

180

motor
HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strømsø, 3001 Drammen.
Postgiro 3 75 09 24

REDAKTØR

William Kjoss

Redaksjonsadresse:

Postboks 183

3430 SPIKKESTAD

MEDELMSKONTINGENT 1980:

med avis kr 90,-

husstandsmedlem

uten rett til avis kr 20,-

Styret:

Formann:

Alf Bryhn jr. Boks 174, 3430 Spikkestad tlf -

Nestformann:

Oddleif Kvålseth, Myrabakken, 3022 Solbergelva tlf -

Sekretær:

Finn Torgersen, Riksveien, 3020 Krokstadelva tlf 82 62 40

Styremedlem 1:

Tore Woldstad, Loesmoen, 3300 Hokksund tlf 75 20 66

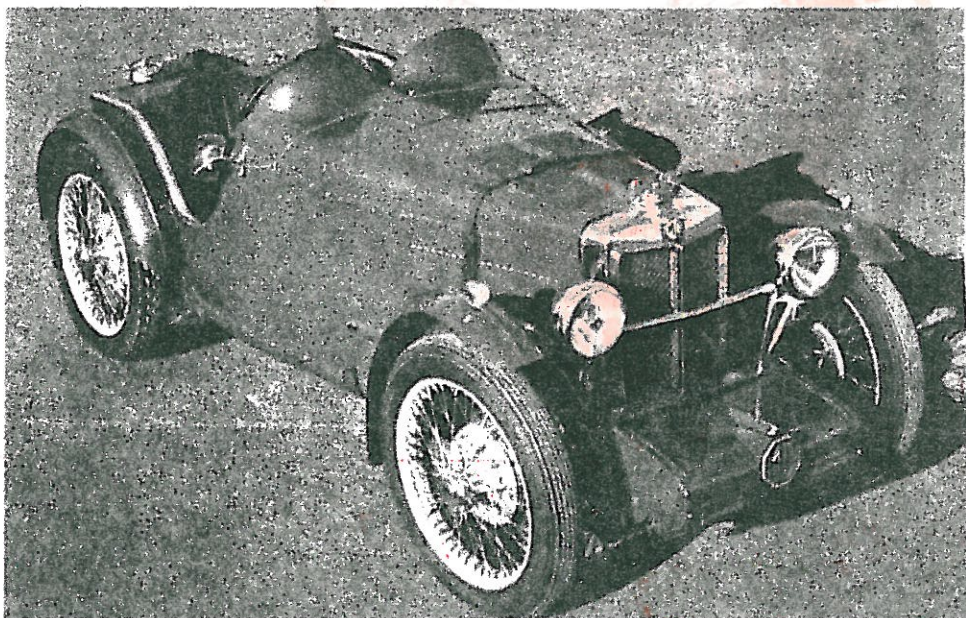
Styremedlem 2:

Reidar Kristiansen, Engelsrud Terr. 1, 1370 Asker tlf -

Kasserer:

Finn Bryhn, Boks 174, 3430 Spikkestad tlf -

Den gang det var biler til



M.G. Monthlery Midget C-type fra 1931 er det lite trolig man møter på veien. I dag finnes det bare 13 registrerte eksemplarer i hele verden. Den engelske M.G.-fabrikken har bygd biler siden 1924, men det var først i 1930 at de forsøkte seg på racerbanen. Det var med vanlige sportsbiler som bare var blitt utstyrt med spesialdekk, kompressor og spesielle motordeler. C-typen fra 1931 ble fabrikkens mest kjente racer, en liten bil som veide bare 500 kg og med en motor på bare 746 cc. Men over 160 km/timen var den god for.

Tekst og foto: Sven Erik Delér.



fra førerretet~:

Så har vi allerede tatt fatt på 80 åra.
Med litt vemod å tenke tilbake i 70 årene, for i denne tidsperiode ble jo vår klubb startet, da av noen ganske få som møttes til et hyggelig samvær, ja alt var uforbintelig.

Men i disse årene har nok vår klubb fått en annen utvikling, en hvad disse få vell hadde tenkt på.

Håper personlig at 80 åra vil gi oss like stor framgang og glede for alle, slik som miljøet er og har vært blandt medlemmene på møter og ellers andre arrangementer og sammenkomster.

Vi har alltid hatt en følelse av et årskifte liksom er å forsere på en bakkekam.

Den siste delen av det gamle året står for oss som en slags klatring i motbakke som kulminerer i og med overgangen til det nye året.

Straks vi har gått inn i et nytt år virker det som vi er over "bakkekammen", og så beveger vi oss liksom i medbakke igjen.

Antagelig har det en sammenheng med at vi da har lagt årets mørkeste tid bak oss, og det igjen går mot lysere tider.

Skønt lysere tider...? Ikke før er vi inne i et nytt år, før vi skal straffes på lommeboka. Det har nesten blitt en tradisjon dette at prisene stiger hver eneste januar, det skjer nesten automatisk og man har etterhvert blitt så vant med det at knapt noen klager lenger.

Ikke fordi vi troe at d e t ville hjelpe....

Oljemilliarder og annen "velstand" tiltross: vi skal neppe forsøke vårt jordiske gods i særlig grad i 1980 heller.

