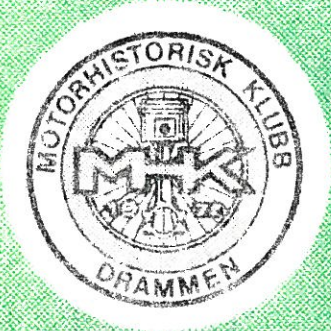
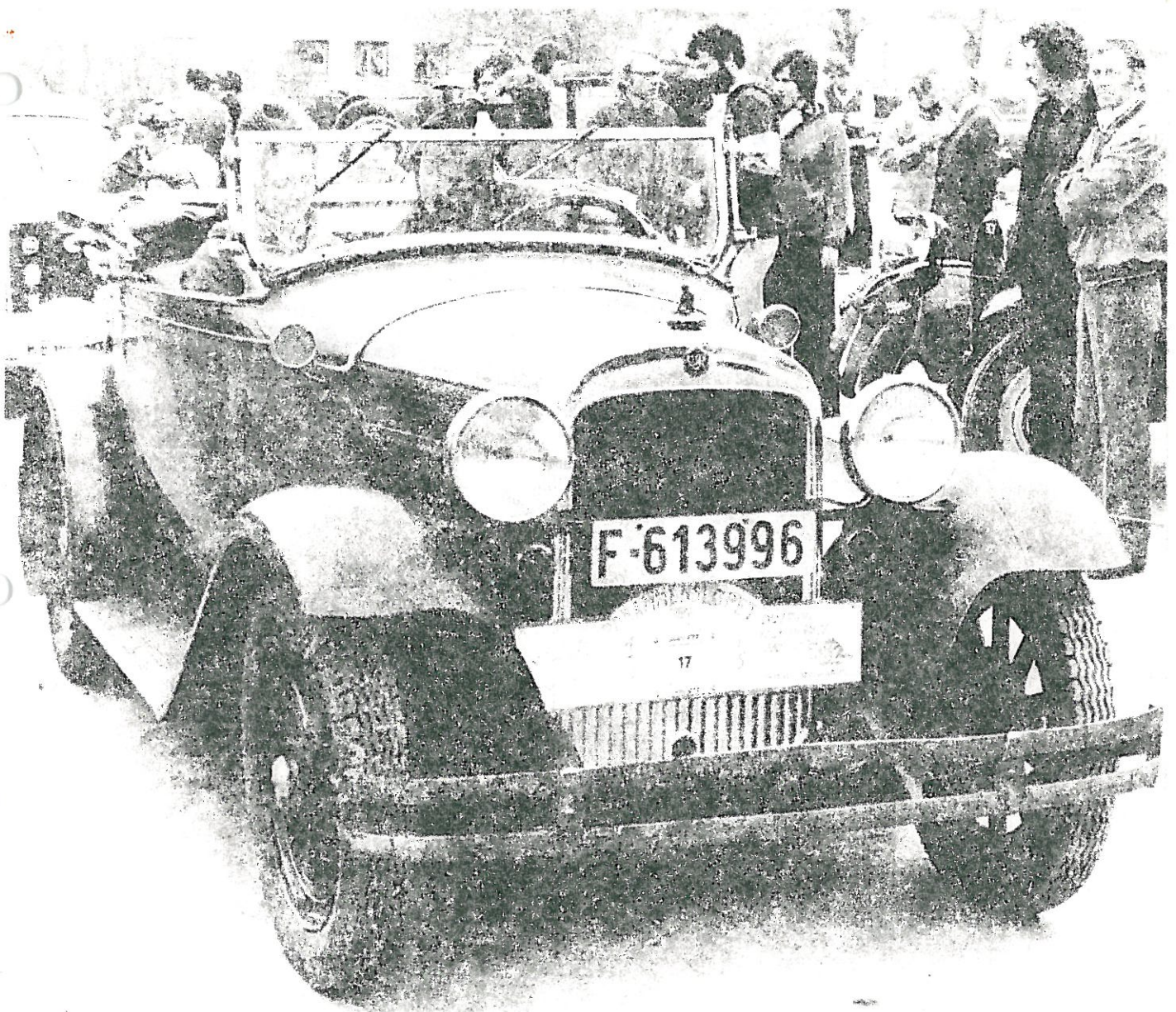


2 · 1977



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

ET NORSK HUDSON-ESSEX-TERRAPLANE REGISTER I EMNING

Det er nå tatt initiativ til å utarbeide et register over alle eksisterende norske biler av merkene Hudson, Essex og Terraplane. Mannen bak dette foretaket er Bård Toldnes i Trondheim, og han oppfordrer eiere av nevnte merker å skrive til ham med opplysninger om merke, årsmodell, type (lukket/åpen), motor- og chassisnummer, bilens forfatning, inn- og utvendige fargekombinasjoner, samt tidligere eier(e). Toldnes akter også å forsøke å skaffe en oversikt over tilgjengelige reservedeler/delebiler, og når oversikten foreligger vil kopi av denne bli sendt til registrerte eiere av nevnte bilmerker.



Her er adressen: Bård Toldnes, Paul Fjermstads vei 51,
7000 TRONDHEIM.

1932

Et par hyggelige rundskriv har gått ut fra direktoratet, og disse gjør det klart at motorkjøretøyer av årgang 1932 (og eldre) nå er fritatt for såvel registreringsavgift som årsavgift.

