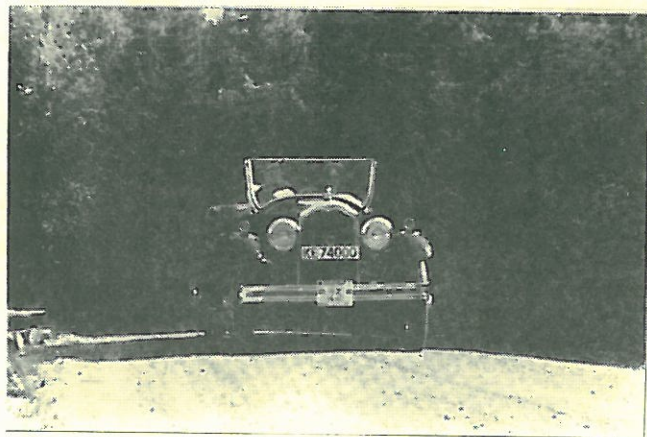


motor

HISTORIKEREN



2 1983



Organ for «Motorhistorisk Klubb- Drammen»

motor

HISTORIKEREN

REDAKTØR
Ivar Engerud
Horgen,
3300 Hokksund

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ) 3001 DRAMMEN

Bankgirokonto 7137 20

Postgirokonto 31

MEMBERSKAPSKONTINGENTEN 1983:

Hovedmedlem med avis.....90
Standsmedlem uten avis....20

STYRET

FORMANN: Mads Jostad, Eikveien 14, 3061 Svelvik. 03-772 03-772176(jo)

NESTFORMANN: Finn Torgersen, Riksvn., 3020 Krokstadelva 03-876240(jo)

SEKRETER: Jan Roger Sand Olsen, Møllenhof, 3020 Krokstadelva 03-878576(priv), 03-870120(jo)

KASSERER: Jan Ove Regstad, Kopperudgt. 105, 3000 Drammen. 03-832133(priv), 03-870120 lj.115(jo)

STYREMEDL.1: Asle Wang, Hans Torrensensgt. 6, 3000 Drammen. 03-818009(pr)

STYREMEDL.2: Jan Sandholdt, Langstrand 27, 3020 Krokstadelva. 03-876258(priv), 03-876923(jo)

Red's

"ENHVER DATO KOMMER FØR ELLE SENERE - VANLIVIS FØR."

-Som for eksempel dagen da manus er sendt skal sendes til trykkeren - kommer som regel før. Og denne gangen kom den ekstra tidlig på grunn av påsken, som forhåpentligvis er vel overstått når dette leses. Jeg vil bare minne om at neste nummer er det siste før sommerferien, så det blir siste mulighet til å bidra med noe stoff før septembernummeret. Vi kan jo innrømme at en del av stoffet neste nummer allerede er klart. Undertegnede hadde nemlig glede av å besøke vår desiderte veteran, Bjarne Holmen, forleden, og vil neste gang bringe en artikkel om den glødende motorsykkelen siasten som fortsatt har mange "jerner" i ilden, blant annet et knippe Harley Davidson'er av følgende årganger: 1919, 1923, 1927 og 1934 pluss en 1923 Indian og et par enda eldre sykler. Men om det i neste nummer...

STOFF til neste nummer må ha tilsendt redaksjonsadresse innen 1. mai, 00000000

FORSIDEN denne gang er også hentet fra fjorårets Høstløp, nærmere bestemt Sand Olsens i 1927 Buick. Måtte sommeren 1983 bli like fin!

Ivar

FOR(D)MANNENS LOVSANG:

Det har vært mye "gråt og tenners gnissel" på denne plass i de to siste nummerne , og av frykt for ikke lenger å bli tatt alvorlig, tror jeg det er nødvendig å kikke litt på lyspunktene i klubb-arbeidet, og lyspunkter er det heldigvis en bråte av, og jeg tenker denne gang på noen helt spesielle fiksstjerner på den varierende klubbhimmel: nemlig mine medarbeidere i styret.

Ta f.eks. Finn, nestformann og pølse-makermester. En stillferdig mann, som har et langt liv bak seg med veteranbiler som hobby.

Jeg tror det er raskt gjort å regne ut hvor mange uvenner han rekker å pådra seg gjennom et forhåpentlig langt liv. Like fullt skjer det ofte at han taler sin formann midt imot, og en ting er sikkert:

Finn's mening teller, den har vekt og den bør høres og vurderes.

Jan Roger forsnakker seg heller ikke, lar uvesentlige ting ligge men er desto raskere på avtrekkeren når det gjelder ting som krever rask handling. Han har en helt spesiell egenskap som er verdifull for en sekretær: Han har nemlig kopi av arkivet oppe i hodet.

Kassereren vår : Jan Ove, er ikke den helt store taler og agitator, men har et sikkert og troverdig grep på finansene. Hans lune tilstedeværelse og sans for diplomati bidrar til å gi styremøtene et forsonende skjær. Så har vi Asle, som kommer og går, men som i mellomtiden har rukket å øse ut en masse gode forslag og ideer.

Han er mannen som ser vansker som utfordring, og som har en kreativ holdning til klubb-problemene. Jan (den 3.) trenger ingen lang introduksjon. Hvor mange har sett ham sur og grinete? Han besitter en meget fullendt sans for det praktiske, noterer sine gjøremål i det skjulte, for så raskt og sikkert å utføre sine oppgaver snarest mulig. Med andre ord: en trofast sliter for klubben.

Nevnes må også vår iherdige redaktør oppe i Trondhjem: Ivar.

Han har muligens den aller vanskeligste oppgaven, nemlig å få ut i rett tid vårt klubborgan. Foruten å redigere avisen rekker han også å oversette stoff, forfatte artikler og gjøre reportasjer.

Skal tro når han blir ferdig med studiet og diplomoppgaven?

Formannen har grunn til å prise seg lykkelig over å ha slike medarbeidere, - og takk for det.

Hilsen Mads

Møtet ble åpnet til vanlig tid.

Formann ønsket Finn Wang, som representant for Owatrol, velkommen.

Han fikk så ordet og fortalte om Owatrols beskyttende virkning og hvordan Owatrol skal brukes. Etter et langt og svært interessant innlegg kom vi fram til kaffepausen. Etter denne ble Bjarne Holmen overrakt et tinnfat med innskripsjon og klubbmerke fra klubben i forbindelse med at han fylte 75 år noen dager tidligere. Tore Woldstad orienterte om den forestående festen og Arild Karlsen om bussturen i denne forbindelse.

Frode Holm orienterte om Danmarksturen i pinsen og kom med foreløpige priser. Etter medlemmenes 10 minutter viste Jan Sandholt en gammel film fra utstillingen som vi hadde i Tønsberg samt div. løp.

Møtet ble så hevet.

MEDELESMØTE 1.3.83

Omtrent 80 stykker hadde kommet på marsmøtet vårt. Dette skulle være auksjonsmøte og før dette satte igang orienterte Frode Holm om Danmarksturen i pinsen. Per Gran-Henriksen skulle være kveldens auksjonarius, noe vi vet han behersker til fulle fra tidligere auksjoner. Det ble da også solgt en del og et lite overskudd i klubbkassa ble det også. Etter auksjonen ble en 40 minutters film fra Jubileumsløpet vist, som Øyvind Langeland hadde redigert. Deretter var det slutt.

sekr.

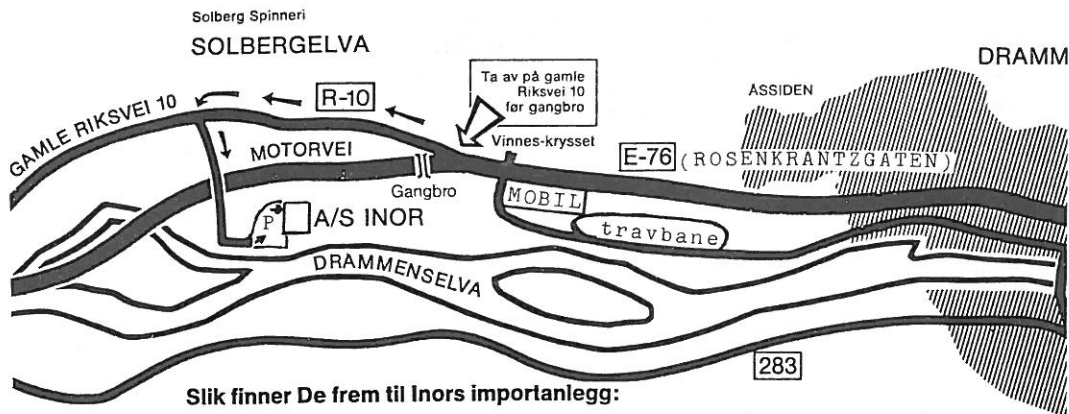
OBS OBS OBS OBS OBS

MEDELESMØTET 3.5.83

OBS OBS OBS OBS

Denne dagen vil ikke møtet bli avholdt på Heimevernshuset. Vi vil forflytte oss til Inors importanlegg i Solbergelva. Møtet starter opp til vanlig tid kl. 1930. Etter en omvisning på anlegget vil vi bli servert kaffe og litt å bite i. Det vil også muligens bli vist en film. Vi vil deretter avholde et kort medlemsmøte med bl.a. opplysninger om vårens aktiviteter som da er like om hjørnet. Få gammelbil/sykkelen ut av dvalen og kjør til møtet hos Inor. Vi håper at flest mulig medlemmer møter opp.

sekr.



