombygget for skinnetraffikk. I flere år ble den benyttet i lokaltrafikken mellom stasjonene i Hamar-distriktet.

Norge kan nu få sitt veteranvognmuseum med en grunnstamme på mer enn 40 biler, hvor den eldste i samlingen er fra før århundreskiftet — forutsatt at det kan skaffes egnede lokaler. Skipsreder Ragnar Andresen i Oslo har tilbudt å stille ut hele sin samling av gamle, verdifulle kjøretøyer både i Hamar og Oslo.

— Jeg har skaffet meg disse vognene gjennom mange år, sier skipsreder Andresen i en samtale med Aftenposten, og det er nå mitt ønske at de skal kunne samles på ett sted, slik at publikum kan få glede av dem. Jeg henvendte meg i første omgang til Oslo, men det ser mørkt ut med hensyn til egnede lokaler — og foreløbig har jeg sparket ballen videre til Hamar. Oslo kommune mangler visstnok tomt til

bygging av et slikt museum, og andre lokaler er det såvidt jeg skjønner vanskelig med. Jeg synes hovedstaden burde ha denne samlingen, bilene er ting som ikke kan erstattes. Mitt håp var at et slikt museum kunne etableres i Oslo og at vi kunne få et verksted for restaurering i tilknytning til museet. Bygdøy ville etter min mening vært glimrende egnet til formålet, men dessverre var det ingen muligheter ved Norsk Folkemuseum. Jeg er selv medlem av Norsk Veteranvognklubb, og jeg har snakket med medlemmer av klubben som mer enn gjerne vil låne ut sine kjøretøyer til et slikt museum — de forbeholder seg bare rett til å bruke vognene når det arrangeres veteranvognløp og lignende.

Når jeg nevner et verksted i tilknytning til et eventuelt museum, sier skipsreder Andresen, så er det

ut fra ønsket om å kunne foreta en videre restaurering. Flere av de bilene jeg har trenger det, og dessuten kjøper jeg stadig gamle biler — jeg reiser antagelig til utlandet med det første for å forsøke å erverve noen riktig fine eksemplarer av veteranvogner, sier skipsreder Andresen.

Skipsreder Andresens samling av gamle biler er meget verdifull, og den rommer veteranvogner som stammer fra bilens barndom frem til før annen verdenskrig. Det ville være meget beklagelig om Oslo ikke kunne finne en utvei med hensyn til lokaler. Man unner naturligvis Hamar å få en slik samling biler til en permanent utstilling, men i Oslo har man Norsk Veteranvognklubbs hovedsete, og det ville derfor være mer naturlig om samlingen kunne plasseres her. Man kan ikke la Andresens enestående tilbud gå upåaktet hen.

( Tilbudet har nå gått upåaktet hen; -ovenstående klipp fra "Aftenposten" er 8-10 år gammelt, og noen burde på denne tiden grepet en slik sjanse! NAG'en på bildet har forøvrig en gang i tiden tilhørt Reidar Kristiansen.)