SALG

Etter å ha eksistert i 50 år, er nå den kjente bilforretningen og bilverkstedet ARENDAL-GARAGEN A/S opphørt. Man ønsker derfor å vekkselge restlageret av reservedeler til eldre biler, som først og fremst dreier seg om deler til Ford fra 1928 til 1945, samt Chevrolet 1937-38, men også forskjellig annet. Forespørsler og bestillinger kan gjøres over telefon Arendal (041) 21 110 eller 22 605.

tips

Vi har mottatt et brev fra Asle Wang i Drammen, som forteller at han har vært i kontakt med en som behersker den vanskelige kunsten "åring", d.v.s. å male treimitasjon på dashbord, vindusrammer etc. Vedkommende er villig til å påta seg slikt arbeide for dem som steller med veteranvogner. Hans navn og adresse er -:

OLUF T. OLUFSEN,
Reistadlia 9, 1364 HVALSTAD (Asker)
Telefon (02) 78-65 54

forsiden:

Denne gangen har vi valgt å la Erling Thorbeck's fine og morsomme Essex Super Six Roadster 1929 pryde bladets forside. Bildet er fra DRAMMENSLOPET 1975; -men etter den tiden har som de fleste vet bilen gått gjennom en viss restaurering, og blandt annet blitt omlakert og forsynt med "ny" krom.

(Foto: Ö.Langeland)

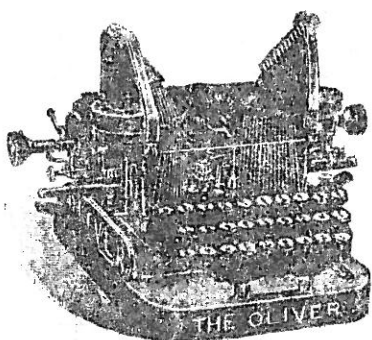
motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: Øivind Langeland.

AVISENS ADRESSE :
"MOTORHISTORIKEREN", boks 1081, 3001 DRAMMEN

-ABONNEMENT KOSTER KR. 65,- PR. ÅR. BENYTT POSTGIROKONTO 3 92 44 46.-



Vi lever i en underlig verden. Det jamres og klages over skattetrykket, og hvor dyrt det er å leve. Man råd til å kjøpe, og råd til å sløse, det har vi. Neppe har velstanden vært større blandt den norske befolkningen enn nettopp i våre dager.

De som tviler, kan bare ta seg en tur på søppeldynga, så vil man finne bevis for påstanden. Der bugner det av mat, klær, møbler og annet; mye av det fullt brukbare ting som kunne gjort tjeneste ennå i mange år.

Sykler, barnevogner, komfyrer, kjøleskap og vaskemaskiner i dyngveis; -såkalte kapitalvarer som ikke lenger er gode nok for velstandsfamilien.

For husmøren vil ikke ha hvit komfyr eller hvit vaskemaskin på kjøkkenet, -motorediktatøren har bestemt at det er "in" med kulørt, og dermed basta. Og ungene vil ikke gå med på å bruke den gamle sykkel, det skal være "mini"- eller "kombi"-sykkel, eller hva der nå måtte hete... For ikke å snakke om klær. Ingen stopper strømper lenger, det er lettere å kaste de gamle og kjøpe nye. Enn si å lappe bukser. Utenkelig... Dessuten skal det være sleng i beina, -smale bukseben er nesten en skam og knapt nok akseptert av "fossiler" som så dagens lys før århundreskiftet. På dynga med det!

I massemedia lutes vi dagstøtt ørene fulle om at vi må spare på ressursene. Men det angår liksom ikke oss, det gjelder "de andre". Så vi fortsetter å lempe ut i søppeldunken avlagte klær, gårsdagens aviser, og emballasjen etter vårt siste innkjøp av "kapitalvarer".

Nei, ta ikke den, gitt! At du tar vare på gamle motorkjøretøyer har ingen ting med ressursbevaring å gjøre. Bare ianrøm det, -det er vel egentlig en jagen etter status-symboler, det også. Kanskje parret med en smule nostalgi, -et behov for å fylle fritiden som det stadig blir mere av, -samt en viss interesse for å arbeide med mekaniske innretninger. Dessuten gleden ved å kjøre "gamlingen" den dagen den er ferdig, og å se seg i naboens misunnelige blikk. Men ressursbevaring..? Nei!

Ø.L.



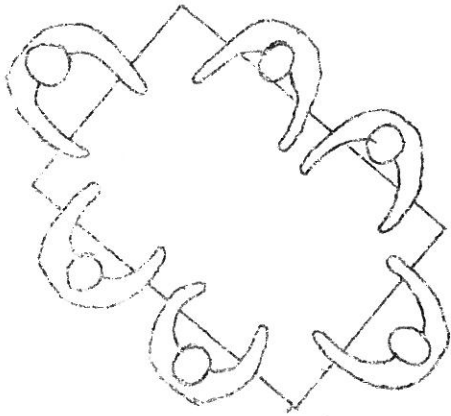
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strømsø), 3001 DRAMMEN
- Postgirokonto 3 75 09 24 -
STIFTET 18. OKT. 1972

STYRET:

FORMANN:	Per Løken,	Leirduevn. 29,	1349	RYKKINN	tlf. 13 00 04
NESTFORMANN:	Mads H. Jøstad,	Tømmeråsvn. 24,	3060	SVELVIK	tlf. 84 20 65
SEKRETER:	Svein Burseld,	Konvallvn. 28,	3430	SPIKKESTAD	tlf. 79 44 46
KASSERER:	Peder Danielsen,	Kringlavn. 6,	3050	MJØNDALEN	tlf. 62 66 51
STYREMEDLEM 1:	Per Berghelm,	Vårveien 37 B,	3000	DRAMMEN	tlf. 81 83 00
STYREMEDLEM 2:	Erling Thorbeck,	Østhellinga 14,	3000	DRAMMEN	tlf. 83 68 21

- MEDLEMSKONTINGENT 1977: KR. 25,-



møter

MEMLEMSMÖTET I JANUAR.

