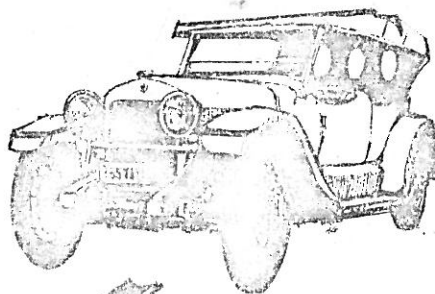


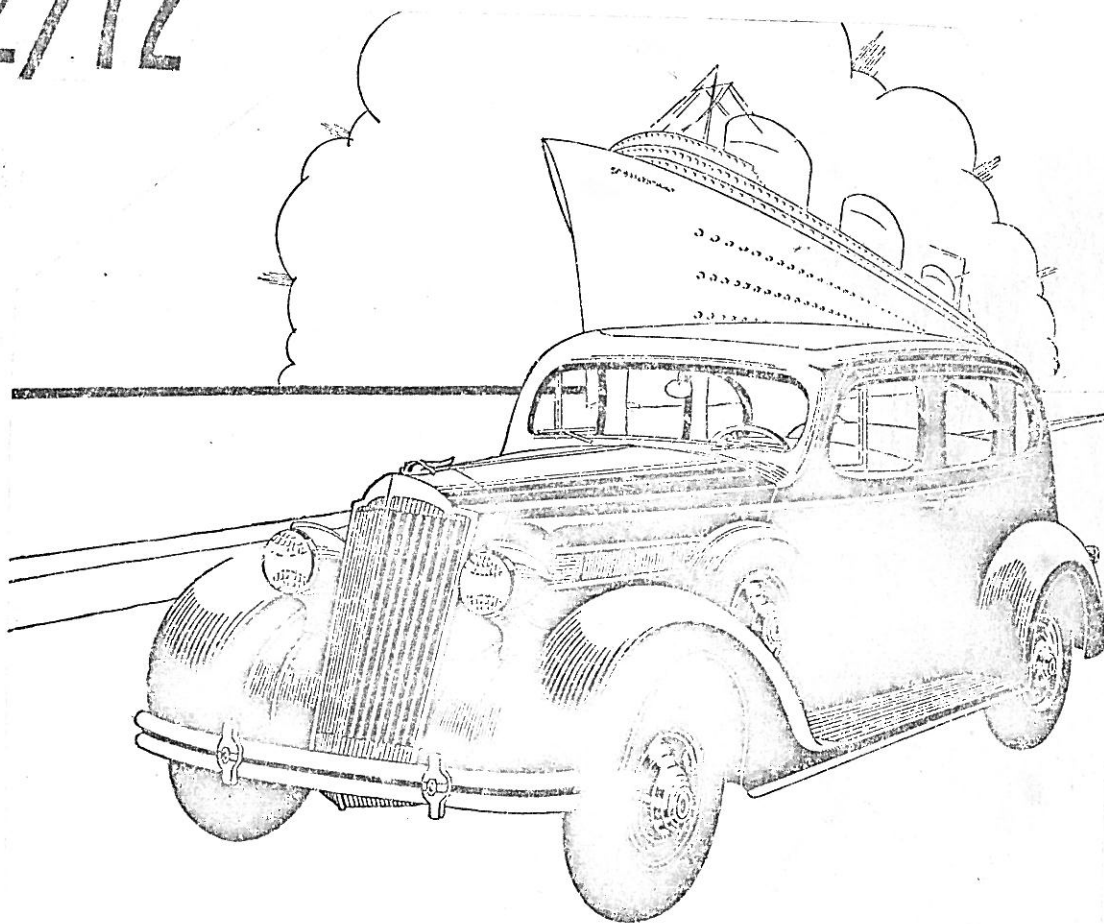
GAMMELBIL-



posten

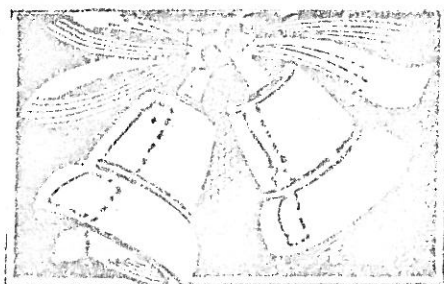
ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER

NO. 2/72



GOD JUL

— og takk
for i år





REDAKSJONELT:

Siden vårt første nummer av "Gammelbil-Posten" fikk såvidt god mottagelse, ser vi ingen grunn til å gi opp foretagendet. Interessen for våre møter viser seg jo dessuten å overgå alle forventninger, noe som dessverre medførte at vi feilberegnet "Gammelbil-Posten's" opplag slik at det ikke ble nok til alle. Dette skal naturligvis bli rettet på, slik at de som ikke fikk noen avis forrige gang vil få et eksemplar sammen med dette nummeret.

Det første nummeret av "Gammelbil-Posten" kan vel egentlig betegnes som et eksperiment, og hadde som sådan selvfølgelig sine svakheter, kanskje særlig trykk-teknisk. Nå har vi imidlertid ikke tatt mål av oss til å lage en absolutt fullkommen avis, - dertil er ikke gruppen vår stor nok hverken i antall eller økonomisk. Vi anser det som viktigere å lage en avis som kommer ut, enn å gå igang med et prosjekt som blir så kostbart at det er dødsdømt allerede i fødselen. Såfremt det er mulig, er det vårt mål å kunne presentere et nytt nummer av "Gammelbil-Posten" til hvert møte, uten at vi i øyeblikket kan gi noen garanti for at så vil skje.