## Drammens Tidende og Buskeruds Blad

For 50 år siden

12. november 1924

1. november 1924

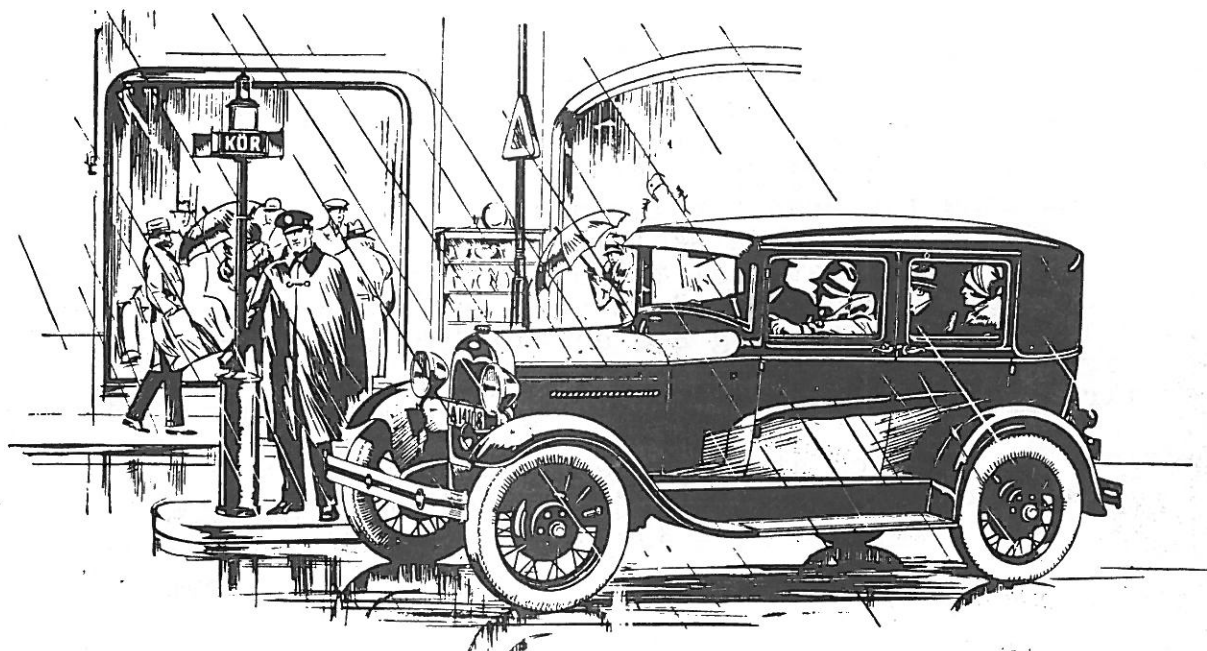
En chauffør i Drammen er av to damer anmeldt for uvrer kjørsel og for beruselse i tjenesten. Damene blev av vedkommende chauffør invitert paa en biltur men de maatte stige av underveis paa grund av hans kjørsel. Da han stanset for å sette damene av, sovnet han ved rattet. Hans certifikat er av politiet tat i forvaring indtil saken blir nærmere undersøkt.

Det er farlig at la smaabarn faa lov til at sitte paa stigbrettet paa bilene. Sriveren herav har flere gange været vidne til at smaabarn faar lov av chaufføren til at sitte paa stigbrettet fra den ene butik til den anden. Der maa rettes en alvorlig henstilling til chaufførene om at de optrør myndig overfor barna og paa ingensomhelst maate tillater nogen paastigning.

31. oktober 1924

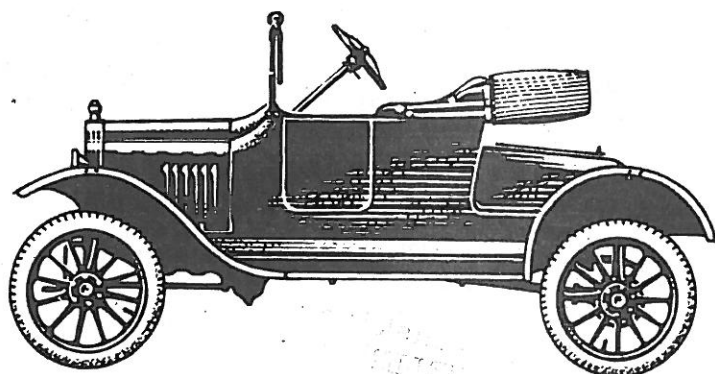
Naar De setter bort Deres bil for vinteren, saa husk at batteriet skal oplades flere gange i løpet av vinteren. Et uladet batteri odelægges. Send mig Deres batteri, og jeg opbevarer det over vinteren, og De faar det like godt tilbake til vaaren.

Sverre Samsing.  
Schultz gt. 16.



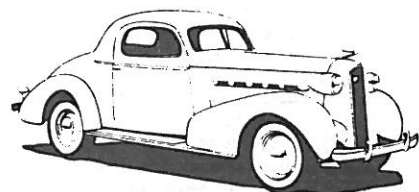
## månedens veteran:

• 1920 • FORD T RUNABOUT •



### 1920 - Ford T, Runabout.

Den 4-sylindrede motor på 2900 ccm utviklet 20 HK, som ga en topphastighet av 60-70 km/timen. Denne modellen var datidens billigste og letteste — og dermed raskeste — utgave av den berømte «Tin Lizzie». Dens sportslige utseende tiltalte særlig ungdommen. Ford T var også populær blant gårdbrukere og kjøpmenn. Ved et enkelt grep ble bagasjerommet gjort om til en enkel og billig varevogn.



La Salle 1936

### Aftenposten

Lørdag aften 16. november 1974

## Bil av sølv på fem tonn

Da den amerikanske veteranbil-samler Tom Barret i Arizona kjøpte en Mercedes som hadde tilhørt Hitler, for over en million kroner, antok man at det var verdens dyreste bil. Det finnes imidlertid en enda mer kostbar veteranbil. Det er den fem tonn tunge Daimler av kompakt sølv som i 1906 ble laget for den indiske maharajaen av Raywar. Den har vært brukt bare en gang hvert år i en religiøs prosesjon.