Av en eller annen ubegripelig grunn blir det alltid sitteplasser til alle, selv om oppslutningen til medlemsmötene er over all forventning og salen ser

temmelig fullpakket ut. Slik også på vårt møte tirsdag 4. januar.

Klokken 19.11 kunne formann Per Löken ønske de mange fremmötte godt nytt år og velkommen til årets første møte. Deretter gikk han direkte på klubb sakene, og åpnet med å meddele at klubben har innhentet tilbud på skinnhjelmer fra et engelsk firma, som etter den nåverende punkkurs ble oppgitt å koste ca. kr. 170 kroner pr. stk. Fra salen ble det nevnt at slike hjelmer også kan kjøpes meget gunstig fra Sverige, og man fant å ville undersøke dette nærmere før eventuell ordre blir tatt opp.

Formannen kunne ellers opplyse at klubben har besluttet å akseptere et tilbud om opp-tak av en fargefilm fra endel av den kommende sesongens klubbaktiviteter, og styret har satt av 500 kroner til dette prosjektet.

Ellers kom man inn på den forestående årsfesten på "Z-kro" 15. januar, hvor påmeldingsfristen ebhet ut. Frode Holm ga en kort orientering, og tegnet også flere påmeldinger.

Man hadde merket seg at det var rigget opp en filmforviser i salen; det viste seg å være Per Löken som hadde bragt med seg såvel fremviser som film, og vi fikk se en britiskprodusert lyd- og fargefilm (16 mm) om Vintage-cars. Filmen er produsert av oljeselskapet BP, og er den ene i en serie på fire. (Forhåpentlig får vi se resten etterhvert....?)

Vi fikk så medlemmenes 10-minutter, som for en gangs skyld var 10 minutter. Og så var halften ferdig, -kveldens absolutte høydepunkt, mener mange.... Og praten gikk høylydt over kaffekoppene, mens pågående loddselgere ålet seg fram i den tettpakkede salen og sanket kronestykker.

Etterpå introduserte formannen kveldens gjest, som var ingen ringere en direktör Thorleif Lindtvedt fra Norsk Teknisk Museum. Han ga til beste et interessant kåseri ledsaget av en rekke fargelysbilder, og ga innledningsvis en kort historikk om museets tilblivelse og utvikling, og kom også litt inn på fremtidsplanene. Vi fikk se glimt fra en del av de klenodier museet har bevart, og rimeligvis dvelte Lindtvedt (som selv er gammelbilfrelst) spesielt ved museets motorkjøretøyer. Hans en times innslag var meget fengslende og stimulerende, og vi tipper at flere av de tilstedeværende neppe venter lenge før de avlegger Norsk Teknisk Museum et besök, enten de nå måtte ha vært der tidligere eller ei.

Dermed var klokken blitt over 22 på kvelden, og det var tid for oppbrudd.

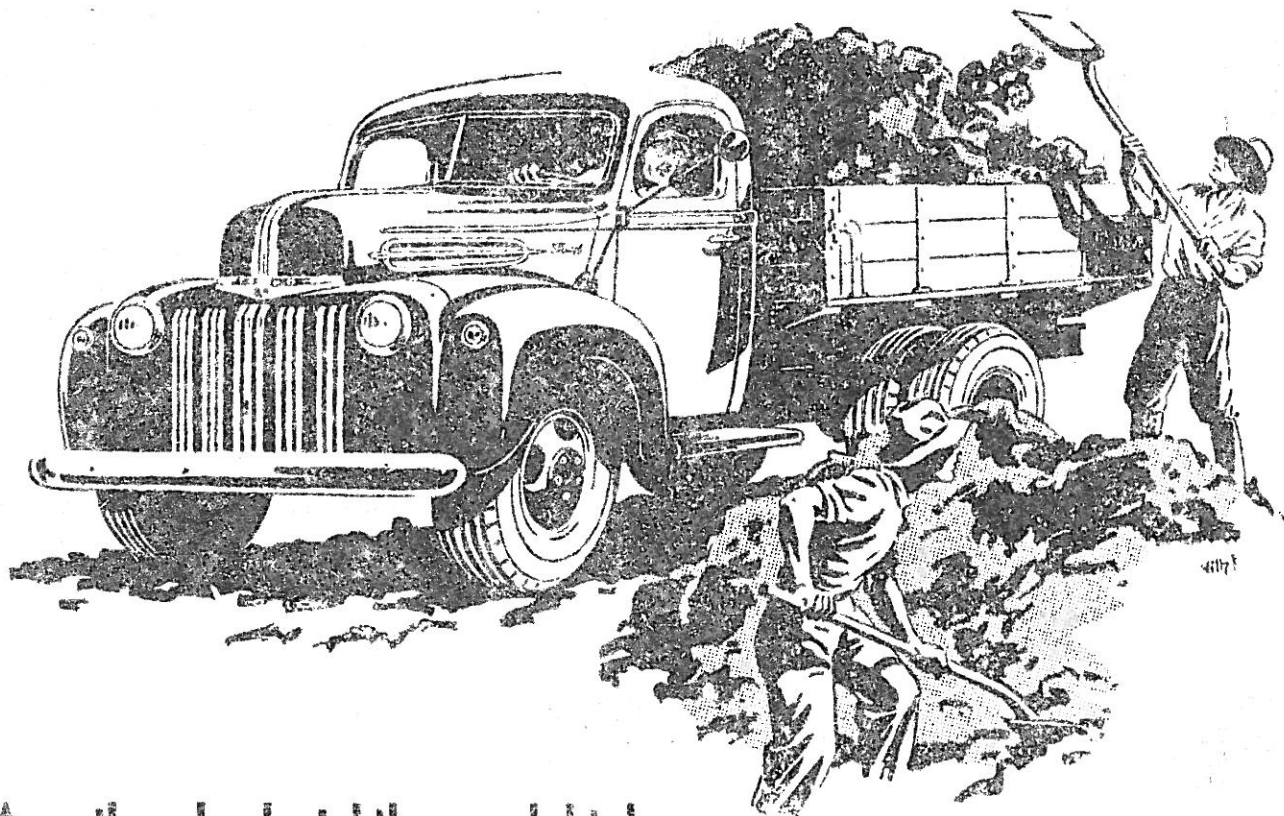
ref.