Selv om vi har rikelig med stoff, vil vi nok en gang oppfordre dere alle til å komme med bidrag til avisen vedrørende gamle motorkjøretøyer; - spesielt er vi interessert i motorsykelstoff. Avisen

kan nemlig lett få et noe ensporet preg, om en eller to mann alene skal forestå hele skriveriet. Annonsepaltene er også meget verdifullt stoff, og her bør vi ikke la oss være bundet spesielt av gamle biler, motorsykler eller deler; - alt som kan selges eller kjøpes skal også kunne avvertes i vårt "Møtenighetsblad". Ved felles innsats er det store muligheter for at såvel klubben som "Gammelbil-Posten" skal bli levedyktig!

(Mangfoldiggjørelsen av vårt "åndsprodukt" er muliggjort takket være disponent Peter Wessel i J.H.WESSELS KULFORMETNING', som villigst har stilt sine kontormaskiner til vår rådighet. Vi takker....)

Ø.L.

---ooOoo---

Automobiler for 4 personer

12 HK. motor, 4-cyl. med Magnettænding
fra det verdenskjendte firma

Gebrüder Stöwer
Stettin

leveres frit Kristiania for

Kr. 5000,00



Representanter for Norge:
Kolberg, Caspary & Co., Kristiania

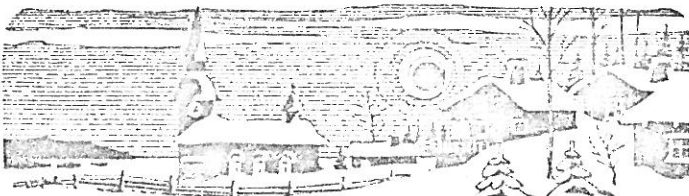
+ GULLKORN:

Bare den som forsøker det latterlige, kan klare det umulige. (W.H.)

Feilen ved å være presis er at det får folk til å tro at De ikke har noe viktigere å utrette. (G.F.)

Ingen kan skaffe seg et renommé på det de akter å gjøre. (Henry Ford)

Evighet kalles perioden mellom to lønningsdager.... (N.N.)



Glædelig Jul

DET FØREGÅR NOE I DRAMMEN.....

3

LITE REFERAT FRA ET STORT MØTE.....

Onsdag 6. desember var vi igjen samlet til "gammelbil-treff" i klubbhuset på Åskollen, og denne gang var oppslutningen over all forventning, idet hele 32 mennesker hadde funnet veien til klubbhuset. Dermed har vi vel igrunnen fått en bekræftelse på at det så absolutt er et behov for en lokal samling av gammelbil- og ms- (motorsyssel-) folk, og interessen for gamle kjøretøyer er tydeligvis langt større enn de fleste av oss på forhånd hadde trodd.

Etterhvert som kaffen og de tradisjonelle wienerbrød (pluss boller) kom på bordet infant man seg i tur og orden, og vi noterte oss følgende nye ansikter-:



BRYHN, Finn, boks 174, Spikkestad
EVENSEN, Ingar, Tomtegt.16, Drammen
HJELMVEDT, Bjørn, Villevn.6, Drammen
KRÅISETH, Oddleif, Solbergelva
MARTINSEN, Kai, Solbergelva
RØED, Ivar, Furulia 24, Drammen
SØRENSEN, Herluf, Burud, Skotselv
ØDEGAARD, Ragnvald, Eikhaugen, Drammen
ØDEGAARD, Rolf, Knivedalen, Skotselv

Dessuten befant seg i salen en observatør fra Oslo, ingen ringere enn formannen i "Norsk A Modell Klubb", STEIN ALLSTED, som på "en eller annen måte" -(vi har våre mistanker!) hadde hørt om vår eksistens.

Vår lokale "kom-fram-og-si" (konfransier) Mads Jostad innledet først til en meningsmåling om hvorvidt vi skal danne en mer organisert form for forening, eller fortsette den linje vi hittil har holdt. Ingar Evensen mente at vi først og fremst bør bringe på det rene hvilke intensjoner vi har, og eventuelt senere re-vurdere spørsmålet. Arild Thore Karlsen henviste til Bergensavdelingen av N.V.K. som jo egentlig er egen klubb, men med kollektivt medlemskap i Norsk Veteranvogn Klubb, mens Øivind Vikør tok sterkt avstand fra en formell og høytidelig klubb-virksomhet og fant "syklubb-ordningen" som en meget god løsning. Leif Rust var forsåvidt enig, men understreket at vi som fast etablert klubb nok vil stå endel sterkere overfor myndigheter som f.eks. Statens Bilsakkyndige. Uten at det ble foretatt noen form for votering, noterte vi en sterkt merkbar stemning for å fortsette den uformelle linjen vi hittil har fulgt, men må nok regne med at dette spørsmålet blir tatt opp igjen ved en senere anledning.

Innimellom kaffekopper og frukt (sistnevnte en gave fra firma Arth. Strand!) ble første nummer av vårt klubborgan "Gammelbil-Posten" utdelt, forøvrig en overraskelse for de aller fleste, og det lot til at avisen ble godt mottatt. Minst like overraskende var kveldens utlodning, og loddsalget gikk livlig ved bordene. Så lot Øivind Langeland oss gjenoppleve årets "Sandviken-Sundvolden"-løp ved hjelp av 72 fargelysbilder, og Ingar Evensen viste også fargebilder og fortalte om sine biler, DODGE 1916 (evt. 1915?) og STUTZ 1919.