Slik finner De frem til Inors importanlegg:

De kjører Rosenkrantzgaten (E-76) vestover fra Drammen. Like etter Travbanen, ved Vinneskrysset fortsetter E-76 i den nyanlagte motorvei, men De tar av til høyre mot Solbergelva langs den gamle riksvei 10.

Ca. 1700 meter fra Vinneskrysset tar De av til venstre ved Killingrudalléen, følger denne ned til elven, kjører til venstre langs elven 200 meter - og så er De der! Velkommen.

Årsfesten 12. februar 1983

Så er atter en gang en årsfest i MHK gått over i historien, den 10. i rekken! Den var også denne gang lagt til Eikerstua i koselige lokaler. Arild stilte en av de mange bussene til disposisjon for alle festdeltagerne, og denne gang kom alle fram og tilbake uten problemer for den alltid like blide Arild!

Etter å nytt en god cocktail så satt vi oss alle til bords, ca 50 i tallet. RolfWiktor ønsket dernest velkommen på vegne av festkomiteen. Musikken for kvelden, "Litt av hvert" med fire mann, spilte under middagen, dette også til god hjelp for våre 4 sanger som var utlagt ved bordet. Det viste seg tidlig at Frode er klubbens nye forsanger!!!-- ved slike anledninger!

En treretters middag ble servert, og dette la et godt grunnlag for resten av kvelden.

Under middagen "knakket" nestformann Finn i glasset (formannen så vi ikke på denne fest) og sa noen pene ord til meg for den tiden jeg har vært formann, og overrakte meg en nydelig tinnbolle med inskripsjon som takk for innsatsen i disse årene. Jeg lovte å ta godt vare på denne hedersbevisning og har allerede funnet en fin plass i vår stue, dette satte jeg stor pris på, og jeg vil samtidig få takke klubben for denne hyggelig overraskelse.

Jeg takket også for maten, alle var vel "gode og mette", og det var klart for dansen. "Litt av hvert" spilte til alles tilfredshet, og det mest artige er å se på hver eneste fest vi har, at gulvet er fullt besatt hver eneste dans hele kvelden, takket være en god musikk også!!

Litt utpå kvelden var det kaffe med kaker i salongen, hvor Frode ba om litt stillhet, da han skulle dele ut "Årspokalen 1982" som er gitt av Gjensidige - NAF, Drammen. Vinneren ble denne gang Jan Sandholdt i hard konkurranse med nestformannen.

Vi gratulerer Jan m/fam med seieren!

Dernest gikk dansen til de små morgentimene, og det gikk "knirkefritt", alle kom vel heim, og kunne vel si dagen derpå at i går hadde vi det hyggelig, og at vi møtes igjen til neste årsfest med samme gode "tenning".

Tilslutt en takk til Grethe og Tore og de andre i festkomiteen for en flott avviklet årsfest.

"Smått" fra Årsfesten:

Vår redaktør - Ivar kom fra Trondheim til årsfesten, med sin nydelige dame, men han hadde bedt henne stille med en krykke til middagen - når dansen begynte hadde Ivar funnet fram den andre støttekrykken. Ja, Ivar det er en pen måte å vise sin sjalusi på!!!

Ingen fikk danse med henne da!

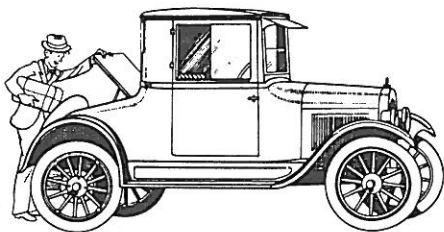
"Stort" fra Årsfesten:

Mobben har sin formann i løpskomiteen, man at Frode vil bli benyttet som forsanger ved senere arrangementer har vel festkomiteen merket seg. Det var omtrent som å høre Caruso på sitt beste!!

(Handwritten signature)

Drammensløpet '83

29. mai 1983



MOTORHISTORISK KLUBB, DRAMMEN har den glede å innby medlemmer av klubben til Drammensløpet 83. Løpet er åpent for medlemmer med kjøretøy som er 30 år eller eldre.

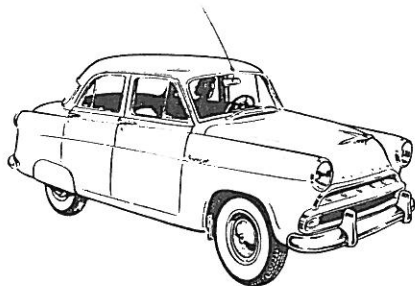
Det konkurreres først og fremst om Rundtom Kafeterias vandrepremie, en sølv suppeterring, som vinnes til odell og eie av den som først oppnår 3 napp. Løpet inngår også i kampen om NAF/Gjensidiges pokal, der også Danmarksløpet og Høstløpet teller med.

-Løpet starter kl 10⁰⁰ presis på ESSO, Park Servicesenter, Drammen. (Ved krysset Haugesgt/Dronningensgt) Derfra vil det gå noe rundt i Drammen over Fjell med målområde ved Konnerud.

Startkontingent kr. 90,-

Skriftelig bindende påmelding til Frode Holm, A/S Svelvik Bruk, 3074 Skoger.

Påmeldingsfrist: 14. mai 1983.



VEL MØTT!

Med hilsen
Løpskomiteen



klipp her

Sendes til Frode Holm, A/S Svelvik Bruk, 3074 Skoger før 14. mai. Jeg er medlem av MHK-DRAMMEN, og melder meg på DRAMMENSLOPET 1983 med følgende kjøretøyer:

MERKE _____ MOD _____

NAVN _____

ADRESSE _____ TLF _____

1983-TERMINLISTE

23.4	Garasjerunden, Oslo	Arrangør
24.4	Sesongåpning/rebusløp	NVK
1.5	Vårslipp, Trandum	VW/HMK
7.5	Loppemarked, Frysja, Oslo	Off-roaders
8.5	Vårmonstring	NVK
8.5	Follo rundt	Trøndelag VK
14.5	Vårmonstring/Messingtrippen, Oslo	NVMC
14.5	Delemøte Ford A/V8, Dal v/Eidsvold	NVK
15.5	Vårmonstring. Bogstad Camping, Oslo	NAMK/V8
23.5	Danmarkstur til Nordjysk Vintage Motor Klub	NSK
23.5	Oslofjorden rundt (FIVA B)	MHK-Drammen
29.5	Trandumstreiff, delesalg, pick-nic	NVK
29.5	Drammensløpet (kun for medlemmer)	VW/HMK
3-5.6	Landstreiff. Hunderfossen	<u>MHK-Drammen</u>
3-6.6	Styrkeprøven Oslo-Lillehammer (eldre enn 1925)	ACCN
4.6	Løp, Hamar	NVK
4.6	Firdaløpet, Førde	Motorvet. Hamar
4-5.6	Stjerneløpet, Oslo	Sunnfjord VK
4-5.6	Ebble-treff, Tønstberg	Mercedes-Benz
5.6	Østfoldløpet, Fredrikstad	VW
-12.6	Skandinavisk V8 løp, Tjøme	Østfold VK
11.6	Nesoddenløpet	V8
11.6	Veteranvognløp	NVK
-12.6	Eggedalstreiff	Agder MK
-19.6	Dragraceshow, Gardermoen	NVMC
25.6	Bergstad-løpet, Røros	ACCN
26.6	Midtsommerløp/grensetreff	Trøndelag VK
-3.7	Skogsløpet (mc), Elverum (FIVA B)	NVK
31.7	Trandum-treff	NVMC
-7.8	Grenlandsrallyet (+ VM i Sportsflyging), Skien	VW/HMK
14.8	Høstløp	Grenland VK
21.8	Terrengtreff m/hinderløype, Trandum	<u>MHK-Drammen</u>
20.8	Lillehammerløpet	VW/HMK
20.8	Sørumsand rundt	LVK
21.8	V8-løpet Ford 1932-48, Oslo	NVMC
28.8	Trandum 83	V8
27.8	Høstløp	Off-roaders
3.9	Sandvika-Sundvolden	Trøndelag VK/ N-Trøndelag KF
17.9	Delemøte alle Forder, Dal v/Eidsvold	NVK
9.10	Høstløp m/sportslig tilsnitt (i mørke?)	V8
		NVK

Det største racet?