STYREMÖTE.

Tirsdag 10. januar ble årets første styremöte avholdt på Central Hotell i Drammen. Et fulltallig styre hadde mött frem, og i tillegg var denne gang også vår tekniske komite tilstede i den hensikt å dröfte visse praktiske detaljer i forbindelse med deres arbeid med kontroll og godkjennelse av kjøretøyenes standard.

ref.

Ennå kraftigere enn hittil!



Amerikanske lastebiler med hjulavstand på 134" og 158"

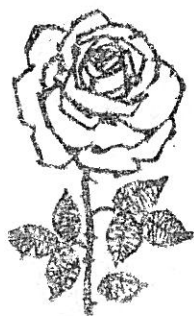
Den nye Ford lastebil 1946 er vognen for tungarbeid, enten De nå velger en av de forskjellige chassislengder med standardgear eller De som ekstrautstyr tar two-speed bakaksel med to utvekslinger, som gir vognen 8 gear fremover og 2 i revers. Alt er fremstillet av førsteklasses materiell, og de mange nye konstruktive forbedringer gir Ford-lastebilen 1946 langt større verdi, enn noen tidligere Ford lastebil. Snakk med en Fordforhandler snarest mulig.

Ford V-8. 100 HK Motor

Ford V-8 motoren er fremstillet i millionvis og er nå ytterligere forbedret. Idet kraftytelsen er satt opp i 100 HK. Den utvikler en uovertruffen kraft, som gir vognen den aksellerasjon og elastisitet som er så viktig for effektiv kjøring. Nye ettveks-stempler med fire ring er redusert oljeforbruket. Kjølingen er også forbedret og vannpumpenes driftssikkerhet er øket idet de nå er selvstengerde og selvsmørende.

FORD LASTEBILER 1946





Vi traff Gustav Wilhelmsen på byen forleden. -"Skriv litt om årsfesten," sier han ivrig.

- ????????

-"Flotte greier. Lokalene var hyggelige, maten var førsteklases, musikken var god, og stemningen fin. Kona og jeg hadde egentlig bestemt at vi skulle gått tidlig hjem, men vi klarte ikke å rive oss løs før festen var slutt. Det er en av de fineste og mest vellykkede fester vi har vært med på! Skriv det!" sier Wilhelmsen.

Hvilket altså herved er gjort.....

I "MOTOR" (Offisielt Organ for Forenede Danske Motorejere) nr. 753 for 25. september 1920 kan vi lese følgende notis-:

Den Første.
Kristiania By har i disse Dage faaet sin første Politibil.

(Kan d e t være Opel'en som deltok i "Sandvigen-Sundvolden for et par år siden?)

littsyn på saken

VI SOM "SAMLER I LADER".....

Nå har jeg både lest og hørt så mange ganger at det er så galt at det er noen som har flere gamle biler eller motorsykler, at jeg vil komme med endel kommentarer.

Temaet var veldig aktuelt å diskutere da forslaget til lovendring vedrørende aldersgrensen for motorkjøretøyer ble tatt opp. Det ble bl.a. hevdet at det snart ikke er førkrigsmodeller å finne, og grunnen mente man var at enkelte av medlemmene hadde samlet opp flere biler.

Dette er bare tomt snakk. De medlemmene som har flere biler har anstrengt seg litt for å få tak i dem;-de har ikke bare sittet i stuen og fått bragt gammelbilen av seg selv rett i garasjen. Å nei, så enkelt er det ikke. Vi snakker med folk vi kommer i kontakt med, og får kanskje tips om gamle kjøretøyer de har sett, eller som de vet står -eller har stått- på hjemstedet deres. Men kanskje er det både 10 og 20 mil dit. Mange slike tips har vi gitt videre til interesserte, men forskjellen er at det da kun er noen få som aksjonerer. Ofte må man undersøke nærmere; reise flere mil, og ofre både en og flere dager for å oppspore dette kjøretøyet. Selv om bilen skulle stå vanskelig til og langt unna, er det all grunn til å sjekke slike tips nærmere. Det kan jo være et interessant og bevaringsverdig kjøretøy, kanskje til en overkommelig pris, som kan fraktes hjem til "lader". Så vi tar sjansen, og spanderer kanskje flere dager og mange penger på ekspedisjonen, som ofte blir "bømtur".

Mange ønsker seg gammel bil, -fortrinnsvis åpen og helst fra før 1930. Gjerne Cadillac eller Packard, og den må være komplett og til en rimelig pris. Så lett er det imidlertid ikke, så slå dønslags drømmer fra dere,- slutt med å bygge luftslott. Ofte går man forbi de nyere og "simplere" modeller i sin jakt på drømmebilen, og den dagen det går opp for en at drømmen ikke lar seg realisere, har andre i mellomtiden sikret seg de bilene man ikke regnet som "fine nok"... Så erkjenn like godt at enhver bil kan ha sine interessante konstruksjoner og særpreg. De må heller ikke nødvendigvis være åpne for å være "fine", en lukket bil er dessuten oftest i bedre karosserimessig stand enn den åpne. Den er også mer anvendelig som familiebil, da ungene -som helst skal sitte i baksetet- slipper å fryse el-

ler å bli våte, ettersom vi jo ikke alltid er garantert strålende sol på løp og andre utflukter.