EXTRA-ANNONSE-EXTRA-ANNONSE-EXTRA-ANNONSE-EXTRA-ANNONSE-EXTRA-ANNONSE

### DODGE 1939.

Dodge 1939-mod., 4-dørs sedan med original lakk og trekk. 6-cyl. 85 hk. motor, kilometerstand 106 000 km. Ekstra forfjærer og 8 originalfelger medfølger. Bilen er meget pen, er registrert og har kun hatt en eier. Pris kr. 6.200,-.

henv. Ulf Johannesen, Haråsvn. 13, OSLO 2.

LÅVEN NOK EN GANG.....

Heldigvis begynner låven på Lierskogen nå å fylles, selv om det fremdeles er noe ledig lagerplass. De som akter å benytte seg av tilbudet, MÅ nå innfinne seg (!) da snøen skaper store vanskeligheter for de som skal opp låvebrua.

Samtidig vil vi innskjerpe reglene for lagring (som refererer til bestemmelsene for brannforsikring):

- Bensintanken skal tømmes.
- Batteriet skal tas ut.

Vi gjør videre oppmerksom på at hverken Motorhistorisk Klubb eller eieren av låven påtar seg noe ansvar for de kjoretøyene som befinner seg på låven. Hver enkelt eier må selv sørge for den nødvendige forsikring, eller eventuelt selv ha kjoretøyet lagret på eget ansvar.

Tilslutt må vi be om at de som ennå står til rest med betaling av leie, nå må ordne dette snarest og INNEN UTGANGEN AV ÅRET. Betaling skjer til kassereren, som også kjenner de forskjellige satsene.

Ö.L.

- A N N O N S E R -

BYTTES:

Original CHRYSLER "Saratoga" 1939, ubetydelig rust, eller helt igjennom original og komplett CHEVROLET 1927 Touring m/"grosserer-ratt", gis i bytte for: EN SKIKKELIG BÅT (ikke plast!) med innenbords motor. JEG SÖKER:

1 reservehjul til FIAT "503".

PER BAKKE,  
3600 KONGSBERG.  
tlf. 034/ 31618

SELGES:

Strålkastare till 1932 FORD "B" & "V8", samt inre dørhandtag och fönstervevar till TROLIGTVIS samma bil. CARTER "YP" förgasare. Kaross och halv ram till PONTIAC "Eight" 4-d. sedan 1939, kan anvisas.

SELGES eller BYTTES:

Ett antal 78-varvs grammofonskivor (dubletter), säljes eller HELLRE, byttes mot andra 78:or. Dessutom säljes eller bytes ett parti 45-varvsskivor (single & EP).

SIXTEN PETTERSSON,  
Box 9757,  
S-87100 HÄRNÖSAND,  
Sverige.

KÖPES:

ALLT ifråga om gamla dragspel och det mesta ifråga om gamla vevgrammofoner och 78-varvs grammofonskivor. Dessutom sökes gamla fonografer med cylindrar. Beträffande bildelar, bilar, etc.; SE min annons på sidorna 21/22 i GAMMELBIL-POSTEN no. 9/74. Betr. MONARK 98 cc mc, så skall årgangen vara 1938, vilket inte blev angivet i denna annons.

Bil, mc- och cykellitteratur KÖPES, SÄLJES och BYTES.

SIXTEN PETTERSSON,  
Box 9757,  
S-87100 HÄRNÖSAND,  
Sverige.

SELGES:

Ett år gammelt steamapparat, type "Damp-Jenny" (mobilt) kr. 4500,- (Ny pris kr. 10.000,-)

KJÖPES:

Bakaksel med mellomaksel, samt 2 stk. hjulkapsler til BUICK 1935-mod. "Serie 60".

Henv. ARNE CHR. KARLSEN,  
3410 SYLLING.

tlf. 84 90 32.

NB. Annonser som kommer til redaksjonen etter den 20.de i måneden, kan ikke påregnes å komme med i det førstkomende nummer av GAMMELBIL-POSTEN!

- A N N O N S E R -

TIL SALGS!

British Bedford, liten lastebil, årsmodell 1937. Komplet, gode dekk 5.50x17".

henv. JAN SANDHOLT,  
tlf. 82 62 58

SÖKES:

Baklykt m/brakett, Radiatorfigur, Fremre støtfanger med pen fornikling, til ESSEX "TERRAPLANE" 1933

FINN BRYHN,  
Box 174, 3430 SPIKKESTAD.