Så det får være vår smule trøst - i år som så mange ganger før at det er mange som her det verre. Ja, det finnes til og med noen som ikke engang har en hobby å sysle med, og det må være å leve i den ytterste armod!

Så ta godt vare på det du har.

Og med disse ord, vil jeg få ønske alle leserne av avisa

ET RIKTIG GODT NYTTÅR !



STIFTET
18. OKT. 1972

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193. (STRØMSØ)

3001 DRAMMEN

Postgirokonto 3 75 09 24

Medlemsmötet 4. desember.

Første del av møtet skulle være ekstraordinær generalforsamling. Flokka halv åtte klemte Alf på "bærten", og møtet kunne begynne. Det var ikke kommet innvendinger til innkallelsen, og med formannen som møteleder ble det stemt over forslaget om husstandsmedlemmer. Alle de tilstedeværende var enige i det fremsatte forslag, og heretter blir det altså mulig å melde inn kone og børn i klubben for tjue kroner året. Et familiemedlem har ikke rett til å få avisa. Med dette var den høytidelige delen over, og man gikk over til den avdelingen som var vanlig møte. Det var ikke lagt opp noe spesielt program for dette, så det ble mest "fornuftig" prat rundt bordene med kaffe og det vanlige attåt. Dog ble det loddet ut og trukket, og det uunngåelige spørsmålet avslørte to "nye". En med Norton, og en med bil. Den nye redaktøren ble også presentert. Vi har sett'n för (som speaker på løp i klubbens regi). Etter hvert som det nærmet seg stengt tid ønsket Alf, som det passer seg en formann på årets siste møte, God jul og Godt nyttår og vel hjem.

Medlemsmötet 8/1-80.

Mange hadde funnet veien til Drammen denne andre tirsdag i 1980. Kveldens gjest var Trygve Krogsøter som denne gang med sine lysbilder og adskillig prat skulle kåsere om "Biler i miniatyr". Det hele tok til med biler i keramikk som rene pyntegjenstander og fortsatte med de forskjelligste utgaver i materiale som blikk, tinn sink, bly, gummi, plast osv. At folk samler på modellbiler er kanskje vanskelig å tro for mange, men når vi blir fortalt at prisen på enkelte utgaver ligger godt over hva man kan tenke seg å gi for et veteranbilerne, ja, da får jeg nesten lyst til å plyndre leikekassa til guttungen.

Formannen leste opp en hilsen fra Danmark og Henrik Housøller. Det var påmelding til årsfesten og betaling av medlemskontingent. Grisen (utlodningen) er trukket, og den heldige vinneren hentet gevinsten lørdag før jul. Møteslutt mellom ti og halv elleve.

Sekr.

Aristokrat fra 1927



Drosjeeier Anton Frikstad i Heidal er eier av en 1927 mod. Studebaker. Nå har han fått den registrert og snart skal den lakeres OGS's originalfarge. Slik den er i dag ligger fargen nokså nær opp til originalen, men den rødbrune fargen er litt for mørk og den beige litt for lys. Det var i 1965 at Anton kjøpte bilen. Da hadde den stått ute i fjorten vintre, slik at kalosjen hadde mørknet vekk. Derfor har Anton restaurert den aristokratiske vogna med ny kalosje og skikkelige dekk. Solide suker både i karosseri og motor. Bilen er jo 52 år, og det skulle vært morsomt å sett en av dalens biler etter så lang tid, hvorav 14 vintre i friluft. Trolig ville det ikke vært mer igjen av bilen enn noen rustskolmer. Studebakeren fra 1927 vekker oppsikt der den kommer, og forleden da den var på Otta samlet den om seg interesserte tilskuere og beundrere. Bl.a. både den gamle og den nye verksmesteren ved Otta Auto. Litt ventilbank i motoren, som ellers går godt og drar villig. Det er en seks sylindret rekkemotor. Motoren har ikke bensinpumpe, men vakuumtank. Bilen tilhørte opprinnelig OGS (Otta-Geirganger-Stryn) og har mange fjellturere bak seg. Kr. Jordet, Pladsen og Knutsen, samt Nygård på Otta kjenner denne bilen godt. Det er eieren sjøl som sitter ved rattet, og med seg har han Gunnar Bilben og Oddbjørn Dahl.

-odd

Innsendt av : Ivar Engerud

En motorsyklist fra Østerdalen var nede i byen. Der traff han en sambygding. Han spurte om han kunne få sitte på oppover. Jada, det var det ikke noe i veien for. Motorsyklisten tenkte at hadde han ikke vært redd før, så skulle han bli det denne gang.

De kjørte av sted, og syklisten kjørte det han var god for ! Da de kom fram, går passasjeren av, går rundt sykkelen og kikker og så sier han: Ja, en kan nok kjøre fort med en sånn der, om en vil !

Innsendt av : Harald Amundsen

Annonser

6

DKW motorsykkel 125 ccm, 1956 tilsalgs. God stand.

Harald Amundsen
Motorsykkilverksted
Tlf. 033/ 81 730
Raveien 5
3195 Borre

Hudson Jet Lainer.