Under streng politiovervåkning av Arild Thore Karlsen foretok man så trekningen i kveldslotteriet, og gevinstene fordelte seg slik-:

- 1 baufil m/4 reserveblader: vunnet av Herluf Sørensen
- 1 bok, VETERANBILER, (Aftenpostens Sirkelserie) vunnet av Øivind Langeland
- 1 sett ass. skrutrekkere vunnet av Rolf Ødegaard
- 1 auto-termometer vunnet av Øivind Vikør

"Kveldspreisen" til dekning av husleie, samt "vått og tørt" ble denne gangen på kr 4,- pro. pers, forøvrig henvises til "Kasserer" Tore Ødegaards redegjørelse for kassabeholdning et annet sted i avisen.

(REFERENT.)

+++++

RETNINGSLINJER FOR RESTAURERING

Når man i våre dager kommer over en gammel bil som er verd å bevare, er det som oftest nødvendig - i større eller mindre grad - å restaurere den. Det beste ville naturligvis være om dette ikke var nødvendig og bilen kunne fortsette sin tilværelse slik som den var da den var ny med original lakk, originalt trekk og uten reparasjoner. Men dessverre, enten p.g.a. lang tids bruk og vanlig slitasje, eller fordi bilen har stått ute og blitt ille medfaren av vær og vind eller fordi den er direkte vandalisert eller utsatt for tvilsomme reparasjoner, ombygninger eller "forbedringer", er det nesten bestandig nødvendig med nokså store arbeider.

Det gjelder da i alle land visse retningslinjer for hvordan dette skal gjøres og disse kan i hovedtrekkene gjengis slik:

Hensikten er at bilen skal bringes tilbake til samme stand og utseende som da den var fabrikkny.

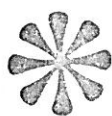
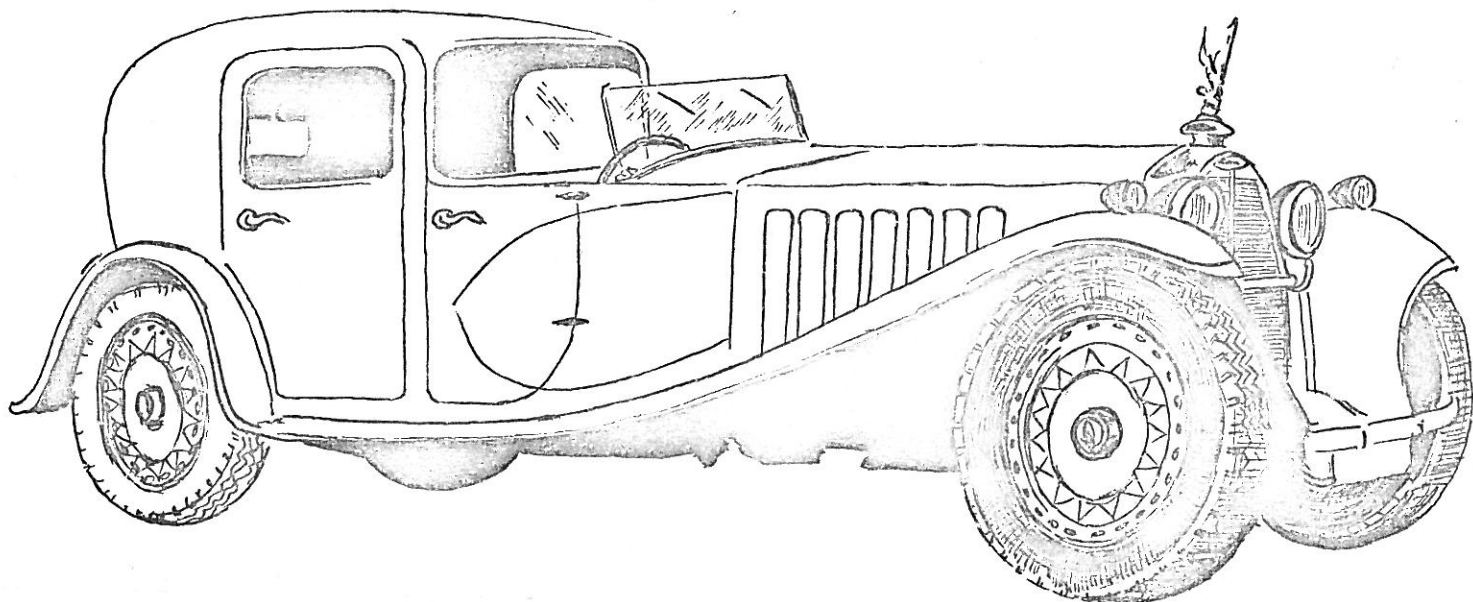
Om dette ikke er mulig eller resultatet ville bli en bil som ikke kunne brukes idag, er det tillatt i noen utstrekning å foreta konstruktive og materialmessige endringer som skal springe minst mulig i øynene og ikke mer enn absolutt nødvendig forandre de tekniske spesifikasjoner, de forskjellige organers virkemåte eller vognens utseende.

Ekstrauststyr eller forandringer som er nødvendige av hensyn til trafikksikkerheten (f.eks. splinsikkert glass) er tillatt, men man bør avvike minst mulig fra den originale konstruksjon og slik at det blir minst mulig synlig. Der det er mulig, bør ekstrauststyr av denne karakter lett kunne demonteres.

Disse retningslinjer må praktiseres med forstand og konduite. Det er så kostbart å sette istand en medtatt gammel bil (selv om man får vraket nesten gratis) at en ikke kan forlange at alle skal satse på f.eks. ekte skinntrekk som kanskje er originalt, hvis kunstlær viser seg å være vesentlig billigere og den håndverksmessige utførelse er i samsvar med den originale. Av og til står man overfor valget mellom å få gjort en gammel bil kjørbar og presentabel med f.eks. en nybygget kopi av det originale karosseri eller med en motor som ikke er av den helt riktige typen, istedenfor å gi opp hele prosjektet fordi karosseriet er borte eller originalmotor ikke kan skaffes. Det må da være riktig å godkjenne vognen, med de bemerkninger som de uoriginale komponenter måtte medføre.