New York - Paris 1908

HYSTERIET om racerløp fra by til by var nesten like gammelt som bilen selv da New York - Paris-løpet ble foreslått. Det hadde startet i 1895 med det 1170 kilometer lange "Paris-Bordeaux-Paris"-løpet og toppen syntes å ha blitt nådd i 1907 med "Peking-Paris" konkurransen. Men det var planer for et enda større arrangement i 1908, ikke mindre enn et race fra New York til Paris, en distanse på 32.000 kilometer gjennom noe av verdens mest ugjestmilde terreng. New York-Paris racet ble sponset av avisene "Le Matin", som også hadde organisert Peking-Paris, og "The New York Times".

Selv om starten skulle forgå fra Times Square, virket det ikke som om amerikanske lag var interessert i å delta, kanskje fordi de mente den foreslåtte ruten var umulig. For det var meningen at løpsruten skulle gå for egen kraft til Alaska, via Chicago, og så over Behring-stredet for egen maskin eller på sleder. Derfra gikk ruten videre til Vladivostok, Irkutsk, Moskva, Berlin og Paris. Det kom inn få seriøse påmeldelser til løpet. Fra Frankrike kom en De Dion kjørt av G. Bourcier St Chaffray, den såkalte "Napoleon of the Automobile", en Sizaire et Naudin og en Motobloc, samt en Werner bygd ved Billancourt utenfor Paris. Tyskerne stilte med en Protos, mens en Brixia-Zust var eneste italienske representant.

Ryktene gikk også om at amerikanerne skulle starte med en Maxwell, en White Steamer og en Hol-Tan bygd av Motor Car Co., men av ulike grunner stilte ingen av disse opp på startstreken den 12. februar 1908. Helt til en uke før start så det ut til at amerikanerne ikke skulle bli representert. Da meldte E.R. Thomas Motor Co. of Buffalo, New York på en 60 hestekrefters Thomas Flyer. Bilens design lignet mye på den franske Brasier. Ved å melde seg på så sent som en uke før løpet var det ganske klart at mannskapet og vognen langt fra var skikkelig preparert for avreise. Alt som var gjort var å sveise på en jernramme slik at det kunne strekkes stoff over den for å få ly mot vind og vær. Det ble imidlertid gitt tillatelse til at forbedringer på vognen kunne foretas underveis.

De andre lagene hadde imidlertid forberedt seg mye grundigere. På De Dion-laget hadde blant annet kaptein Hans Hansen (mistenkelig norsk navn), som var Polfarer, utstyrt St Chaffrays vogn med mast og seil "slik at det skal være til hjelp for fremdriften i visse deler av Siberia"! Faktisk hadde tre av deltagerne vært med på Peking-Paris, blant dem August Pons som hadde en egen evne til å spesialisere seg på å delta med dårlige vogner, for i Peking-Paris holdt han nesten på å omkomme da hans Contal fikk totalhavari midt ute i ørkenen, og nå satt han ved rattet i en ensylindret Sizaire-Naudin voiturette. Selv om Sizaire hadde gode racingrekorder, var det knapt noen langdistansevogn med sitt spesielle, interessante, men kortlivede gearsystem, og de falt ut av konkurransen like etter New York - på grunn av geartrøbbel! Det ble Pons' siste forsøk på å gjennomføre et rally.

Protosen var en stor 40 hestekrefters vogn med løytnant Hans Koeppe ved rattet, mens Scarfoglios Züst var en 40 hestekrefters kjededreven modell. Dette var bilene som sto opptilt på startstreken på Times Square. Ruten var imidlertid endret i forhold til de opprinnelige planene, slik at deltagerne nå skulle krysse det amerikanske kontinentet langs den transkontinentale jernbanen.

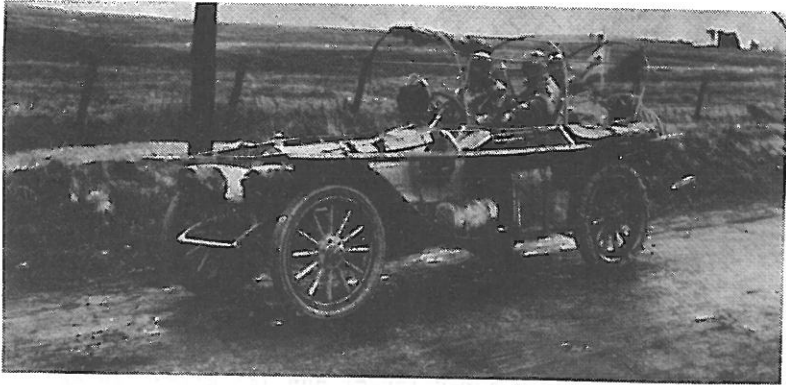
Fra San Francisco skulle man ta dampbåten til Valdes i Alaska, for tanken om å krysse Behring-stredet på frossen is var fortsatt til stede, derfor valgte arrangørene å starte løpet midtvinters.

250.000 mennesker var møtt fram på Times Square den 12. februar for å se de seks bilene vel av gårde. Nasjonalsanger og andre høytidligheter ble gjort unna, før Colgate Hoyt, President of the Automobile Club of America, kunne heve den gullfargylte startpistolen og la startskuddet smelle, og deltagerne la i vei nedover Broadway med Sizairen i teten, for øvrig den eneste gangen under hele racet. Dagen var kald, og det varte ikke lenge før de første problemene meldte seg. Motoblocen falt ned i et stort hull på det glatte føret, og Thomasen gikk bare på tre sylindere, mens Züstens radiator sprang lekk, slik at mannskapet måtte fylle på snø for å kunne fortsette - og dette var første dagen! Ingen av lagene greide å komme fram til det oppsatte overnattingsstedet, Albany, men tre vognere kom fram til Hudson, 50 kilometer fra målet; Züst, De Dion og Thomas.

De forlot alle Hudson om morgenen, men Scarfoglio ble stoppet av en politimann og måtte ut med 3 dollar for å ha skremt en hest av veien. Det var et forferdelig snøvær den dagen, og bilene ble tvunget til å følge slepeveien langs Erie-kanalen, hvor snøen ikke var så dyp. Allikevel greide hverken Züsten eller Thomasen å kjøre lenger enn 145 kilometer den dagen, De Dionen bare 130. Tre dager senere hadde imidlertid Thomasen opparbeidet seg noen timers forsprang på St Chaffrays De Dion da de kjørte inn i Buffalo for å forta en fullstendig overhaling på bilen og sette den i den stand den skulle ha hatt da den forlot New York. Selvfølgelig erget dette arbeidet alle de andre førerne som ikke hadde muligheter til forbedringer underveis, og de hevdet Thomaslaget fikk en uriktig fordel framfor de andre. Samme dag ble imidlertid også De Dionen overhaldt i Pierce-Arrow-fabrikken, mens Scarfoglios Züst var i alvorlig trøbbel etter at skjermene hadde bøyd tannhjulsakselen og ødelagt tannhjølet da de prøvde å forsere gjennom en frossen snøhaug. Det var søndag, og fremtiden syntes mørk for laget. Men når nøden er størst, er hjelpen nærmest som det heter. I dette tilfellet var det firmaet Gearless Transmission Co. som åpnet dørene til sine verkstedlokaler, og med hjelp av lokale italienske innvandrere fikk de vogna "raceklar" igjen.



Scarfoglios Züst som var forfulgt av uhell, her før start.



Thomassen slik den startet fra New York, med prarieskonnertopp og metallskjermer.

Men Scarfoglio hadde fortsatt tannhjulsproblemer, og dagen etter røk det to ganger til. Til slutt, etter hard kjemping kom de fram til Chicago 26. februar, dagen etter Thomassen og De Dionen, så nå var de tre i teten samlet igjen, men alt var langt fra bare fryd og gammen i byen. Det amerikanske folket hadde fullstendig begynt å miste interessen for racet fordi deltagerne bare kom noen mil hver dag, og ofte ikke en gang for egen maskin. Mannskapet på De Dionen og Zusten la inn protest på at Schuster hadde fått bygd om sin Thomas i Buffalo, at han hadde blitt tauet et stykke av veien og at han hadde kjørt langs jernbaneskinne. Protesten ble avvist på alle punkt, og i svaret het det at dersom ikke både Zusten og De Dionen hadde hatt uhell ville de ha ligget sammen med Schusters Thomas i ledelsen; uhell var en del av konkurransen.