Har til salgs en Hudson 1954 m. 4 geara automat
2 dørs sedan. Bilen er i helt original stand og
fri for rust.

Selges til høystbydende.

Gunnar Kjemperud
Horgen
3300 Hokksund

TIL SALGS

Radiator m/kappe til Essex 1926 - 27.

Deler til Mercedes 200 Diesel 66 mod.

Rolf Viktor Hansen
Tlf. 033/ 50 193
3093 Hillestad

ØNSKER Å KJØPE

Tempo vare-motorsykkel 125 ccm med 3 hjul. Må være
i bra stand. Hvis det er noen reservedeler til den,
ser jeg gjerne at de følger med på kjøpet.

Tom Aspelund
Blokk C - B
Kalstad
3770 Kragerø

KJØPES

Til Essex 1930 : Parklykter, glass og reflektorer til hovedlyktene, komplett instrumentbord, bensintank, frontnutenramme, venstre bakskjerm og navkopper.

Til Ford 3/4 tonner 1945 - 47 : Radiator til V 8.

BYTTES

En Royal Enfield 350 ccm 1938 uten papirer.

Til Chevrolet 1931 : Ramme, forstilling, kardang, 2 motorer, 2 gearkasser, 2 lyktehus, instrumenter, 1 starter, 2 dynamoer, 2 fordelere, 3 topplokk, radiator, radiator-kappe, panser, torpedo, 4 platehjul, ratt og styresnekke, støtfanger foran.

Til Chevrolet 1929 : To hovedlykter.

Til Chevrolet 1927 : Ratt, styresnekke, panser, vannpumpe, spedometer, parklyktehus.

Vidar Loftsborg

3647 Hvittingfoss

Tlf. jobb : 768 100 linje 40 Hvittingfoss.

KJØPES

Alle deler til Minerva 6 syl. 1923 mod. Spesielt stor støteforgasser av typen STHEMOS eller ZENITH.

Til Chrysler Arflon 1934 mod. 8 syl. ønske grill, radiator, 2 felger 16 tommer, instrumenter, div. dørhåndtak og listverk. Evt. ønskes delebil.

Til Whippet 1929 mod. åpen ønskes høyre forder, 2 stk. felger 19 tommer med 4 feste-ører.

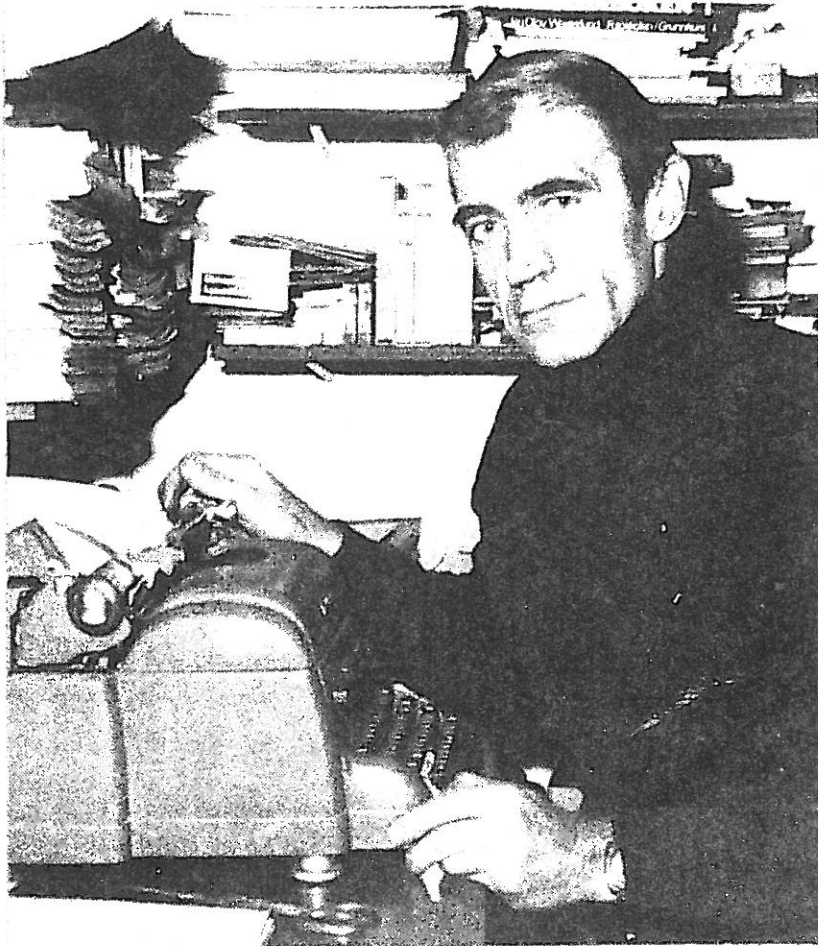
Til Ford V 8 1936 mod. søkes radiator, ratt, instrumenter, støtfangerhorn.