(Sitat fra programmet til NVK's jubileumsløp 25-27 aug.1972)
-----ooc00ooo-----

HUSK at møtedagen er DEN FØRSTE ONSDAGEN I MÅNEDEN..! Vi vil også fra og med neste møte gjennomføre at ALLE tar med KOPP. Oppvasken etterpå beskjefter ellers to mann i OVER EN TIME, og det går ikke an.....



MÅNEDENS VETERAN er virkelig en av gigantene innen bilfabrikasjonen. Bilen er en Bugatti, type 41 "La Royale", et klenodium som blandt stilekspertes ble betegnet som "verdens vakreste vogn". Den ble produsert i tiden 1927-30 av den italienske produsenten Ettore Bugatti. Motoren var basert på en flymotorkonstruksjon fra 1925, og hadde åtte sylindre i rekke, overliggende kamaksel og et sylindervolum på 14,7 ltr.(!), som på produksjonsmodellen imidlertid ble redusert til 12,8 ltr. Den utviklet 300 hk ved 1700 omdr./min. "La Royale" hadde videre en akselavstand på 4,27 m. og veide 2,5 tonn, men kunne allikevel oppnå en toppfart på 190 km/t, og kjøreegenskapene var av meget høy klasse. Det samme var forøvrig også prisen; - et "La Royale"-chassis kostet hele 500 000 francs, noe som gjorde at bilen kun ble solgt i 7 (syv!) eksemplarer, og Ettore Bugatti gikk derfor over til å selge "La Royale"-motorer til jernbanens motorvogner. I Europa skal det kun finnes ett eneste eksemplar av Bugatti "La Royale", og eieren er en fransk samler ved navn Schlumpf.

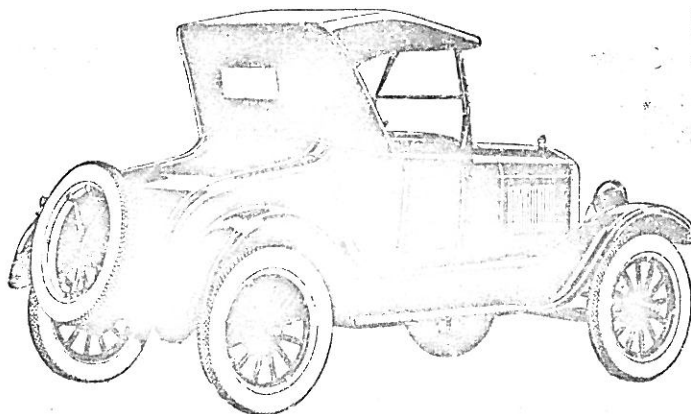
BAST AUTO CO.

AUT. LINCOLN, FORD & FORDSON FORHANDLER

Telefon 131.

ELVERUM

Telegr. adr.
„BASTCO“



TILFØYELSER / RETTELSER:
XX

- I listen over de personer som var tilstede på vårt møte onsdag 1. november var følgende to navn utelatt, og vil iler her ved til for å rette feilen:-

GULBRANDSEN, Gunnar, Rosenkrantzgt. 136, Drammen
HENRIKSEN, Elling, Havnegaten 82, Drammen.

- Innlegget "Tendens til misnøye med NVK's medlemsarbeide?" i GAMMELBIL-POSTEN nummer 1 har krav på denne tilføyelsen: -Etter at innlegget ble skrevet er det utkommet ytterligere ett eksemplar av NVK's klubborgan "VeteranvognPosten" hvor man dessuten bl.a. tar opp nettopp det forholdet som ble kritisert i "observatørs" innlegg. Således gir "VeteranvognPosten" følgende redaksjonelle programerklæring til sine lesere:- " 1.) VeteranvognPostens layoutmessige og faglige nivå skal heves nærmest mulig opp til den standard våre nabolands klubber opererer med. 2.) VeteranvognPosten skal heretter "få lov til å koste litt mer penger", men man vil ha maksimalt igjen for innsatsen. 3.) En ansvarlig redaktør skal sørge for jevn utgivelse og koordinere innsatsen for å nå disse mål." Så nå får vi se.....

- Vår etterlysning av Drammen Brannvesens 1923 DENNIS har gitt følgende nye spor: Brannsjefen, hr. Holst, samt verksmester Ole Skogen og brannkonstabel Ragnar Dyve er de herrer som er ansvarlig for borttauingen. Det forlyder videre at DENNISEN er skaffet oppholdssted på Glassverket, sannsynligvis inne på Drammen Glassverks område. Etterforskningen vil imidlertid fortsette.....

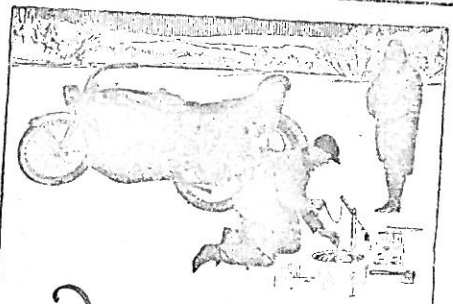
KASSEREREN RAPPORTERER:-



Tore Ødegaard, - mannen som vokter vår felles "pengesekk", - har følgende rapport etter vårt møte den 6. desember -:

OVERSKUDD FRA FORRIGE MØTE.....kr.	25,00
NETTO OVERSKUDD, "kveldsspleisen".kr.	32,00
--- " --- , utlodning.....kr.	132,25
<u>KASSAREHOLDNING.....kr.</u>	<u>169,25</u>

Så vi begynner tydeligvis å bygge oss opp en kapital.....!