Også Schuster begynte å få trøbbel med sin vogn, først og fremst mellomakselen som viste klare svakhetstegn og den røk i alt fem ganger på vei over det amerikanske kontinentet. Under de voldsomme anstrengelsene og problemene "sprakk" mannskapet på De Dionen. Hans Hansen ble forbannet på St Caffray som nektet på å være med å grave vogna opp på veien igjen etter et uhell, blant annet. Den samme St Chaffray ser forresten ut til å ha vært "litt av en type", for et sted tvang han lokalbefolkningen med pistol til å grave fram bilen. Etter å ha forlatt teamet, dro Hansen tilbake til Buffalo for å sikre seg plass på Thomas-laget etter at en av deltagerne hadde hoppet av i Iowa. Thomassen var nå over 160 kilometer foran sin nærmeste rival, Scarfoglios Züst. St Chaffrays De Dion var enda lenger bak, men langt foran Protosen og Motoblocen som gikk ut av løpet like etter, da alt utstyret deres ble stjålet i Indiana.

I mens gikk det hardt for seg i teten. På vei opp en bratt bakke gikk seks tenner føyka på et tannhjul og girkassa ble ødelagt. Schuster fikk imidlertid lånt en hest, og han red inn til Tonopah, hvor han fikk tak i de nødvendige delene fra en Thomaseier i byen! Noen timer etter var racet i gang igjen. 24.mars kom de fram til San Francisco hvor den umiddelbart ble plukket ned og gjenoppbygd med nye slitedeler. Det ble også foretatt en utskiftning på mannskapet før de tok båten til Seattle og videre til Alaska. De ledet nå med over en uke på Scarfoglio, som igjen var godt foran St Chaffray. Sist lå Protosen, 800 kilometer etter De Dionen....

(I neste nummer følger vi løpet gjennom Asia og Europa til Paris.)

GARASJE- BILDER

VI har flere ganger etterlyst kontakt med medlemmer som har prosjekter "på gang" for å kunne få med litt stoff i avisa.

Responsten har ikke vært imponerende, men hvert år kommer det stadig nye biler og sykler ut av garasjene, så at det jobbes bra er hevet over enhver tvil.

Nå lakker det mot vår igjen, og det skal bli artig å se hva som kommer i år. For å inspirere til fortsatt innsats i garasjen tar vi med noen bilder fra en "garasjerunde" arrangert av Trøndelag Veteranvogntklubb i Trondheim sist vår.

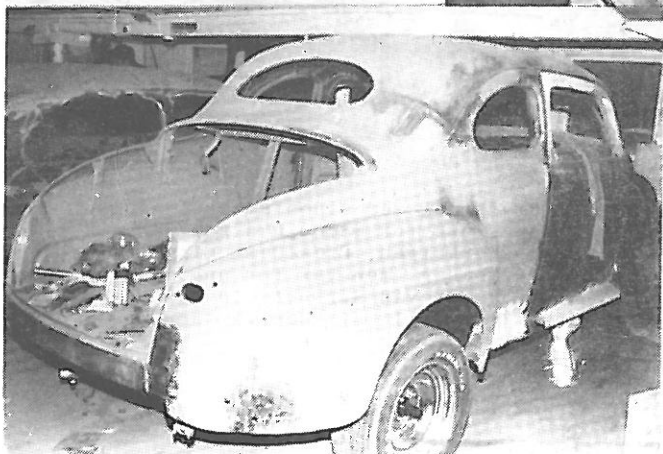
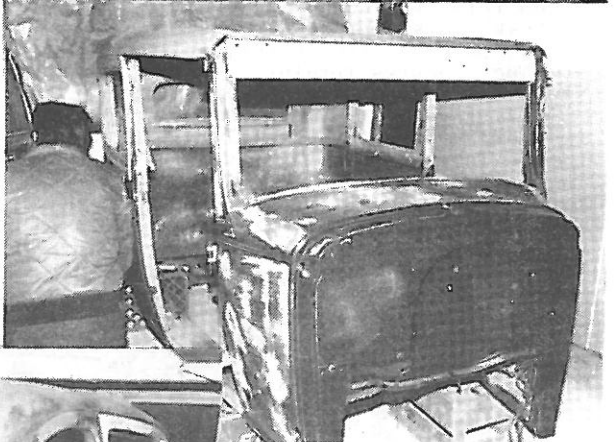
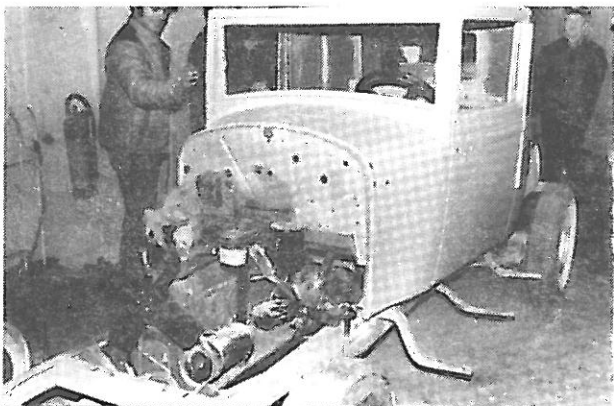
Bildene viser ovenfra:

Meget spesiell og sjelden 1928 Essex Coupe under arbeid hos brødrene Jonassen.

1946 Ford Tudor DeLuxe, Knut Holmstad.

1931 Chevrolet 2-d. Sedan, Trygve Østeraat.

1948 Ford V8 Coupe.



VETERANVOGNTKLUBB

America's automobile pioneers

H. M. LELAND

MASTER OF PRECISION

I 1813 var Ny-England et barskt og uvennlig landskap, nettopp utlagt til farmerland. Det som fantes av veier var bare røffe spor fulle av sole og stov som snodde seg gjennom sumper og villniss. På en farm i dette ugjestmilde området ble det den 16. februar født et barn nr. åtte i rekken hos fru Zilphia og Leander B. Leland. Det var en gutt. Foreldrene ga ham navnet Henry Martyn, etter en engelsk India-misjonær.

Slik begynner boken som Wayne Univ. Press utga i 1966 om Henry Leland. Leland er mannen som la grunnlaget for to av amerikansk bilindustri mest kjente og luksuriøse merker, Cadillac og Lincoln. For Cadillacs vedkommende sto han også bak utviklingsprosessen i 15 år. På tross av dette er hans navn lite kjent blant bilentusiaster i Norge. Dette skyldes kanskje at han, i motsetning til mange andre bilpionerer, ikke ga sitt eget navn til det produkt han sto bak.

Det var ingen rikdom i det Lelandske hjem. Selv om familien eide en farm, var denne så beheftet med gjeld at faren måtte drive som fraktekusk ved siden av. For å kjøre en fraktevogn i all slags vær, trukket av et spann på åtte hester, mellom Boston og Montreal fikk han \$15.00 pr. måned. Henrys foreldre var kvekere og oppdro ham i "praktisk" kristendom, og han fikk tidlig faste gjøremål og plikter på farmen. Han vokste seg høy og velbygget. Hardt arbeid og sunn landsens atmosfære ga ham etter hvert en avbalansert livsfilosofi. Til slutt måtte familien Leland gå i fra farmen og i 1857 flyttet de til Worcester, Massachusetts.



Lelands farmerhjem i Vermont, som de måtte flytte fra omkring 1855

Henry begynte å jobbe 11 år gammel ved siden av skolegangen. 14 år gammel jobbet han seksti timers uke for \$3.00 uka som mekanikertjener på et veveri. I 1861 kom borgerkrigen. President Lincoln var unge Lelands forbilde og han prøvde å verve seg, men var for ung. Krigen "hjalp" han allikevel til å komme seg inn ved Springfield Våpenfabrikk. Det skulle vise seg at våpenproduksjon skulle bli Henrys "adgangstegn" til bilindustrien.

Leland kom til Colt-fabrikken da Borgerkrigen var over. Det var som mekaniker ved disse våpenfabrikkene Leland lærte seg hvor viktig det var med innbyrdes ombyttbare deler i et produkt. Vestens pionerer hadde ofte bare sitt våpen å stole på. Nærmeste våpensmed var milevis borte. Viktig var det derfor å kunne ta deler fra et hvilket som helst annet våpen av samme fabrikat for å reparere sitt eget. Standardiseringen av delene var noe Leland siden overførte fra våpen til biler. Dette ble Cadillacs styrke i konkurransen om kundene i de første vanskelige årene og skaffet Cadillac sin første Dewar Trophy i 1908.

Leland giftet seg i 1867 med Ellen Hull fra Worcester. Mellom 1867 og -72 jobbet han hos forskjellige verktøy- og våpen-fabrikanter før han begynte hos Brown og Sharpe i Providence, Rhode Island. Her kom Leland virkelig i kontakt med presisjons-standarder. Toleranser på 100/1000 av en tomme var vanlig, ja til og med millionte-deler. Her, følte Leland, ville han tilegne seg den nødvendige ekspertise og praksis som skulle til for at han kunne starte opp med sin egen forretning.