Syvind Gladhus

3950 Gol

Tlf. priv. 067 / 74276

jobb 067 / 74323 ('8-16)



Hva har du tenkt å gjøre nå, som du ikke har hatt tid til før? Først og fremst skal jeg slippe ut lufta lenge og hørbart, så skal jeg rydde opp i alt rotet som avisproduksjonen har medført, men jeg har jo ikke tenkt å gi på båten aldeles alt da som heter gamle biler, jeg har jo bl.a. en del meget bra bøker om disse. Men i første omgang så skal jeg sette meg ned på rompa og så skal jeg prøve å skjønne det at nå er du fri. For skal jeg være ærlig, så har de siste par årene vært en hard belastning.



Idag är det första
dagen i resten
av ditt liv.
Kom ihåg det!

Dette var teksten som fikk Sivind at tenke på fremtiden, og at det var andre ting å gjøre enn å sitte inne og skrive avis.

Det kommer av at jeg har mange interesser utover det å stelle med gamle biler. Det å stelle med gamle biler har jeg faktisk ikke fått gjort, jeg har stelt med papirer og skrivemaskiner, det jeg har gjort har jo vedrørt gamle biler, men jeg har ikke fått tid til nesten å røre en skrue på bilen min.

Hvilke andre interesser har du som du nå vil realisere? Så på ski? Nei, da verden da! Jeg har ikke hatt ski på bena siden jeg tok av meg de hvitmaltene som har- en lånte bort, og da spente jeg de bort i en trelegg, de spintra, og da hadde jeg ikke mere ski etter den tida. Så jeg er ikke glad i sånt. Jeg fore- trekker sol og sommer. Jeg vil nå bl.a. reise rundt å besøke folk, det har jeg praktisk talt ikke hatt tid til på lange tider, har brukt meste- parten av fritiden min på dette her. Det har ikke vært noe igjen hverken av tid eller energi. Så i hvert fall skal jeg prøve å sette meg ned og forstå det, at jeg nå plutselig har litt bedre tid, og gjøre litt av det jeg har lyst til og som jeg ikke har hatt tid til før. Fotografe- ringen din, er det en stor hobby for deg? Ja, det må jeg nesten si ja til, men det er jo en ting som er blitt veldig forsenbt da. Det er noe som du har tenkt å utvikle mer nå da ?



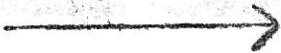
SIVIND SOM LITEN



Det er ikke noen tvil om det. Er det noen motiver du er særlig begeistret for? Gamle biler kanskje? Nei ikke, det har vært et nødvendig onde. Skal jeg foretrekke noe, må det være å ta naturbilder i det hele tatt da, nærbilder av insekter og blomster og den slags - - - og landskaper, men jeg har ikke noe favorittmotiv. Ellers kunne jeg tenkt meg å gå på byen en kveld for å se i vinduene, det er år siden sist. Men om vinteren blir det vel å sitte inne fortsatt vel, du liker jo ikke snø og kulde? Ja, det blir vel til det, det er jo det som er beklagelig, jeg har ikke noe egnet lokale for bilen min, sånn at jeg kunne ha stolt med den i vinter, når det hadde vært tid til det. Du drømmer altså om en oppvarmet garasje da? Vel, ---- ja, men å få det innen en rimelig grense når det gjelder det økonomiske er vel nesten ønsketenkning, for det som er av egnede lokaler er gjerne opptatt av ting som kaster litt mer av seg enn akkurat det å skru på hobbybasis. Men det er ikke det samme som at jeg har gitt det opp da! Jeg har jo en Audi 39 mod. Gläser Cabriolet som jeg skaffet meg i 1965 eller -66, og det betyr at jeg har hatt den i 14 - 15 år. Har du fått gjort noe på den i denne tiden? Ja, noe har jeg nok fått gjort, jeg har sikret meg en delebil. Audien kjøpte jeg for 300 kr. Den sto oppe i parken på Landfalløya, bak det gamle Fløya Gamlehjem, der hvor de har bygd nytt nå. Han hadde fått lov til å sette den der midlertidig, den forrige eieren, men så fikk han beskjed om å fjerne både den og - det sto en Star der også, en -23 modell Star. De skulle rive det gamle bygget som sto der, det var et uthus - for det skulle bygges nytt der. Han fikk tidsnød og var i det militære, så han solgte vel til første og beste som meldte seg, og det var heldigvis meg. Jeg kunne fått den Star'n også, men den var jeg ikke noe interessert i. Så jeg kjøpte den Audien da, det var forresten midt i juli måned, tror jeg. Det jeg betalte var i grunnen nok, for bilen var å anse som et vrak, det hadde vært unger på den, knust instrumenter også. De som hadde hatt den før meg hadde bl.a. hatt planer om å sette inn en svær V 8 motor,