Fishin' Pals

Across the lake in a jiffy, to the place where the big fellows lurk the year 'round—then scooting for home and breakfast, so swiftly you leave the wind behind!

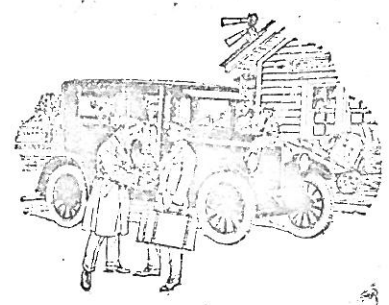
While your neighbor's automobile stands on four jacks, your HARLEY-DAVIDSON and side car are exploring snow-clad paths, hunting for rabbit tracks, carrying you and your pal with the speed of an ice-boat to toboggan slide, ski jump or skating party.

And it's inexpensive sport, too. A dollar will pay for 50 miles—gas, oil, tires and all. Who can't afford a motorcycle?

Harley-Davidson prices have been cut 25%. Ask your dealer for free demonstration, or write us for literature.

Attractive dealer proposition for open territory. If interested, address Desk A-2.

HARLEY-DAVIDSON MOTOR CO.
Milwaukee, Wisconsin



JOHAN SÆTHREN

Chevroletforhandler

ELVERUM.



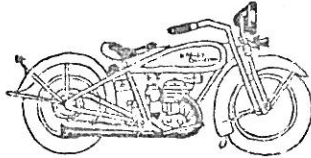
22. desember

1904 ble den første internasjonale organisasjon for motorsykkelsporten dannet, og fikk i forkortet form navnet FICM. Man ville oppnå en viss kontroll over den nye konkurransesporten, arrangere konkurranser og propagandere for turisticheisen på motorsykkel. Den første president i organisasjonen het Sir Arthur Stanleu, og han innehadde denne stillingen til 1923.

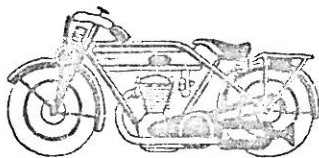
MS- Siden

I en svensk bok fra 1922, "MOTORINSTRUKTJØREN", finner man følgende interessante omtale av motorsykler: =
"Till automobilerna kan även motorcykeln räknas, då ju den 3-hjuliga motorcykeln är den modärna automobilens närmaste föregångare."
Vi tror derfor å rättferdiggjøre navnet på vårt tidsskrift "Gammelbil-Posten", slik at ikke våre ms-tilhengere av den grunn skal føle seg støtt; motorsykkelen er faktisk bilens "stamfar". Vi siterer videre fra boken: "Motorcyklarne

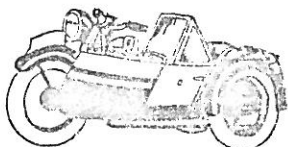
kunna vara 2-hjuliga, 3- och 4-hjuliga, med 1-, 2- och 4-cyl. motorer samt drivas med rem, kedja eller kardan, med eller utan växellåda. De 4-hjuliga cyklarna ha en stor framtid i sig, enär, genom den ringa bredden, c:a 1 meter, tillstånd lätt kan fås att befara alla nu för 2-hjulig motorcykel tillättna vägar. Vid körning med motorcykel bör man iakttaga, att oljekranen är öppen och att smörjpumpen fungerar ordentligt, att förgasaren och tändningen är i ordning samt att alla uttrar är fast tilldragna, då eljest genom skakningen lätt ett fel kan uppstå, som kan medföra rätt dyra reparationer." Og tilslutt heter det--: "Regel: En välskött cykel bereder sin ägare nöje och ringa kostnader."



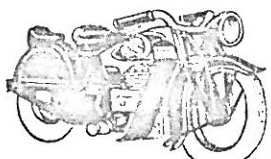
HARLEY D. 1926



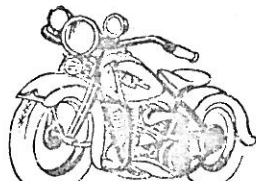
NORTON 1928



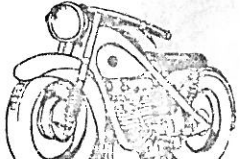
SIDEVOGN 1935



COVENTRY EAGLE 1937



HARLEY D. 1939



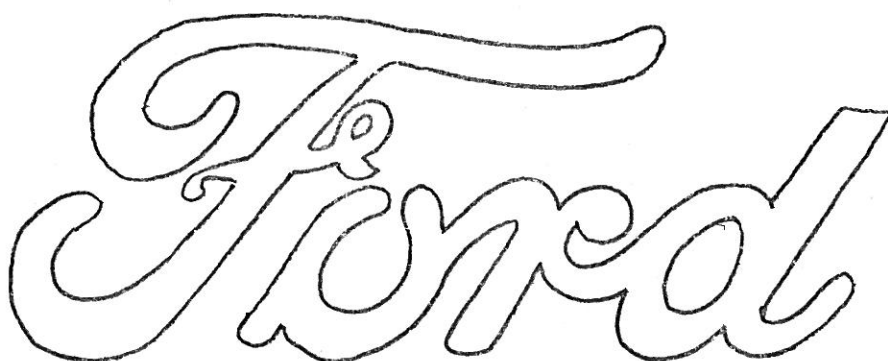
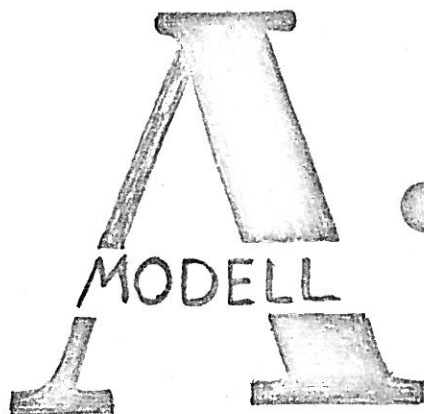
NIMBUS 1940

DE DION BOUTON 1897.