ÖNSKES:

BMW "Isetta" (boble), HEINKEL Cabin eller MESSERSCHMITT; hel eller deler.

MARTIN GILJAMSE,  
3320 VESTFOSSEN.

tlf. 85 07 11 kl. 7.30-16.

HJELP.....!

Jeg mangler FRONTLYKTER, RATT og FORGASSER til "Chrysler" 1926/27.

ODDLEIF KVÅLSETH,  
Myrabakken,  
3022 SOLBERGELVA.

JEG SÖKER-:

Delebil OVERLAND WHIPPET 1927-30 modell. Alle deler er av interesse.

MARTIN FELLA,  
Meieriveien 10,  
3000 DRAMMEN.

tlf. 82 12 32.

TILSALGS:

FORD "Prefect" 1939 i meget bra stand. Motoren er overhaldt, rustskader reparert, ny gummi. Kun en eier inntil avregistrering i 1974. Pris kr. 2000,-.

Tlf. 033/ 51168.

SELGES eller BYTTES:

Radiator med kappe i messing til FIAT "501" 1922-23 modell.

Önsker rokk, tutgrammofon e.l.

FRODE HOLM,  
Kanada,  
3410 SYLLING.

tlf. 83 30 15 (7-16)

ÖNSKES KJÖPT:

-Til Ford V8 1935 Cabriolet-:  
Grill (pen), hjulkapsler (pene) ev. delebil.

-Til Ford T 1926-:

Kalesjestativ, bakskjermer.  
H.A. RYGH,  
Kvan Gård,  
3080 HOLMESTRAND.

Tlf.kl.8-16: 02-120120, 1.770

SELGES:

1936-modell HUDSON m/overhald motor, ikke rust. Må trekkes om.

LEIF PETERSEN,  
3020 KROKSTADELVA.

tlf. 82 61 05.

Til CHEVROLET "Standard" 1936

önskes kjøpt GLASS og REFLEKTORER til frontlyktene.

EMIL RÖED,  
Furulia 24,  
3000 DRAMMEN.

ÖNSKES KJÖPT:

Sidevogn til INDIAN "Scout" 25-35.

OVE LOEN,  
Gml. Borgenv. 19,  
1370 ASKER.

ÖNSKES:

Kalesjestativ og frontglass til CHEVROLET 1927 Touring (åpen).

PER AVDAL,  
3400 LIERBYEN.

tlf. 84 63 22.

+++++

U P P R O P :

Ägare av tjeckiska bilar och motorcyklar äro välkomna att anmäla sitt (eller sina) innehav, till: CZ-REGISTRET, c/o Pettersson, Box 9757, S-87100 HÄRNÖSAND, Sverige. UTOM ägare av Tatra/Nesseldorf/Austro-Tatra/Lorraine-Tatra samt Röhr "Junior" och Stoewer "Greiff Junior", vilka bör anmäla sitt innehav under adress: THE INTERNATIONAL TATRA-REGISTER, c/o Pettersson, Box 9757, S-87100 HÄRNÖSAND, Sverige.

+++++

# Head er forskjellen?



**Assyrernes stridsvogner** spillet den største rolle i de slag der avgjorde nasjonenes skjebne for 3000 år siden. I kamp mot de moderne panservogner og tanks vilde de være uten betydning

**Praktisk utnyttelse** av automobilen og den moderne stridsvogn muliggjøres for en stor del takket være de mineraliske smørefjeller utviking.



**Som det eldste** smørefjellerna har Vacuum Oil Company alltid gått i spidsen med forbedring på forberding innen smørefjellteknikken. Når store verdier står på spill og man er avhengig av korrekt smøring, anvendes fortrinnsvis Gargoyle Mobiloil. Disse oljer har ennå aldri sviktet.

**De vil også finne** at det ikke bare er sikrest, men også mest økonomisk å følge de 609 motorfabrikanter, der anbefaler Gargoyle Mobiloil.



Forsøgt Returkanna.  
Øket sikkerhet. Samme pris som i løssalg.

Kjøp alltid **GARGOYLE MOBILLOIL** ikke bare «Olje», forskjellen vil vise sig i bilens jevnere, sikrere gang.

## NORSK VACUUM OIL COMPANY A/S

Forhandler i Drammen :

**Harald Ibsens Autoforretning, Jernbanegt. 8. Telet. 487 k.**