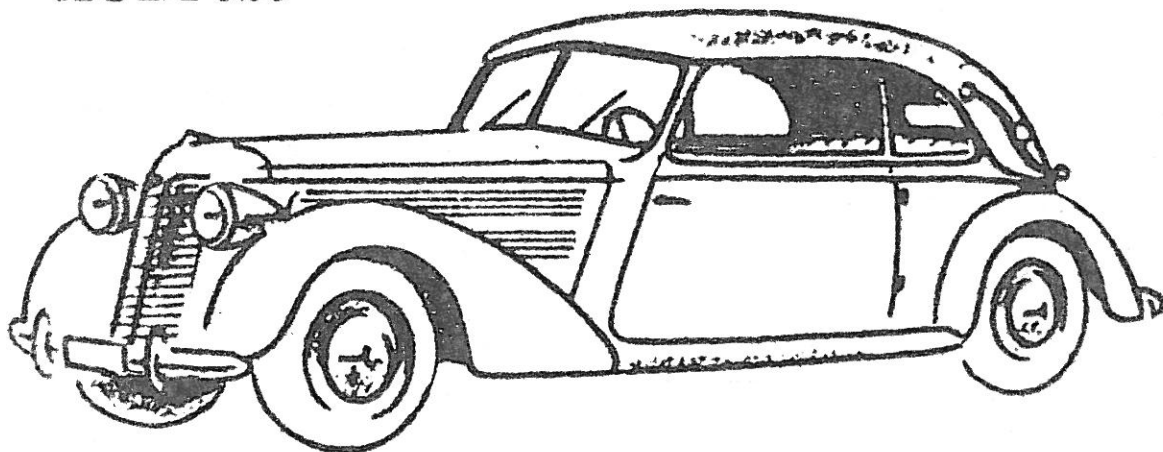


en Jaguar girkasse, noe som de hadde gitt opp, før de fikk ødelagt for mye, heldigvis. Jeg kjøpte da det som var igjen, det var jo noe redusert da. Men så hadde jeg flaks, jeg greide og spore opp en maken, en bil som skulle ha gått oppe på Hadeland. Jeg brukte et par dager i Pinsen på å finne ut hvor den bilen hadde tatt veien. Sent på kvelden fant jeg den hos en skraphandler på Ringerike, 1. Pinse dag, og kjøpte den på flyende flekken. Hentet den helga etter, og dro den da til Lier, hvor jeg hadde en slags opplagsplass den gangen. På den var faktiskst de delene som jeg manglet. Så nå har jeg bilen komplet, med unntak av noen små detaljer som jeg nok skal klare. Problemet nå er at jeg ikke har noe sted å sette bilen, for til våren må vi ut fra der hvor jeg har den lagret nå, så det vil si at jeg er husvill fra mai måned. Jeg må nå ut i marka å finne et sted å plassere den, ellers må jeg rett og slett avskrive hele bilen, og det er jo litt sårt da. Forutsetningen for å kunne få gjort noe, er sted hvor det er tørt og lunt. Det som jeg har fått gjort på den er bl.a. demontert noe. Det er jo en jobb det også, i å for seg. Ellers må jeg si at det er full jobb på den, jeg må ribbe den helt ned til grunnmuren, og ta bit for bit og reparere og skru i sammen igjen, og det er vanskelig å greie på under 2000 arbeidstimer, og en hel flokk med tusenlapper må en vel regne med går med. Så å antyde når jeg kan stille opp i første løpet, det tør jeg nok ikke. Er det mye rust på den? Nei i grunnen ikke. Noe sveising blir det jo på en 40 år gammel bil, men den er hovedsakelig bygd opp på en en ramme av ask eller eik. Det er jo i grunnen en luksusbil, det er ekte lærseter i den, Cabriolet'n er isolert med filt, ullstoffer, belysning i taket. Det er 12v anlegg på den. Motoren er en 6 syl. motor på 3200 ccm, utviklet 75 hk ved 3000 omdr., og det er overliggende kamaksel, en litt sportselig type. Bilen veier nesten 1700 kg. Det var Auto - Union som lavde den bilen der, og Auto - Union besto den gang av 4 bilmerker sammenslått: Flaggskipet, det var Horch, så kom da Audi på 2. plass, så var det en som het Wanderer og lillebroren da, DKW, en totakter, populært kalt 'fliskørja', fordi den besto av nesten bare kryssfiner.



(Fortsatt)

AUDI 920



Når fikk du din interesse for gamle biler ? Det er vanskelig å si, men den første bilen jeg overhodet eide, var en T Ford, det var en ombygd T Ford, bl.a. var det satt på et lasteplan. Den kjøpte jeg oppe i Krogstadelva av han som var graver på kirkegården der. Han hadde kjørt denne bilen i årevis. Han hadde kjøpt en ny en. Jeg ga 200 kr for den, drassan med meg hjem, men jeg drev det aldri så langt som til å registrere den. Det ble bare å leikekjøre med den, på skauen.

Den herligheten varte noen få måneder, så solgte jeg hele greia igjen, forøvrig også for 200 kr ! Så tok jeg de 200 pluss noe til og gikk å kjøpte meg en flunkende ny motorsykkel, som jeg registrerte. Men jeg fant det ikke noe attraktivt å kjøre motorsykkel, for dette var på ettersommeren, og etter hvert så ble det både kaldt og utrivelig og olabukse og genser var jo ikke akkurat det antrekket som egnet seg best når kuldegradene begynte å melde seg. Så jeg var ikke noe glad i det der. Den motorsykkelkarrieren ble heller kort. Jeg ble



så luta lei av å kjøre motorsykkel da både i regnvær og blest. Jeg jobba da, og kjørte på jobben lenge etter at snøen var kommet. Jeg hadde den kanskje et halvt år, i hvert fall solge jeg hele møkka-sykkelen til fetteren min. Han kjørte uten førerkort og ble tatt i Asker. Så i alle fall fikk jeg en tur til da, på vinteren, da var det 15 minusgrader og jeg stilte i sko og dress og poplinsfrakk, og jeg tror at jeg hadde et par hansker på hendene. Kjørte den sykkelen da i fra Asker til Drammen i 15 kuldegrader. Etter den turen har jeg faktisk aldri kjørt motorsykkel, og ikke har jeg noe ønske om det heller !!!