På Aalholm Automobil-museum i Nysted på Lolland i Danmark er det mye fint å se, spesielt av gamle automobiler. For de som sverger til motorsykkelen, har museets innehaver -Baron Raben-Levetzau- en virkelig godbit å vise frem, nemlig en 1897-mod. "De Dion Bouton" 3-hjuls motorsykkel. Den regnes for et av museets betydeligste kjøretøyer, ikke bare fordi den er av spesielt gammel årgang, men kanskje også fordi den markerer starten på den berømte "De Dion Bouton"-fabrikken, og med det også opphavet til hele Renault's produksjon. Motorsykkelen har en 1-cyl. motor som med 70 mm. boring og 80 mm. slaglengde utviklet 1,3/4 hK. Den har ingen gearkasse, -spøletenning, og oppgis å klare en maksimalhastighet på 20 km. i timen. Se den, om du kommer til Lolland...!

+++++

ALLE SOM HAR noe stoff om motorsykler eller sidevogner og annet som har med ms-å gjøre, og som kan tenke seg å låne det ut til reproduisering i avisen, gjør såvel oss i red. som leserene en verdig tjeneste. Såvel tekst som bilder er av interesse, men også gamle annonseklipp, instruksjonsbøker, brosjyrer og hva det måtte være. Stoffet blir re- turnert ubeskadiget etter bruken!



Ford modell "A" ble produsert i tiden 1927-32 i et antall av 3.960.466 personvogn og 1.062.121 laste- og varevogner, ialt 5.022.587 "A"-modeller. Produksjonen begynte 20. oktober 1927, og da "A"-modellen ikke var utstyrt med chassisnummer, (motornummeret fungerte som identifikasjonsnummer), kan årsmodellen og produksjonsmåneden finnes ved å jammføre motornummeret med nedenstående tabell.

FABRIKASJONSINDEX FOR FORD "A"-MODELL MOTORER:

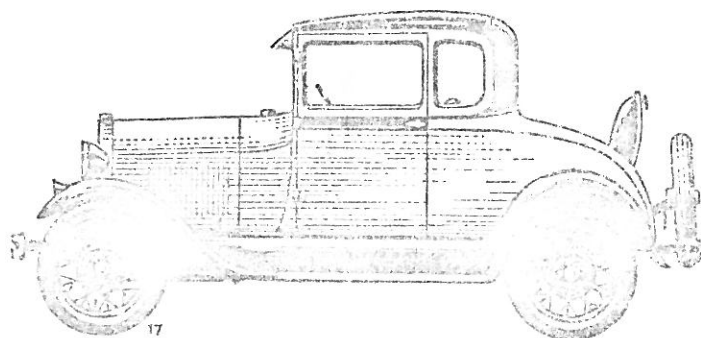
1927:	oktober	0000001-0000137	1930:	januar	2742696-2826649
	november	0000138-0000971		februar	2826650-2940776
	desember	0000972-0005275		mars	2940777-3114465
1928:	januar	0005276-0017251		april	3114466-3304703
	februar	0017252-0036016		mai	3304704-3509306
	mars	0036017-0067700		juni	3509307-3702547
	april	0067701-0109740		juli	3702548-3771362
	mai	0109741-0165726		august	3771363-3883888
	juni	0165727-0224276		september	3883889-4005973
	juli	0224277-0295707		oktober	4005974-4093995
	august	0295708-0384867		november	4093996-4177733
	september	0384868-0473012		desember	4177734-4237500
	oktober	0473013-0585696	1931:	januar	4237501-4310300
	november	0585697-0697829		februar	4310301-4393627
	desember	0697830-0810122		mars	4393628-4520831
1929:	januar	0810123-0983136		april	4520832-4611921
	februar	0983137-1127171		mai	4611922-4695999
	mars	1127172-1298827		juni	4696000-4746730
	april	1998828-1478647		juli	4746731-4777282
	mai	1478648-1663401		august	-----
	juni	1663402-1854831		september	4777283-4824809
	juli	1854832-2045422		oktober	4824810-4826746
	august	2045423-2243920		november	4826747-4830806
	september	2243921-2396932		desember	-----
	oktober	2396933-2571781	1932:	januar	4830807-4842983
	november	2571782-2678140		februar	4842984-4846691
	desember	2678141-2742695		mars	4846692-4849340

KOMPLETT LISTE OVER FORD MODELL "A" KAROSSERIER; ANTALL PRODUSERTE ENHETER AV HVER KAROSSERTYPE, SAMT PRIS I U.S.A.-DOLLARS I ÅRENE 1928-1931.....:

Som man vil se av listen ble Ford "A" bygget med ialt 37 forskjellige karosserier, idet ikke et eneste av "type 40B dlx" (Deluxe Roadster) kom lenger enn til tegnebrettet(!) Den mest vanlige modellen var "55B" (Tudor Sedan, 2-dørs), som i 1930 kostet 495 dollars, og i årene 1930 og 1931 ble laget i 619.384 eksemplarer. Den sjeldneste "A"-Ford-utgaven er uten sammenligning mod. "140B TOWN CAR", som i 1930 kun ble produsert i 96 eksemplarer. Av de ca. en halv million ROADSTERS som ble laget, finnes det idag bevart ca. 3000 omkring i verden, eller drøyt en halv prosent av de produserte vogner av denne type.