Så selv om den bilen du har funnet ikke akkurat er det du drömte om, bör du allikevel ta vare på den för den blir så dårlig at den havner på fyllingen. Kanskje kan den siden tjene som et bytteobjekt.

Det er et gammelt ordspråk som sier at "det som lett kommer, lett går". Vi har sett at biler som vi med slit og strev har bragt hjem og siden solgt til interesserte, -ofte under pruting og kommentarer om høy pris-, året etter har blitt solgt videre for den dobbelte prisen. Eller hva verre er: -den har stått dårlig lagret og blitt ødelagt, for tilslutt å bli kjørt på fyllingen. Temmelig bittert for dem som fant bilen, og ofret tid, krefter og penger for å frakte den hjem og redde den unna forfallet.....

Det har også kommet bemerkninger om at ikke noen biler bör bli solgt ut av landet. Jeg vet at jeg nå berører et ömt tema. Men i denne forbindelse må hvert enkelt tilfelle vurderes. Det har blitt solgt biler til utlandet som ingen har vist interesse for för etter at de er solgt, til tross for at det har vært bekjentgjort at bilen skulle selges til en gunstig pris, (dekning av innkjøpspris, frakt, lagerleie og direkte utgifter). Ingen har reflektert på tilbudet, og når bilen så har gått til utlandet for en høy pris, har det vært et ramaskrik fra enkelte. Vi må slutte å være så egoistiske; -vi hörer aldri at noen skriker opp når en bil blir kjøpt f.ex. i England og bragt hit, synes dere synd på den stakkars engelskmannen som må selge sin gamle bil p.g.a. økonomiske vanskeligheter? England blir i alle fall en gammelbil fattigere, men det er kanskje iorden....?

Nei, vi må ikke se så snevert på dette. Er det så interessant å se på 5 like biler (for eksempel T-Forder) på et stevne. Litt samarbeide over landegrensene er både sunt og stimulerende; noen biler går ut av landet og andre kommer inn. Selvfølgelig bör vi unngå at et sjeldent eksemplar selges utenlands. Men selv om det kanskje blir solgt 3 biler til utlandet av et vanlig og utbredt merke, og vi får tilbake et eneste men sjeldent eksemplar, så tror jeg handelen går i vårt favör. Den bilen som vi anser som sjelden her hjemme, kan det være mange av i det landet den kommer fra.

Ennå skulle det vel ikke være nødvendig å samle på biler fra 50-tallet, de tåler å stå litt til. Derimot bör biler fra 20- og 30-årene tas hånd om nå; om kort tid kan det være for sent. Det finnes fortsatt mange slike biler rundt om i landet, selv om man nok risikerer å legge både tid og penger i å lete dem opp. Det har vært kjørt både 100 og 200 mil for å hente en bil, så det er bare å sette igang, dersom man vil ha noe å "samle i lader".

Arild T. Karlsen



DET ÄR SVÅRT

att föreställa sig hur väl en FORD
verkligen går om den förses med en

APCO Stötdämpare.



Den giver Eder FORD ett längre och bättre liv.

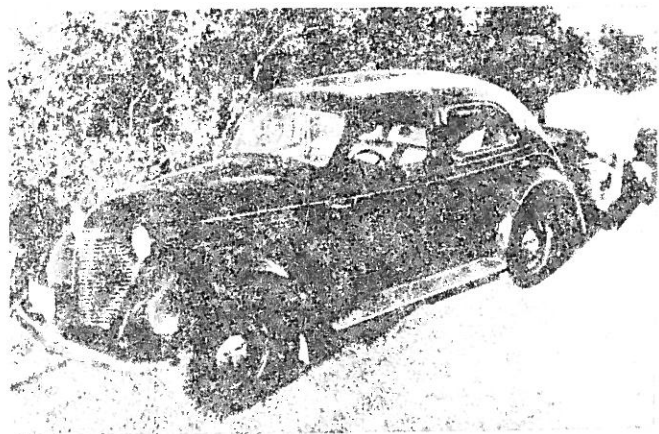
AUTOTILLBEHÖR

Norra Bantorget 20, Stockholm 1.

Post- & Telegramadress: AUTOTILLBEHÖR. Telefoner: 42, Norr 333.

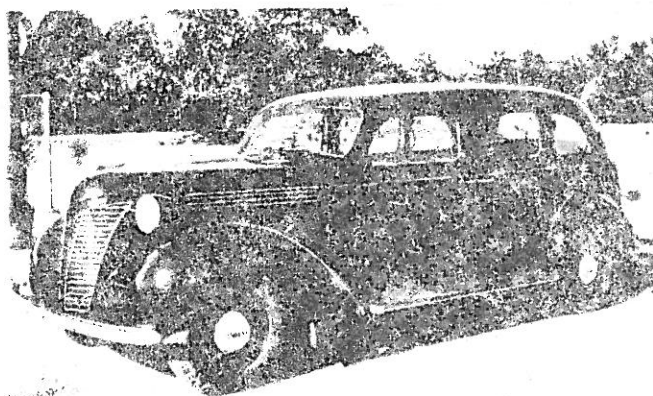
(forts. fra MOTORHISTORIKEREN nr. 1/77)

50 ÅR MED VOLVO



PV 53-56 1938-45

Dette var generatorbilen fremfor alle andre. Krigen gjorde gen-gassdrift nødvendig og Volvo var først med å presentere et aggregat. Dette ble koblet etter bilen på en såkalt pivot-vogn. Med generator ga motoren en effekt på 50 hestekrefter.