Leland hadde de siste årene forbedret en del verktøy, samt også kommet med nye ting på dette området. Blant annet et verktøy for nøyaktig tilsliping av maskindeler. Dette verktøyet er i bruk praktisk talt uforandret den dag i dag. Da han så hvordan firmaet tjente store penger på hans dyktighet, bestemte han seg for å starte sin egen forretning. Men, da han måtte støtte sine syke foreldre økonomisk og samtidig fikk barn og tre, måtte disse planene utsettes ennå noen år. I 1883 ble han også angrepet av tyfus og oppholdt seg etter legens anvisning i Ohio et års tid. Siden kom han tilbake til Brown og Sharpe og var firmaets representant i Vesten til 1890.

Da var tiden kommet til å virkelig gjøre drømmen om en egen forretning. Leland valgte Detroit fordi han likte byen og fordi det var her mangel på det han ville starte opp med - maskinverksted. Detroit hadde da noe over 200 000 innbyggere. 19. september 1890 ble firmaet Leland, Falconer og Norton organisert og Leland skjøt inn \$2,600.00 av aksjekapitalen på \$50,000.00. Firmaet spesialiserte seg på sliping av tannhjul og konstruksjon av spesialverktøy. I november samme år brukte Leland sin 21 år gamle sønn, Wilfred, til firmaet. I løpet av de tre første månedene øktes arbeidsstokken fra 12 til 60 ansatte. I 1891 forlot Norton firmaet, som beretter det Leland og Falconer.

I 1899 organiserte en herre ved navn Randsom Eli Olds "The Olds Motor Works" i Detroit. Formålet var å bygge biler. Tannhjulene i gearkassen på disse første Oldsmobiles ble filt og tilpasset for hånd. Siden dette var både kostbart og tidkrevende, gikk Mr. Olds en dag til Leland & Falconer og framla dette problemet. Leland kunne straks levere gearkasser til Olds med presisjonsfille tannhjul. Tannhjulene kunne også byttes fra en kasse til en annen, selvfølgelig dersom de ble satt inn der de hørte hjemme akkurat som i dag.

I juni 1901 fikk L.&F. kontrakt på å lage 2000 motorer til Oldsmobile. Den andre leverandøren av motorer til Olds var "Dodge Brothers". Begges motorkonstruksjon var nøyaktig lik, men L.&F.'s motor leverte 3,7 hk, mens DB-motoren leverte 3 hk. Denne forskjellen på ca. 23% motorkraft skyldtes først og fremst at Lelands motor hadde lavere friksjonstap p.g.a. bedre tilpassing (sliping) av motordelene. Men Leland mente at han kunne få enda mer kraft ut av sin motor. Derfor boret de ut til større inntak- og eksos-passasjer, lagde større ventiler og slipte om kamakselen. Dette var antagelig den første "hot-rodning" i USAs bilhistorie. Den "trimmede" motoren vret 10,25 hk v/900 omdreininger.

Da Leland tilbød Oldsfabrikken den nye motoren fikk han avslag. Olds mente at 3,7 hk var kraft nok og var mer opptatt av å kunne levere nok biler i forhold til etterspørselen. Dessuten måtte chassiset på bilen forsterkes for en sterkere motor. Dette mente Olds var for dyrt. Ut fra et forretningsmessig synspunkt var dette selvfølgelig riktig. Leland plasserte derfor motoren i sin personlige Oldsmobile "Curved Dash".

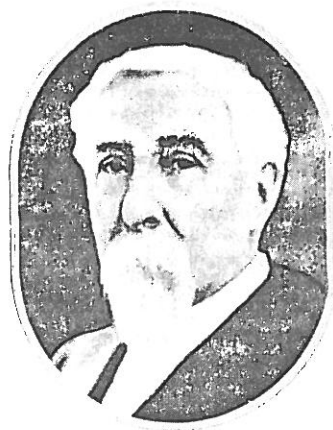
I august 1902 fikk Leland besøk av to herrer ved navn Murphy og Bowen fra Detroit Automobile Company. Disse herrerne skulle nedlegge virksomheten ved sin fabrikk, og ville ha Leland til å takserer fabrikk og utstyret. Leland sa seg villig til å gjøre dette. Han besiktiget fabrikk og gikk tilbake til sitt kontor for å fylle ut takstskjemaene. Mens han satt med dette fikk han en idé. Han fikk folkene sine til å ta den før omtalte "sterke" motoren ut av bilen sin, og tok både motoren og de utfyllte takstskjemaene med seg ned til Detroit Automobile Company. Han la begge deler fram for Murphy og Bowen og sa at takstskjemaene var ferdige. Men, sa han, dere gjør en stor feil ved å trekke dere ut. Bilen har en stor framtid. Motoren dere ser er bygget av Leland & Paulconer. Den er tre ganger så sterk som en Olds motor. Delene er innbyrdes ombyttbare, og jeg kan lage denne motoren billigere for dere enn de andre for Olds-fabrikk.

Folkene hos Detroit Automobile Company ble imponert over mannen foran seg, og valgte å fortsette driften, samt å benytte Lelands motor. De ga også Leland den fremtredende stilling i firmaet. Fra og med denne augustdagen i 1902 og 15 år fremover, falt Lelands liv sammen med Cadillacens tidligste historie. Og selv om Leland gikk i sitt sekstiende år hadde han bare så vidt begynt å involvere seg i den gryende bilindustrien. Det skulle vise seg de neste 20 år at han skulle prege denne "Americas Industry no.1" med sin tekniske presisjon og sine ombyttbare deler. Denne neste 20-års periode er noe vi kanskje kan komme tilbake til en annen gang her i Motorhistorikeren.

Magne Normann Johansen

Artiklen er hentet fra Turnpike Tribune nr.6

Når vi forlater Henry M. Leland for denne gang vil jeg bare ta med noen eksempler som skulle vise at han var en spesiell person innen den amerikanske bilindustrien.



Leland 75 år gammel

Den "vulkanske" Walter P. Chrysler døde 65 år gammel. På samme alder tok Leland "The Dewar Trophy". (En pris for fremragende tekniske nyvinninger innen bilindustrien.)

Henry Royce døde da han var 70. På samme alder fikk Leland sitt andre Dewar Trophy, en bragd sammenlignbar med å motta Nobelprisen to ganger.

Marc Birkigt (Hispano Suiza-designeren) døde 75 år gammel. På samme alder startet Leland et nytt firma som skulle bygge verdens fineste flymotor - og han jobbet 18 timer i døgnet.

Henry Ford var temmelig senil i slutten av 70-årene. 77 år gammel introduserte Leland den fremragende Lincoln V8, som var designet fra begynnelsen til slutt under Lelands ledelse.

På sin 80 års dag gikk han ned fra kontoret til første etasje for å motta gaver og lykønskninger fra gratulantene. Deretter gikk han opp igjen på kontoret sitt - som lå i 23. etasje i Dime Building!

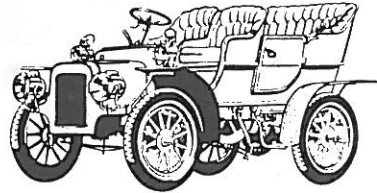
Litt av hvert om STORT og smått...

Cadillac

SIDEN vi er inne på Cadillac-historie, kan vi jo åpne "Litt av hvert....." med litt Cadillac-stoff. Norges eldste Cadillac har utvilsomt Trygve Krogsæter, (tidl. redaktør av Veteranvognposten, foredragsholder i bl.a. MHK osv.) som

har arbeidet med en 1904-modell en stund. Cadillac fikk forholdsvis godt fotefester i landet som ellers i verden, og også norske Cadillacforhandlere ville bli vært overlykkelige med salgstall opp til det merket hadde rundt 1920.

I 1921 var det faktisk registrert i alt 146 Cadillacer her til lands, men i dag eksisterer kun en håndfull (4-5) overlevende av dette tallet, ingen av dem restaurert så vidt meg bekjent.

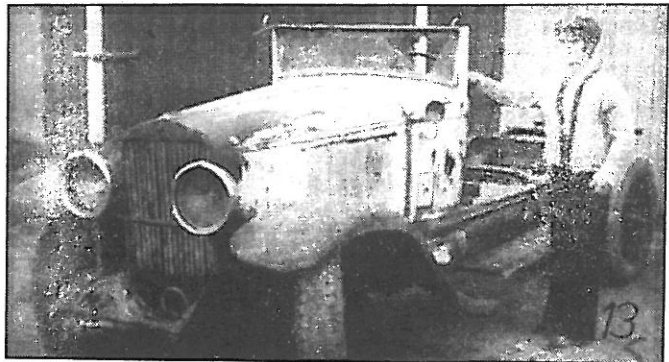


1904 Cadillac



R: Et bilde i serien "Hvor er de nå", en Cadillac omkring 1916 sågar F-istret!