Så ble det biler, og dem har det i grunnen vært en herskare av. En god del gamle amerikanere, også en del gamle drosjer, særlig Chevrolet'er. De kjørte jeg så lenge de hang i hop. Jeg fikk etterhvert en del redskap og erfaring og ble faktisk så modig at jeg foretok motoroverhalinger. Det fungerte oppsiktsvekkende bra. Jeg fikk mange oppskrubbede knoker, men lærte en masse om biler og om hvordan en skulle hive motorer ut og inn, det var veldig nyttig, for jeg har har brukt det siden. Dessuten har jeg den mening at en bil ikke skal koste allverden. Jeg har aldri forstått hvorfor en skal kjøpe bil til 50 000 når en kan kjøre akkurat samme strekningen for en femtepart. Det jeg har med meg når jeg er ute å farer, er erfaringene, de såre knokene har jo grodd igjen da, og noe redskap. Jeg er aldri redd for å legge ut på langtur. Bilen hverken skinner eller blinker i lakken, men jeg har heller ikke bil for å imponere på naboen !! Det jeg er ute etter er en bil som er relativt billig i innkjøp og som er relativt billig å kjøre med. Som jeg dessuten våger meg ut i trafikken med, fordi jeg da etter beste evne, har holdt i trafikkforskriftmessig stand, så jeg kan la meg vinke inn til siden i trafikk-kontroll uten den store skjelven.



Men jeg har foretatt mange rare transporter igjenom tidene. Jeg husker da jeg taua en Opel, var det vel, fra Lier og ned til Stavern for en kammerat av meg. Den hadde vi lagt forstillinga oppe på ei hjemmegjort 'Dollykjerre', ei lang stang med to transporthjul og svingbar bukk på toppen, og var festet i tilhengerfestet. Der var bilen hjulet fast etter alle kunstens regler med kjettinger, og for at det skulle se fint ut, på taket en batteridrevet blinklampe. Vi ble stoppet borte i Enggata, husker jeg, da vi skulle gjennom Drammen. Det var klokka to om natta og vi ble vinket inn til siden. Politimannen ut av bilen og tittet på dette. 'Det var en underlig transport,' og kikket som bare det. 'Ja,' sa jeg, 'det kan en nok si, det er vel ikke så vanlig å se dette her ! Men i alle fall, her er vi !' Han gikk og sparka i hjula og reiv og sleit litt i fortøyningene, det ser jo bra ut dette her, for ordens skyld får vi se på vognkort og førerkort, og så god tur. Det var før det var noen bestemmelser om den slags transporter, så det gikk bra, men i dag hadde ikke det gått, for det som hang og slang bak der, var jo like tungt som trekkvogna. Det var heller ikke noen form for brems på det. Så kom vi til Stavern da, der var tilfeldigvis lensmannsbetjenten ute å seila. Det var jo på morrakvisten. Han var ute på en patrulje der, og han var av det nidkjære slaget. Han skulle også se på denne underlige transporten, da. Han hadde ikke annet å påpeke enn at det manglet baklys på det som hang etter der og dingla. Det måtte vi jo bare innrømme, det var ikke noe. Men så hadde vi ei lommelykt i hanskerommet, vi hadde igjen ei mils kjøring ut til Brunlandnes, vi spurte så tynt vi kunne da, om vi kunne slå på den lommelykta bak som en markering, og det fikk vi lov til allernådigst, siden det var på den tiden av døgnet, på den tiden av året..... Men du vet den sloknet ganske raskt den ! Men frem kom vi da. Ellers har jeg taua biler på alle årstider og til alle tider, alltid har det godt bra.

Av Ivar Engerud

De 22 åra mellom 1. og 2. verdenskrig førte med seg både høy- og lavkonjunkturer for Studebaker Company, South Bend, Indiana. I løpet av disse årene hadde de sine beste - og dårligste - salgsår, ble oppradd for penger, men kom tilbake og startet to nye merker som imidlertid ikke slo an.

De første bilene som ble produsert etter krigens slutt i 1918, var 4- og 6 sylindrede vogner, konstruert av Chryslers "tre musketerer", Zeder, Skelton og Breer. I 1920 forlot de tre firmaet for å starte sin egen maskinfabrikk, og Studebaker kuttet ut sine 4- sylindrede modeller. I stedet forbedret de sin "Light - Six", som nå ble kalt "Special Six". Man leverte tre motoralternativer: "Light Six", "Special Six" og "Big Six", som utviklet henholdsvis 40, 50, og 60 hk.