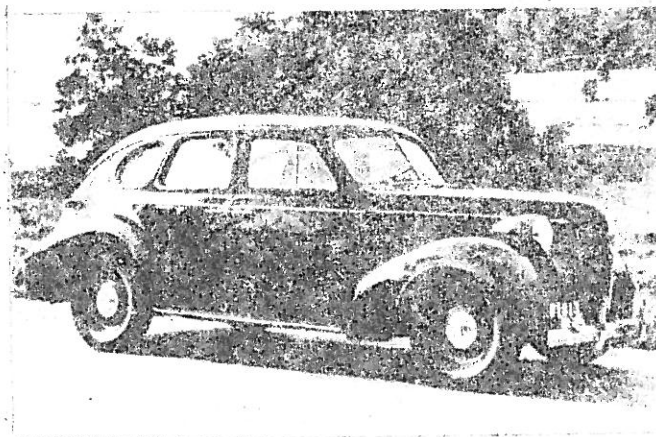
PV 801-802 1938-47

Åttioseters taximodell med tre klappseter. En 66-hesters motor ga vognen en fart på 130 km/t. Til tross for størrelsen var dette en meget lettjært vogn, og uhyre populær blandt drøsjeerne. Grunntypen ble fabrikkert med gradvis avvikling til slutten av 50-tallet.



PV 821-822 1947-48 **PV 831-832 1950-58**

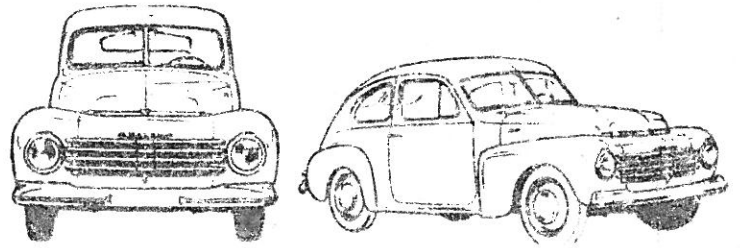
Taxi-modeller komplett utstyrt for drøsjetrafikk. 7- og 8-setere med klappseter. Lyskasterne var montert langt inne for ikke å skades ved småkollisjoner. Ble ansett å være nærmest perfekt for drøsjetrafikk.



PV 60 1942, 1946-50

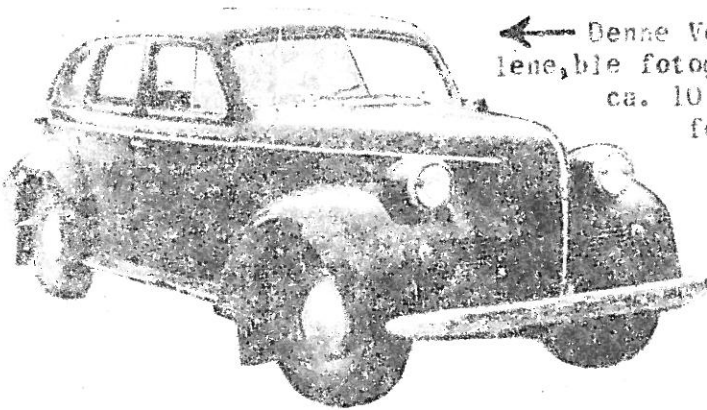
Ble bygget i fem eksemplarer i 1942, ble presentert i 1944 og kom i produksjon i 1946. Romslig 6-seter, tre gear med nyheten overdrive som ekstrastyr. Eksteriøret typisk amerikansk i stilen, med god sikt fra førerplassen. Siste seks-sylindrede motor inntil "164" kom 1968.

Volvos PV 444, modell A, fikk en enestående mottagelse da prototypen ble presentert i Kungliga Tennishallen i Stockholm. I mars 1947 startet produksjonen, og pågikk i hele 21 år. Da fabrikasjonen av denne modellen opphørte var det bygget 440.000 vogner av PV 444/544. "Duett"-modellen (stasjonsvogntypen) var i produksjon til i 1969. Vi har tidligere i en artikkel (MOTOPHISTORIKEREN nr. 3/1976) behandlet PV 444/544, og vil derfor ikke gå nærmere inn på denne modellen her.



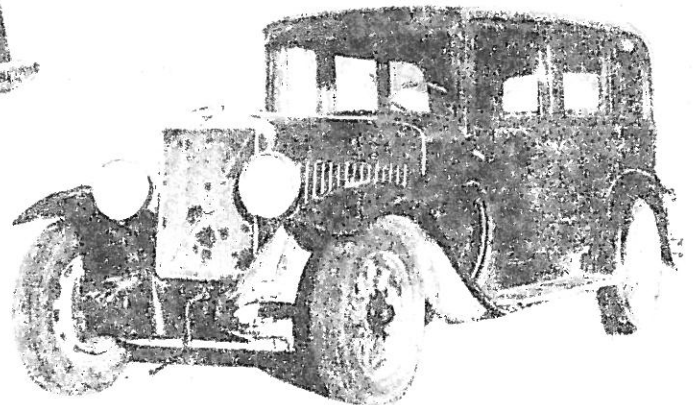
Ånst like herømt som sin forgjenger, ble også "Amazon"-en -eller P 121/122-, som også ble levert som stasjonsvogn (herrgårdsvogn). Den ble fabrikkert fra 1956 til 1970.

Volvos modeller de siste ti år er vel såpass velkjent (og dessuten litt for nye til å behandles her). La oss heller ta med et par fotos av eldre Volvo-biler, som eksisterer/ har eksistert i eller i nærheten av våre egne distrikter. Antagelig kunne flere nevnes, selv om det later til at Volvo ikke hadde noen stor utbredelse her i Norge før en god stund etter krigen.