HØYRE: Dersom trykken er nogenlunde bra med dette bildet, vil kanskje noen kunne se at det er en Cadillac, eller rettere sagt de bedrøvelige restene av den. Bildet er tatt i 1950, og som man ser mangler alt bak torpedoen. Men om og se hvordan den ser ut i dag...



ETTER fem år og diverse tusen arbeidstimer av eieren, Øyvind Elvedal fra Trondheim, sto drømmen ferdig i 1980. Hele bakdelen og skjermene måtte lages for hånd sammen med mange av de manglende delene, alt arbeid utført av eierens egne hender. Da Øyvind så den første gang, regnet han med å bruke ti år på å få gjort alt arbeidet, men når han først satte i gang ble det gjerne jobbing i 3-4 timer hver dag, og resultatet har da heller ikke latt vente på seg - en nydelig 1928 Cadillac 341 Rumble Seat Convertible - "produsert" hjemme i garasjen.



ooo000ooo



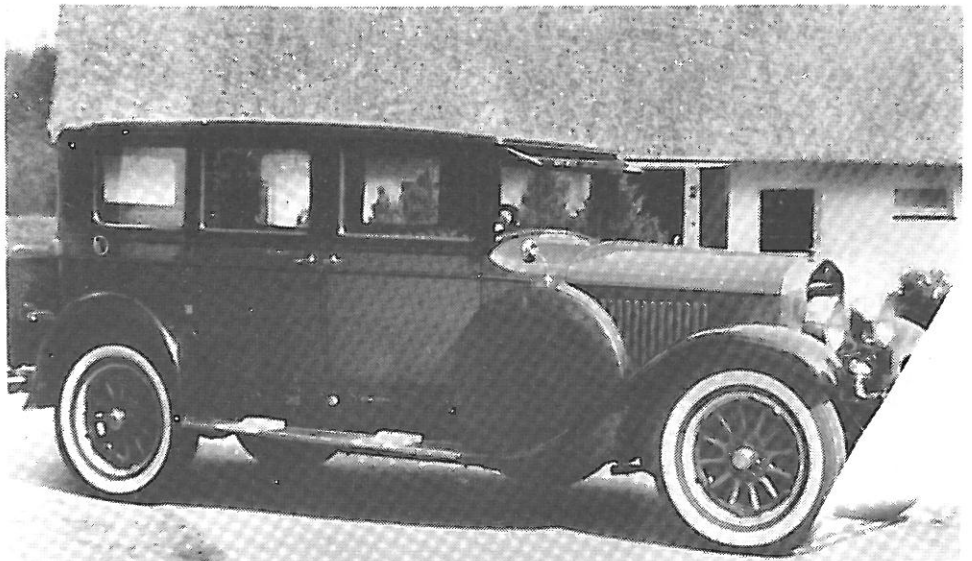
ooo000ooo

VI greide slett ikke å la være å ta med bildene av disse to nydelige Cadillacene, en 1925 V8 firedørs sedan og en 1930 V-16 452 Pullman Limousine by Fleetwood, begge eid av Dierk Muller.

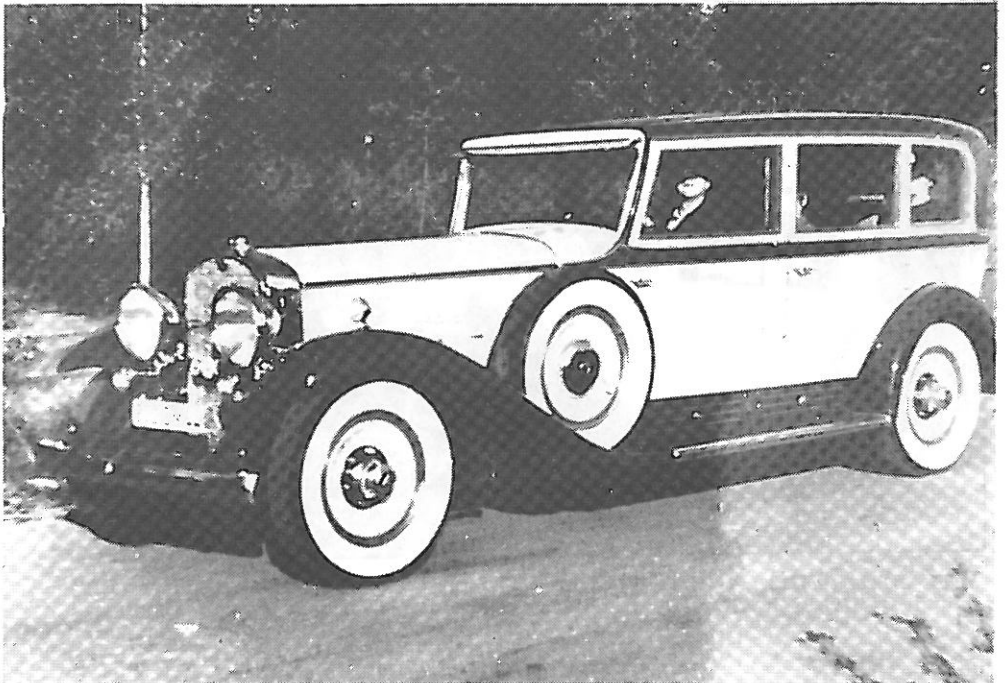
Cadillac V-16 er, såvidt meg bekjent, noe vi har vært "forskånet" for å ha hatt her til lands. I nabolandet Sverige, derimot, finnes det fortsatt to eksemplarer bevart av Tage Jignert i Gøteborg, den ene for øvrig nyrestaurert sist sommer.

Men tilbake til det avbildede tyske eksemplaret, hvor karosseriet er lakkert beige med brune skjermene og tomatrød staffering. (Jeg skulle ønske dere kunne se fargebildet av denne praktfulle bilen, fargekombinasjonen er simpelthen fantastisk.) Vognen er en eksportmodell, og den første eieren var guvernøren i Gibraltar, så det tørre klimaet har holdt bilen fullstendig rustfri. Den har imidlertid gjennomgått en møysommelig restaurering siden 1961 av tre forskjellige eiere, den siste Dierk Muller som fullførte arbeidet i 1979.

Cadillacs V-16 motor kom på markedet som et sjokk på konkurrentene i 1930, de hadde ikke greid å gjennomskue at selskapet arbeidet med en så stor motor, men allerede året etter var Marmon ute med sin multisynder. Marmon hadde imidlertid begynt å få store "pustevansker", så de utgjorde ikke noen stor trussel på det amerikanske luksusbilmarkedet. Dette markedet krympet imidlertid svært raskt etter depresjonen, og i 1932 ble det bare solgt 300 Cadillac V-16. Det viste eksemplaret er for øvrig en av de aller første V-16 med karosserier nr. 70. Hjulavstanden er 148", og den har en totalvekt på 2680 kg!



To praktfulle Cadillac's tilhørende Dierk Muller.
Over: 1925 4-dørs Sedan. Under: 1931 V16 Pullman
Limousine by Fleetwood.



VI ønsker følgende nye medlemmer velkommen i MHK-Drammen:

Helge Guldberg, Lidarende 8, 3482 Tofte.
Karl-Johan Haabeth, 3490 Klokkarstua.
Nils Øyvind Kleven, Buskerudveien 33, 3000 Drammen.
Bjørn L. Larsen, Joh. Halvorsensvei 18, 3000 Drammen.
Svein Thon, 3370 Vikersund.

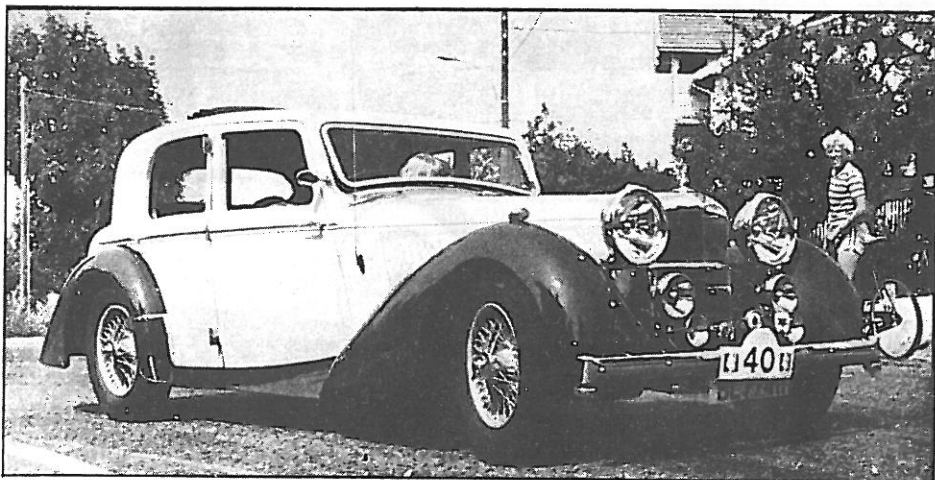
ooo00ooo

NOK en gang kan det se ut som om Norge er i ferd med å miste et par sine fineste kjøretøyer. Denne gang er det en 1925 Minerva og en 1943 Mercedes-Benz 770K som er avertert til salgs i tyske bilblader, den sistnevnte forøvrig Rikskommissar Terbovens vogn i den annen verdenskrig. -Synd om de skulle forlate landet.