I løpet av 20- årene utvidet Studebaker fabrikkene slik at man hadde kapasitet til å produsere 180 000 biler årlig. På det meste var det ansatt 23 000 personer i selskapet.

I 1926 bygde man en gigantisk testbane med alle slags vei- og føreforhold, sammen med GM og Packard var Studebaker de eneste som hadde slik prøvebane. Dette året introduserte man Erskine, oppkalt etter Studebakers president, Albert Russel Erskine. Den var firmaets forsøk på å lykkes med en lavprisbil. Selv om den solgte bra i Europa, lå den altfor høyt i pris på det amerikanske markedet, ca. \$ 1000. Til sammenligning var prisen på en Ford A \$ 525.

"Den lille aristokrat" avgikk stille ved døden i 1930.

Den dyktige ingeniøren "Barney" Roos ble ansatt i Studebaker i 1926. Han hadde lang erfaring ved firmaer som General Electric, Locomobile, Pierce Arrow og Marmon. I de neste ti år skulle han være ansvarlig for utviklingen av firmaets vogner

En av Roos' største suksesser var introduksjonen av en fremragende 8-sylindret rekkemotor, en videreutvikling av hans motorer til Locomobile Junior Eight og Marmon Little Eight.



Den ble første gang brukt i President-modellen som erstattet "Big-Six" i 1928. Ved siden av President produserte man Commander og Dicher som var 6-sylindrede fram til 1929.

Studebaker hadde interesser i Pierce Arrow Copany i Buffalo, New York. Selv om de to firmaene forble adskilt under 5-års assosiasjon, var det stadige utvekslinger av erfaringer, ideer og informasjon mellom dem.

I 1929 fikk Studebaker æren av å stille "Pace Car" til "Indianapolis 500" -løpet. De brukte i den anledning en nydelig President Eight Roadster. I løpet av de foregående år hadde den, sammen med tre andre "Presidenter" satt ialt 115 amerikanske fartsrekorder for standardbiler og 11 verdensrekoder. I disse årene stilte det en rekke Studebakere til start i Indianapolis, men på tross av hederlig innsats, ble det aldri noen seier i dette berømte løpet.

I 1930 utviklet og forbedret Studebakers ingeniører frihjul, selv om dette ikke var noen ny ide. I annonsene hevdet firmaet at det var "det største framskrittet siden introduksjonen av selvstarteren"

Året etter, i 1931, utviklet Barney Roos en 10-sylindret rekkemotor(!) Selv om testkjørene skrøt av at den var stillegående, ble den aldri satt i produksjon på grunn av kostnadene og motorens ekstreme lengde.

Studebaker introduserte sitt andre nye merke, Rockne, i 1932. Den var oppkalt etter den norsk-amerikanske fotballspiller Knut Rockne og skulle etterfølge Erskine som **firmaets** billigmodell. Prisen lå på \$ 600-800, og den var derfor mer konkurransedyktig enn Erskine. Rockne var utstyrt med en fullstendig nykonstruert 6-sylindret motor, kalt Model A. Produksjonen av Rockne ble imidlertid kuttet ut allerede i 1933. Da var det produsert litt over 23000 vogner.

Motoren ble allikevel brukt i Studebakerprodukter i 30 år etter: 1934 - 1937 Dictator Six, 1938-1942 Commander, 1947 - 1950 Commander og Land Cruiser og i lastebiler fram til 1961.



1933 ble et år med vansker både for Studebaker og Albert Erskine. Han hadde ledet firmaet under depresjonen som om den ikke eksisterte. Han hadde betalt mer i aksjeutbytte enn det var dekning for i firmaets kapital. Tilsammen var gjelden på over \$ 15 000 000. Dette førte til at Erskine fikk en god del sykdommer, blant annet hjerteattakk. Han hadde i mellomtiden overlatt ledelsen av den daglige drift til de to visepresidentene Paul Hoffman og Harold Vance.

De solgte straks Pierce Arrow til en gruppe forretningsmenn i Buffalo. Da de nye sjefene hadde overtatt i Studebaker, kom det for en dag at A. Erskine hadde en del bank- og forretningssvindler på samvittigheten. Dette ble for mye for Erskine, og i juni 1933 tok han sitt eget liv. (Det er slikt som skjer i den harde forretningsverden.....)

I 1935 var Studebaker igjen et konsern med god helse, men det kom aldri helt i toppform igjen. Barney Roos takket for seg i 1936, da han ikke lenger kunne komme over ens med Harold Vance. Roos ble imidlertid mottatt med åpne armer av Roots Group i England, hvor han brukte geniet sitt til å forbedre Humber, Hillman og Sunbeam.

Designen på 34- og 35 modellene President Land Cruiser var inspirert av Pierce Siler Arrow som ble bygd på South Bend.

I mars 1939 kom Champion- modellen på markedet. Dette var resultatet av fire års ingeniørarbeide for å lage en billig, men pålitelig bil med lave driftsomkostninger. Suksessen lot ikke vente på seg. Salget steg med 87 % fra 1938 til 1939, og med ytterligere 34 % året etter. Champion- modellen utgjorde da 61 % av den totale produksjon ved Studebakerfabrikkene.