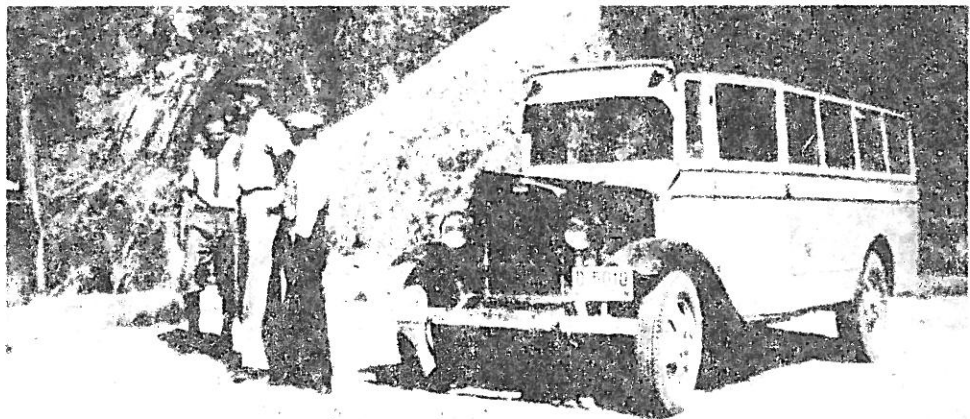


← Denne Volvo PV 60, en av de første etterkrigsmodellene, ble fotografert av red. i Melsomvik i Vestfold for ca. 10 år siden. Kanskje noe å forsøke å oppspore for den som måtte være interessert?

→ Volvo'en på bildet til høyre er TR 673 1932-modell 7-seter. Bilen gikk som drosje i Hedalen i Sør-Aurdal, og ble senere kjøpt av Leif Martinsen i Drammen. Året etter solgte han den til Volvoforhandler Spiten på Kongsberg, og bilen befinner seg nå der.



→ Her ser vi en Volvo buss fra omkring 1930. Den eies nå av Arild Karlsen, men befinner seg ennå i Østerdalen hvor den gjorde tjeneste som rutebil. Bildet er autentisk og skriver seg fra den tiden bussen var i trafikk.



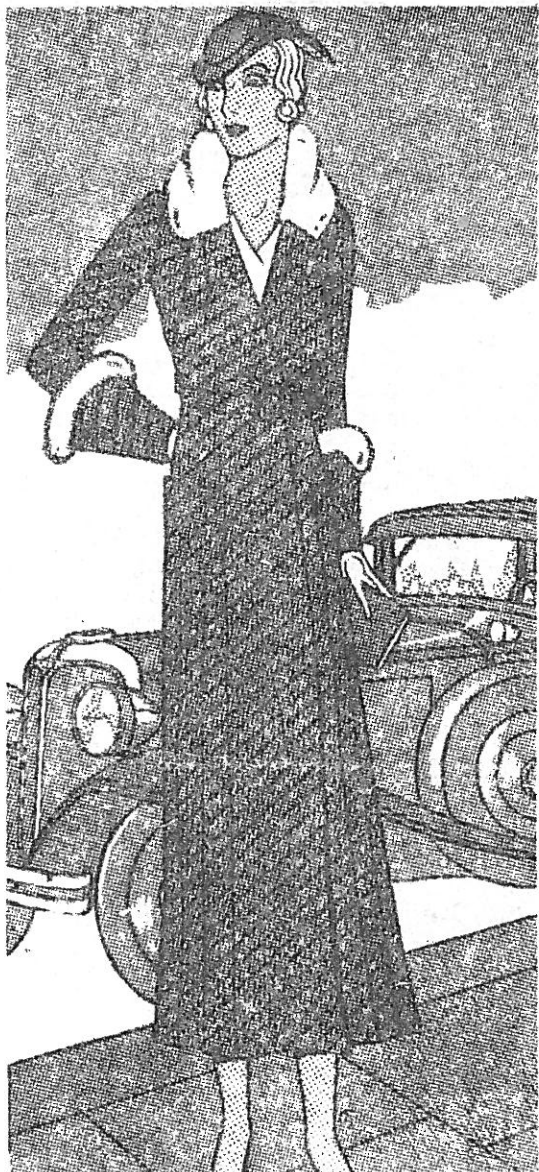
Nevnes bør vel også en "drosjevolvo" fra 1950-tallet (PV 831/832) som finnes i Mjøndalen. Bilen er i tilsynelatende meget god stand, men etter hva vi er fortalt er den ute av drift p.g.a. defekt gearkasse og står derfor "i opplag" på stedets Esso-stasjon.