Karosserinummer:	Typebetegnelse:	PRIS-				Antall produserte enheter:
		1928	1929	1930	1931	
35A	Standard Phaeton	395	440	-	-	153.688
35B	Standard Phaeton	-	-	440	435	51.255
40A	Standard Roadster	385	435	-	-	291.724
40B(std)	Standard Roadster	-	-	450	430	193.965
40B(d.lx)	Deluxe Roadster	-	-	520	475	
45A	Standard Coupe	495	500	-	-	258.245
45B(std)	Standard Coupe	-	-	495	490	268.931
45B(d.lx)	Deluxe Coupe	-	-	545	525	
50A	Sport Coupe	550	530	-	-	221.707
50B	Sport Coupe	-	-	525	500	93.863
54A	Business Coupe	495	490	-	-	76.288
55A	Tudor Sedan	495	500	-	-	290.755
55B	Tudor Sedan	-	-	495	490	619.384
60A	Fordor Sedan (BRIGGS) m/lærkledd bakdel, brun topp	570	600	-	-	255.706
60B	Fordor Sedan (BRIGGS) m/lærkledd bakdel, svart topp	-	600	-	-	
60C	Fordor Sedan (BRIGGS), med bakdel i stålplate	-	600	-	-	
68A	Cabriolet	-	645	-	-	17.764
68B	Cabriolet	-	-	625	630	50.788
68C	Cabriolet	-	-	-	630	
135A	Taxi-Cab	-	800	-	-	5.401
140A	Town Car	-	1200	-	-	1.102
140B	Town Car	-	-	1200	-	96
150A	Station Wagon	-	640	-	-	4.959
150B	Station Wagon	-	-	640	-	6.817
155A	Town Sedan (MURRAY)	-	670	-	-	91.173
155B	Town Sedan (BRIGGS)	-	670	-	-	
155C	Town Sedan (MURRAY)	-	-	640	-	188.120
155D	Town Sedan (BRIGGS)	-	-	640	-	
165A	Standard Fordor (MURRAY)	-	625	-	-	153.058
165B	Standard Fordor (BRIGGS)	-	625	-	-	
165C	Standard Fordor (MURRAY)	-	-	600	590	
165D	Standard Fordor (BRIGGS)	-	-	600	590	
170A	Standard Fordor, 2-windows	-	525	-	-	
170B	Standard Fordor, 2-windows	-	-	600	-	
170B(d.lx)	Deluxe Fordor	-	-	640	630	
180A	Deluxe Phaeton 2-dørs	-	-	625	580	7.281
190A	Victoria Coupe	-	-	580	580	43.310
400A	Convertible Sedan	-	-	-	640	5.085



1928 FORD A COUPE

17. 1928 - Ford A-Coupe.

I slutten av 1920-årene måtte bilkongen Henry Ford innrømme at utviklingen hadde løpt fra hans suksess-ombruste T-modell, som med små forandringer hadde vært i produksjon helt fra 1908.

I desember 1927 introduserte Ford sin nye A-modell, som i løpet av kort tid sikret ham lederstillingen igjen. Henry Fords sønn Edsel hadde en stor del av æren for den nye suksessbilen, som blant annet var forsynt med 4-hjulsbremses, støtdempere og sikkerhetsglass samt andre «spennende» nyheter.

Skjønt A-modellen bare var i produksjon i 4 år, ble den like populær som sin forgjenger.

TOMMER OG MILLIMETER - en nyttig overgangstabell:

Siden man i vår verden opererer med forskjellige betegnelser på lengdemål, er det ikke rart om man av og til kan gå surr i tommer og millimeter, ikke minst innen vår hobby, hvor f.eks. skrue dimensjoner og størrelsesangivelser på pipe- og fastnøkler er å få i myriader av dimensjoner. Når vi vet at engelske og amerikanske biler alltid benytter seg av tommer (inches), mens europeiske fabrikker sverger til millimeter (metriske) angivelser er jo det hele plutselig noe lettere å begripe, og 99% av oss vet vel dessuten at 1 engelsk tomme er 25,4 mm. Men når vi støter på 16,32 eller 64-dels tommer, kan det bli problematisk for de som ikke akkurat er yrkesmekanikere og kan det på rams. Nå er det selvfølgelig riktig å bruke millimeter-verktøy til millimeterskruer og tommeverktøy til tomme-skruer, men vi amatører med et minimum av verktøy kan ofte bli nødt til å bruke nøklene litt "pø om pø". Da kan det være kjekt med en slik overgangstabell som vi gjengir nedenfor, slik at man unngår å dra skruhodene runde ved feilaktig nøkkeldimensjon.

OMREGNINGSTABELL

eng.tommer / millimeter.

Inch (tommer)	Millimeter
1/64"	0,40 mm.
1/32"	0,79 mm.
3/64"	0,79 mm.
1/16"	1,59 mm.
5/64"	1,98 mm.
3/32"	2,38 mm.
7/64"	2,78 mm.
1/8 "	3,18 mm.
9/64"	3,60 mm.
5/32"	3,97 mm.
11/64"	4,37 mm.
3/16"	4,76 mm.
13/64"	5,16 mm.
7/32"	5,53 mm.
15/64"	6,00 mm.
1/4 "	6,35 mm.
17/64"	6,80 mm.
9/32"	7,14 mm.
19/64"	7,80 mm.
5/16"	7,94 mm.
21/64"	8,40 mm.
11/32"	8,69 mm.
23/64"	9,20 mm.
3/8 "	9,52 mm.
13/32"	10,27 mm.
7/16"	11,11 mm.
15/32"	11,85 mm.
1/2 "	12,70 mm.
9/16"	14,31 mm.
5/8 "	15,87 mm.
11/16"	17,46 mm.
3/4"	19,05 mm.
25/32"	19,75 mm.
13/16"	20,67 mm.
15/16"	23,85 mm.
1 "	25,40 mm.