Nå skal vi kanskje ikke klage slik som før når det gjelder dette ømtålige temaet, vi fikk jo en liten "politisk julegave" for nyttår som åpner muligheten for at noen flere kjøretøyer skal kunne finne veien (tilbake) til Norge. Vi nevnte litt om det nye avgiftssystemet i Motorhistorikeren nr.5-82, og som de fleste vel har oppdaget gikk LMKs ønsker gjennom i behandlingen av Statsbudsjettet for 1983, men vi repeterer gjerne de nye satsene for import av kjøretøyer eldre enn 1950-modeller:

Den kompliserte engangsavgiften (kalt verdi- vekt- toll) bortfaller og erstattes av en engangsavgift på kr. 1500,- pluss vrakpant på kr. 550,-. Kjøretøyer produsert i EF- eller EFTA-land er tollfrie, mens kjøretøyer produsert utenfor disse land er belagt med 6,6% toll av innførselsverdi (faktura + frakt + forsikring + engangsavgift + vrakpant + eventuell toll). Oppå hele beløpet kommer selvfølgelig også 20% medverdiavgift.

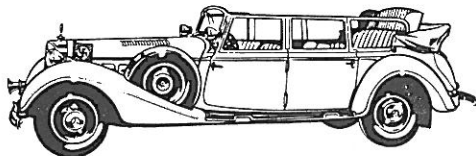
DESSUTEN er jo nå alle kjøretøyer med byggeår 1950 eller eldre fritatt fra omregistreringsavgift og årsavgift.



Selv om ikke alle tenker å ta en hjem en vogn som denne 1939 Alvis, kan det jo bli spennende å se hvordan det går med importen fremover!



Mercedes Benz 770 K mit Supercarger schwergepanzert mit 8,5 t netto Gewicht. Es ist bek., daß dieses Auto heute nur noch 2x existiert. Ursprünglich wurden 10 Stück davon gebaut. Das Auto ist 1943 gebaut und wurde dem Hitler Regierungsamt am 5. Okt. übergeben. Am 18. 2. 44 wurde es dem Reichskommissar Terboven, einem der höchst dt. Offiziere in Norwegen, verschifft. Der Wagen hat orig. 25 000 km, ist 2. T. zerlegt, wegen erstklassiger Restaurierungsarbeiten u. steht verkaufsbereit in Oslo. Nur ernsthafte Nachfragen! Gegen Höchstgebot abzugeben. Christian Plesner, Jerkøveien 28, Post-Box 1, Leirdal, Oslo 10 Norwegen. Tel. 0 47-2 30 11 29.



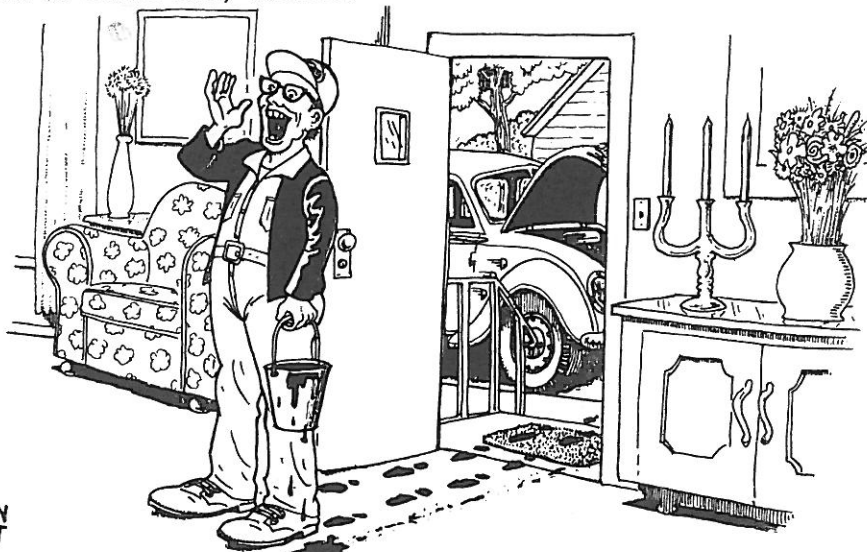
MERCEDES TYPE 770K GROSSE

SOM før nevnte er Terbovens gamle vogn til salgs, så vi tar med annonsen fra "mot" auto-journal nr.25 8.desember 1982.

Dette er imidlertid ikke den eneste Mercedes 770K vi har hatt i Norge. Helt fram til begynnelsen av 70-tallet var det nemlig en åpen Grosser-Mercedes i Oslo, men den befinner seg nå på et museum i USA etter det vi har hørt.

ooo000oo

DE som har vært med i MHK noen år, husker kanskje Hans D. Neves 1912 Benz, som ble solgt til Sverige på begynnelsen av 70-tallet. Den er nå ferdigrestaurert av den nye eieren Hasse Winberg i Skara, og den nydelige Sport Phaeton'en er utførlig presentert i det svenske veteranmagasinet SIGNALHORNET, som nå kan kjøpes i Narvesen-kioskene. Signalthornet er etter min mening kanskje det beste bladet i Skandinavia når det gjelder gammelbil/mc, og et abonnement anbefales på det varmeste! Prisen er heller ikke avskrek kende, 105 skr. for 9 nr. til postgiro 96 20 33-7 Signalthornet, S-635 90 Eskilstuna, SVERIGE.



JOHN
BEST

Hei, kjære, nå har jeg fått skiftet olje på DeSoto'en!

IKKE alle "nyheter" i denne spalten er rykende ferske, mange er nærmest historie allerede før avisa går i trykken, men vi vil allikevel ikke unnlate å gratulere Torleif Brøto som vant "Firda-løpet '82" i Førde sist sommer!

Kanskje er det flere av medlemmene som har gjort seg bemerket på andre klubbers løp og arrangementer?

ooo000ooo

FOR de MG-interesserte kan vi nevne at det er åpnet en egen forretning for MG-deler, spesielt MG B og MG C hvor deleutvalget skal være godt både av nye og brukte.

Adressen er: Norsk MG Center, Eikelivn. 5B, 2000 Lillestrøm.
Tlf: 02/830996 eller 02/208682

ooo000ooo

NORSK KJØRETØYHISTORISK MUSEUM er i ferd med å bli en realitet på Lillehammer. Initiativtagerne innen Lillehammer Veteranvognklubb begynner nå å få bitene i puslespillet på plass, slik at museet kan åpnes til sommersesongen. Stammen av bilparken innenfor veggene på det 1400 kvadratmeter store utstillingslokalet på Mesna Bruk vil bli Ragnar Andresens store samling som nå altså blir tilgjengelig for offentligheten. Blant de mange godbitene i samlingen vil vi nevne 1903 Wartburg, 1906 Rover, 1907 Piccolo, (tidl. Axel Helgeland) 1907 Fossum, 1911 Neckarsulm, 1914 Rex Simplex, 1924 Ford T Sedan, 1937 Horch og 1912 NAG. NAG'en skapte for øvrig en del problemer etter transporten fra Sjøåk til Lillehammer, den var for høy til å komme inn i lokalene, så den står nå utstilt i lokalene til Gausdal Bilselskap. I tillegg til de nevnte biler har man planer for flere interessante vogner, til sammen ca. 60 stykker, deriblant en del vogner fra NTM som jo er stengt fordi de er i ferd med å flytte til andre lokaliteter.

I anledning Norsk Kjøretøyhistorisk Museums offisielle åpning første helgen i juni arrangerer NVK løpet "Styrkeprøven Christiania - Lillehammer" i tiden 3.-6. juni for kjøretøyer eldre enn 1925. I spissen for de 35 ekipasjene som får delta vil Norges første bil, NTMs1894 Benz kjøre.

ooo000ooo

NÅR det gjelder dekker til gammelbil: Svendsrud Motor, Øvre Torgt. 11 i Drammen (830144) skaffer det meste. Prisene ligger til dels langt under hva andre i bransjen opererer med.