I januar 1942 gikk Studebaker inn i krigen. I løpet av de neste fire årene produserte man 200 000 lastebiler, 1500 " weasels" og 63 000 motorer.

Militæret overtok også testbanen for å utprøve militært materiell.



Godkjent for stigning 1:5 fullt lastet:

Anton Frikstad i Heidal har sjuseter med historie

Av FINN EKRE

Drosjeeier Anton Frikstad i Heidal har gjennom årene hatt mange biler «på stallen». Den gjeveste blant disse er nok uten tvil den gamle sjuseteren, en tidligere OGS-bil, som står i garasjen i full kjørbar stand. I parentes bemerket var den ikke til å rikke den dagen G og LT ville ha den ut av garasjen for å få fotografert den i helfigur. Et slikt illebefinnende kan selvsagt hende den beste i bilfamilien. I løpet av sommeren har imidlertid den ærverdige Studebaker Precident Touring av årgang 1927 vært ute på flere turer. Den sekssylindrete sideventilerte motoren går som en klokke når den er i godlage. — Når'n går på tomgang så hører du nesten ikke at motoren er i gang, sier Frikstad. Siden den var så uvillig akkurat den dagen vil helst ville den skulle gå, faller vi ikke for fristelsen til et lite sitat: «— du skulle hør'n når motor'n bare vil gå—».



Slik så Studebakeren ut da Frikstad fikk den til Heidal i 1963.

Når så mye er skrevet om at bilen ikke ville starte skal vi med en gang legge til at vi ved flere anledninger i løpet av sommeren har møtt bilen på riksveg 257 i Heidal. Sjuseteren har i disse tilfelle vært i beste velgående og virkelig vært en stasvogn å møte på velen.

For eleren har sjuseterens historie stor betydning. At en 52 år gammel bil ennå rusler og går, viser oss at det var soliditet over de bilene som ble produsert på denne tiden. Skjermer og karoseri tåler en støyt og det er ikke snakk om at det er noe som gir etter om en setter tomme for hardt på skjermen.

I løpet av disse årene har Frikstad pusset og stelt bilen. Ryddet den for rust, lakket den om og laget ny kalesje. — Rust fantes det nesten ikke, sier han og får et glimt i øyet og gjerne vil fortelle litt mere om bilens historie. Forkortelsen OGS står for Otta — Geiranger — Stryn, og akkurat denne bilen skal ha fraktet forskjellige personer over fjellet til og fra Otta. En av passasjerene en gang i 30-årene var spanskekongen Alfons —, forteller Frikstad som ellers vet at lømværen Pål Gran var den sjåføren som kjørte Studebakeren som nå har fått et visst moderne trekk over seg med registreringsskiltet HS 44100.

Innsendt av :

Ivar Engerud



Lømværen Pål Gran kjørte bilen for OGS. Her er han fotografert på vestsiden av fjellet sammen med stryningen Rasmus Skåre.



Nytt registreringsnummer og blinklys er nesten det eneste som ikke er originalt på «Studebakeren President touring» som Anton Frikstad i Heidal har «på stallen».

Av registreringspapirene som Frikstad har fått tak i, viser det seg at Studebakeren ble registrert på Lillehammer i 1928 på OGS Interkommunale Bilselskap, Otta. Av tekniske beskrivelser nevnes blant annet at det er sekssylindret motor under panseret. Sylindrboringen er på 98 millimeter i diameter med en slaglengde på 127 millimeter. Motoren er bensindrevet. «Tar i fullt lastet stand lengre stigninger på inntil 1:5, og «pris kr. 8.333,-»

Et særmerke på denne Studebakeren er en stripe på sidene. Ingen av de øvrige OGS-bilene hadde denne. Frikstad har en gang sett et bilde av en maken bil på Karl Johan med Fridtjof Nansen og Roald Amundsen. Var det samme bilen? — Dette har jeg ikke greidd å få bekreftet, men jeg vet at da den ble registrert for OGS, fikk den registreringsnummeret E 5077 og ble senere omregistrert til E 6019. Trolig hadde den dette nummeret til den ble registrert på Geiranger Skysslag i 1946 og fikk registreringsnummeret T 1127. Her gikk bilen i tre år til den ble registrert i Vågå. I omlag 10 år var den registrert der, men jeg fikk tak i den i 1963, sier Anton Frikstad.



Generalfeltmarskalk Rommel er død — pansergeneral Patton er død — og jeg føler meg ikke helt frisk heller
Kjell Aukrust.

J u l e l o t t e r i e t.

Trekkningen av julelotteriet er fortatt, og den heldige vinner av en $\frac{1}{2}$ gris var.

Herr Magne B. Eriksen, Chr. Opsahls Bilforetning. Drammen.

Bok J no: 90. Gevinsten er levert.

S t y r e t.

Så vil vi minne om at stoff som skal med i nr 2 må være oss i hende senest 8. mars !!!

Send inn, Send inn. Det er din avis, den blir ikke bedre enn du selv vil . Vi er avhengige av DITT bidrag !!!!

SKRIV TYDELIG ! !

Red.



Det var en gang en sommer.....

Foto Red.