— Før de kommer med morsomheter om «Flying Cloud» så hør hva det sto i reklamen for den i 1927...

Drammens Tidende og Buskeruds Blad

For 25 år siden

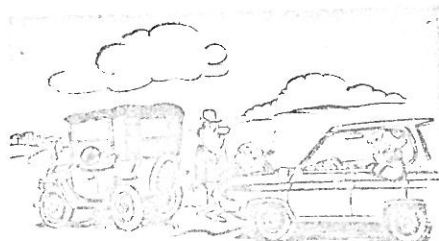
6. desember 1947

Kjøpmenn som har fått avslag på søknad om bruk av personbil til ombringelse av varer til kunder etter kl. 20, kan sende ny søknad.

Statens Bensinkontor

13. desember 1947

I landdistriktene vil det bli adgang til å bruke motorkjøretøyer til og fra kirke 1. juledag, opplyser veidirektøren til NTB. Ikke dårlig!



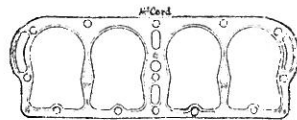
— Kan vi ikke binde dem tett sammen, så det ser ut som vi skyver ham...?



FORSIDEBILDET:

Bilen som pryder forsiden på dette nummer av "Gammelbil-Posten" er en PACKARD "120", og årsmodellen er 1936. Fabrikken ble startet omkring århundreskiftet i USA av brødrene Packard, og deres første bil -en 1-cylindret kjededrevet sak med 12 hesters motor og med styrestang istedet for ratt- ble solgt 3. januar 1900,-(faktisk for nøyaktig 73 år siden idag!) Vi vil senere komme tilbake med mere stoff om både Packard's og andre fabrikkers historie, og nøyer oss med å fortelle at forsidebilens typebetegnelse refererer til akselavstanden - 120".

Cylinder Head Gaskets



For all makes of Automobiles
Special low prices for Garage men buying gaskets in packages of 50.

Garage supplies of all kinds
M. L. FOSS
DENVER

ANNONSER

Studebaker 1927, 4-dørs sedan selges
Opel Six 1931, 4-dørs selges
Opel Kadett 1939, meget bra, selges
Ford V-8 1934, 2-dørs sedan selges
ARILD KARLSEN, Lierskogen

Til FORD V-8, 1938:

NYE DELER: 2 st. topp-pakn. t/85 hK,
1 midtstolpe t/radiatorgrill,
1 kompl. temperaturmåler,
2 lykteinnsatser med brønner,
BRUKTE DELER: 1 dynamo, 1 starter,
1 coil.

JAN-ERIK HOLSTAD, Solum-
veien 19, DRAMMEN

HUDSON 1940-mod. 2-dørs sedan, gått
knappt 80.000 km., bra gummi, kjørbar,
selges.

ØIVIND LANGELAND,
box 1081, Drammen.

PLYMOUTH 1939, 4-dørs sedan. Meget
bra restaureringsobjekt, selges.

TORR ØDEGAARD,
Nordbyvn. 91, Drammen.

Støtfangere til FIAT Balilla 1937 kjøpes.
ELLING HENRIKSEN,
Havnegt. 82, Drammen.

Radiator til HUDSON 1928-31 ønskes, samt
andre deler til samme, bl.a. dekk 7.00x192.

ARILD KARLSEN, Lierskogen

Noen som kan skaffe nytt eksshaustanlegg til
min BUICK "Eight Super" 1946-mod?

ROAR SØRENSEN,
Grønland 86, Drammen.

ØNSKES KJØPT: Støtfangere til FORD "T",
1927-modell.

GUNNAR KRISTIANSSEN,
Åsen, Mjøndalen.

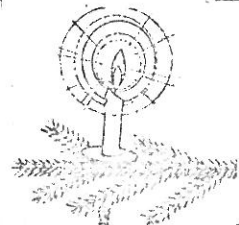
FORDS 34 Miles



on Gallon of Gasoline
Starts Easy at Zero

We guarantee all other cars nearly double present mileage, power and flexibility, make hills on high formerly difficult on low. Models for any car, truck, tractor, machine or stationary engine. Makes old cars better than new. See wonderful mileage guarantees for other cars.
Ford..... 31mi. Buick..... 24mi. Chevrolet..... 32mi.
Ford 4..... 30mi. Chalmers..... 23mi. Maxwell(24) 30mi.
Buick 6..... 24mi. Olds 6..... 23mi. Nash 6..... 23mi.
Hudson..... 29mi. Fargo 6..... 20mi. Lincoln 8..... 17mi.
Hupp..... 23mi. Oakland 6..... 24mi. Stihkr 16 23mi.
Dodge..... 28mi. Over 14..... 32mi. Cole 8..... 17mi.
If your car is not mentioned here send name and model for particulars and our guarantee on it. **AGENTS WANTED SENT ON 30 DAYS FREE TRIAL**
You can drive any car in heaviest traffic without shifting gears. Starts off on high in any weather without priming or heating—no jerking or chocking. No more foul spark plugs or carbon in cylinders. No leaking of gas into crank case. Try it 30 days on our guarantee of money back if not entirely satisfied. No strings to our guarantee. **YOU ARE THE JUDGE.** Anyone who can handle a wrench can handle it. No boring of new holes or changing of operating mechanisms. Write today. **AIR-FRICTION CARBURETOR CO.**
714 Raymond Bldg., Dayton, Ohio, U. S. A.

Grave-
og
buddeser-
arbeid
WESSELS



God Jul