Dette gjelder for alle slags mennesker - ikke bare de smarte som er medlemmer av MHK!

ooo000ooo

KLUBBENS tidligere formann og nåværende "sjefsmobb", Alf syntes at minuttene blir korte på klubbmøtene: "Formannen bekjentgjorde på siste møte at nå er det medlemmenes 10-minutt. Men, Mads dette gikk på ett minutt."

Juar

Jeg er redd for

at mange av oss i MHK ikke følger helt med tiden. Vi har hittil konsentrert oss stort sett om kjøretøyer fra tyve- og tredve-årene. Årsaken er selvfølgelig den at annen verdenskrig har virket som en ubevegelig øvre grense for hva som har hatt samleverdi. (Bortsett fra amcars da.) Nå har vi imidlertid nådd året 1983, det er med andre ord 44 år siden krigen begynte. Og ingen i verden må komme og fortelle at en bil eller motorsykkel må være over 40 år for at den skal være verdt å samle på!

Hvem synes ikke det hadde vært moro å se igjen en '50-modell Taunus og en Standard Vanguard - eller EMW og Vauxhall Velox? Disse, og mange andre kjøretøyer er ikke lenger å se, men at det finnes noen bortsatt her og der, og at de fortjener å bli tatt vare på er helt sikkert. Derfor: Hogg tak i 40-, 50- og 60-talls kjøretøyer før det er for seint!

Om noen synes det er kjedelig med slike biler og mc'er så er de jo i sin fulle rett til å mene det, men vi må huske på at mange av disse etterkrigs-kjøretøyene sannsynligvis blir adskillig mer sjeldne enn mange førkrigsmodeller. Svenskene er smartere enn Ola Nordmann igjen! De er mye flinkere enn oss til å redde etterkrigsprodukter. Jeg håper flere i klubben vil vie noe av sin tid til disse kjøretøyene, og at vi tør å prate om dem på møtene.

Det er IKKE å drite seg ut å spørre etter deler til en 1958 DAF, '52 Moskvich, '60 CZ - eller noe annet. Heldigvis har noen i MHK tatt vare på noe halvgammelt. Det kan nevnes Renault Dauphine, Peugeot 403, HMW, Horex, Rover, Opel, pølsebu-Anglia, Tempo - og sikkert mye mer som eieren ikke tør vedkjenne seg.

Så se for f... å få vekket interessen før det er for seint!

Asle Wang

For skams skyld får vi vel la Asle Wang slippe til med enda et "hjertesukk":

"Vi får aldri se bilde av redaktøren i denne avisa, men den som venter - venter ikke forgjeves. Her vises han i noe noe redusert tilstand på Eikerstua 12.2.83. Hans anstand til venstre."

Tekst og foto:
Asle Wang



STAFETTEN: 1936 Buick 8 Serie 41

Kjøretøyet ble kjøpt i Drammen Auto i Konnerudgata i 1936 av Ing. Øverbye som var ansatt i Drammen kommunale trikk. Øverbye har hatt Buicken hele tiden til han avgikk ved døden på slutten av 60-tallet. Han førte nøyaktig regnskapsbok når det gjaldt olje og bensinforbruk. Etter det jeg kan se, er ikke Buicken kjørt mer enn ca. 100.000 km.

Motoren er en 8-sylindret rekkemotor som ikke er rørt, annet enn justering av ventiler og overhalt tenningsystem. Forstilling og bremsesystem er overhalt, og en del rust i bakskjerm og stiggjebrett er utbedret. Bilen fikk mus i kupéen da den ble stående i ti år før jeg begynte å arbeide med den, og da måtte jeg trekke om baksetet. Understellet er sandblåst og lakkert med sort Bengalakk til slutt.

Lakken er så nær som mulig den originale, grå metallic. Nye dekk ble skaffet fra USA av Jan Tølfesby på Norsk Teknisk Museum. Buicken ble registrert i mai 1981 og fikk nr. KE70171, det gamle var F-171.

I skrivende stund blir kjøretøyet klargjort for en utenlandstur i pinsen.

Hermed overlates stafetten til Tore Ødegaard!

Hilsen Fridgeir Normann.



1936 Buick 8 Serie 41, eier Fridgeir Normann. (Foto:Ø.L.)

For tiden holder Fridgeir på med en 1935 Dodge som mangler noen deler, (se annonsene), så har du noe liggende, er det nok bare å si i fra på telefon 03-821801! (Reds. ann.)

ANNONSER

HJÆELP!!!

Jeg blir kasta ut fra låven hvor jeg har både verksted, garasjer og lager. Derfor er jeg taknemmelig for tips hvis noen vet om et nedlagt småbruk, et eldre hus m/uthus e.l. som er til salgs. Er interessert på strekningen Sande - Åmot.

HENV.: ASLE WANG, HANS TORDSENSGATE 6, 3000 DRAMMEN. Tlf.03-818009
Tlf. 03-818009 (priv)

SØKER: Til DODGE 1935: Radiatorlokk, brakett til frontlykt, hjulkapsler, bremsetrommel bak.

HENV.: FRIDGEIR NORMANN, Tlf. 03-821801.

Ønsker å kjøpe din restaurerte amerikanske Convertible 1930-40. Jeg ønsker å kjøpe påhengsmotor ca. 4-8 Hk m/lang stamme med festebakett som brukt på seilbåt. Ønsker også å kjøpe liten brukbil som er billig i drift, gått lite og i god stand. Kontant inn-til 20-25.000,-

HENV.: ALF BRYHN, BOKS 169, 3430 SPIKKESTAD. Tlf.02-855347.

KJØPES: 50-talls Mercedes Cabriolet, alt av interesse. Ramme til 1937-38 Ford V8 (med lite rust). 1936 Ford V8 frontlykter (alt av interesse). Bakstøtfanger til 1948 Oldsmobile.

SELGES: FORD PREFECT 49mod. komplett restaureringsobjekt, kr 3000,-
Volvo Amazon 64mod. 2 dørs, registrert, pen og god stand, kr 2500,-
Lastebilramme Volvo F83 m/aksler og hjul, egnet til båtthenger, 500,-
Til Opel Olympia ca 1936: Ramme m/front og bakfjærer, forstilling, 2 felger, kr 400,-. 2 stk 5.00x17 dekk m/godt mønster, kr 200,-.
Div. sommer/vinterdekk, diagonal, passer til Volvo Amazon/VW boble ca 8 stk., samlet kr 150,-.

HENV.: FINN BRYHN, SPIKKESTADVN. 109, 3430 SPIKKESTAD.

ØNSKES KJØPT: Utgaver av boken "Bilkalenderen". Dette er en bok med fortegnelse over alle registrerte kjøretøyer og deres eiere. Alle årganger ønskes. Til FORD T COUPE 1926: Reserverhjulsbrakett, felg og vindusheiser. Panserlåser til 1939 Opel Blitz, Utvendig reserverhjulsbrakett til Ford Anglia 1959-67. Sykkeleiker av vridd type. Lyktheus til karbidlykt til tråsykkel. Liten tohjuls henger som kan passe Opel Blitz. F.eks militær ammunisjonstralle.

HENV.: ASLE WANG, HANS TORDSENSGATE 6, 3000 DRAMMEN. Tlf.03-818009

FRIKSJONSBELEGG FOR BREMSER OG KOPLINGER:

For de som har behov for slike ting anbefaler vi å ta kontakt med NITEX A.S, Rosenkrantzgt. 11B, Oslo 1. Tel. 02-334323.

De lagerfører nemlig mange typer friksjonsbelegg fra det engelske firmaet BELACO, og de skaffer også andre kvaliteter og dimensjoner på bestilling.

6 W

Wang Asle

Hans Tordsensgt 6

3000 Drammen

T



The New Cadi

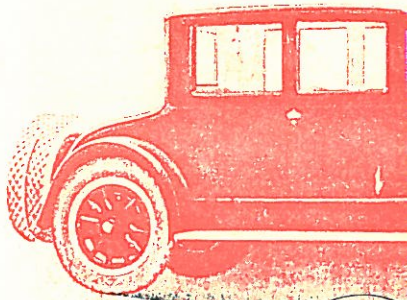
The new Cadillac Victoria, we believe, embodies refinements which will induce even wider and warmer favor for this popular Cadillac model.

A well-considered change in dimensions causes the car to appear lower and longer and greatly accentuates the atmosphere of distinction always associated with the Victoria.

The enlarged interior, with the driver's seat placed directly behind the steering wheel, and all seats lengthened, provides increased spaciousness and comfort for four passengers.

T
t
c
G
C
I
o
sr
c
re
C
V
m
al
pr
co
de

CADILLAC MOTOR CAR COMPANY
Division of General Motors



C A D I



Standard of the