TYPE	FABRIKA- SJONSÅR	ANTALL PRODUSERT	KAROSSERI	SITTEPL.	CYL.	CYL. VOLUM	EFFEKT (HK)	HJUL- AVSTAND	
ÖV 4	1926-29	205	åpen	5	4	1,944	26	2,95	
PV 4	1927-29	764	sedan	5	4	1,944	26	2,95	
PV 4	1927-29	227	chassis	-	4	1,944	26	2,95	
PV 650	1929-34	206	chassis	-	6	3,010	55	2,95	
PV 651	1929-32	2176	sedan	5	6	3,010	55	2,95	
PV 652	1929-33		sedan	5	6	3,010	55	2,95	
TR 670	1930-34	88	chassis	-	6	3,010	55	3,10	
TR 671	1930-31	200	taxi	7	6	3,010	55	3,10	
TR 672	1929-31			7	6	3,010	55	3,10	
TR 673	1931-34	233	taxi	7	6	3,010	55	3,10	
TR 674	1932-34	138	taxi	7	6	3,010	55	3,10	
PV 653	1933-34	230	sedan	5	6	3,266	65	2,95	
PV 654	1933-34	361	sedan	5	6	3,266	65	2,95	
PV 655	1933-35	62	Chassis	-	6	3,266	65	2,95	
TR 675	1934	2	chassis	-	6	3,266	65	3,10	
TR 676	1934-35	29	taxi	7	6	3,266	65	3,10	
TR 677	1934	2	chassis	-	6	3,266	65	3,25	
TR 678	1934-35	39	taxi	7	6	3,266	65	3,25	
TR 679	1934	114	taxi	7	6	3,266	65	3,25	
PV 656	1935-36	16	chassis	-	6	3,670	80-84	2,95	
PV 657	1935-36	55		-	6	3,670	80-84	2,95	
PV 658	1935-37	301		sedan	5	6	3,670	80-84	2,95
PV 659	1935-36	170		sedan	5	6	3,670	80-84	2,95
TR 701	1935-37	214	taxi	7	6	3,670	80-84	3,25	
TR 702	1935-37	11	chassis	-	6	3,670	80-84	3,25	
TR 703	1935-37	181	taxi	7	6	3,670	80-84	3,25	
TR 704	1935-37	530	taxi	7	6	3,670	80-84	3,25	
PV 36	1935-38	500	sedan	6	6	3,670	80-84	2,95	
PV 36 ch	1935	1	chassis	-	6	3,670	80-84	2,95	
PV 51	1936-38	1754	sedan	5	6	3,670	90-84	2,88	

TYPE	FABRIKA- SJONSÅR	ANTALL PRODUSERT	KAROSSERI	SITTEPL.	CYL.	CYL. VOLUM	EFFEKT (HK)	HJUL- AVSTAND
PV 51 ch	1936-38	205	chassis	-	6	3,670	80-84	2,88
PV 52	1937-38	1046	sedan	5	6	3,670	80-84	2,88
PV 53	1938-45	1204	sedan	5	6	3,670	84	2,88
PV 54	1938-45	814	sedan	5	6	3,670	84	2,88
PV 55	1938-45	286	sedan	5	6	3,670	84	2,88
PV 56	1938-45	1321	sedan	5	6	3,670	84	2,88
PV 57 ch	1938-45	275	chassis	-	6	3,670	84	2,88
PV 800	1941-47	37	chassis	-	6	3,670	84-86	3,25
PV 801	1938-47	550	taxi	8	6	3,670	84-86	3,25
PV 802	1938-47	1081	taxi	8	6	3,670	84-86	3,25
PV 810	1938-47	180	chassis	-	6	3,670	84-86	3,25
PV 60	1942,	3006	sedan	5	6	3,670	90	2,85
PV 61	1946-50			500	chassis	-	6	3,670
PV 821	1948	200	taxi	7-8	6	3,670	90	3,25
PV 822	1947-48	300	taxi	7-8	6	3,670	90	3,25
PV 823	1947-48	150	chassis	-	6	3,670	90	3,25
PV 824	1947-48	150	chassis	-	6	3,670	90	3,25
PV 831/	1950-57	4135	taxi	7-8	6	3,670	90	3,25
PV 832/		2081	taxi	7-8	6	3,670	90	3,25
PV 833/		2081	chassis	-	6	3,670	90	3,25
PV 834/		2081	chassis	-	6	3,670	90	3,25
PV 444 A	1944-50	12504	sedan	4	4	1,414	40-44	2,60
PV 444 B	1950-51	7500	sedan	4	4	1,414	44	2,60
PV 444 C	1951-52	8000	sedan	4	4	1,414	44	2,60
PV 444 D	1952-53	9000	sedan	4	4	1,414	44	2,60
PV 444 E	1953-54	31950	sedan	4	4	1,414	44	2,60
PV 444 H	1954-55	29046	sedan	4	4	1,414	44	2,60
PV 444 K	1955-57	33919	sedan	4	4	1,414	51	2,60
PV 444 L	1957-58	64087	sedan	4	4	1,533	60	2,60

TYPE	FABRIKA-SJONSÅR	ANTAL PRODUSENT	KAROSSERI	SITTEPL.	CYL.	CYL. - VOLUM	EFFEKT (HK)	HÖJN. - AVSTAND
P 210 B	1961-62	8299	v./stv	2-5	4	1,583	60	2,60
P 210 C	1962-63	6174	v./stv	2-5	4	1,778	75	2,60
P 210 D	1963-64	7674	v./stv	2-5	4	1,778	75	2,60
P 210 E	1964-65	7899	v./stv	2-5	4	1,778	75	2,60
P 210 F	1965-66	7149	v./stv	2-5	4	1,778	75	2,60
P 210 M	1966-67	7699	v./stv	2-5	4	1,778	75	2,60
P 210 P	1967-69	4420	v./stv	2-5	4	1,778	75	2,60
P 1200	1956-57	249	sedan	5	4	1,583	60	2,60
P 1200 V/H	1957-58	5022	sedan	5	4	1,583	60	2,60
P 1200 VB	1958	7646	sedan	5	4	1,583	60	2,60
P 12204 VB	1958	296	sedan	5	4	1,583	60/85	2,60
P 12206 VB	1958-59	9398	sedan	5	4	1,583	60/85	2,60
P 12104 HB	1960-61	29900	sedan	5	4	1,583	60/85	2,60
P 12104 HB	1961-62	28500	sedan	5	4	1,778	75/90	2,60
P 12104 UVB	1962-63	27200	sedan	5	4	1,778	75/90	2,60
P 12106 UHB	1963-64	26400	sedan	5	4	1,778	75/90	2,60
P 12204	1964-65	27400	sedan	5	4	1,778	75/90	2,60
P 12206	1965-66	31250	sedan	5	4	1,778	75/95	2,60
P 120 VD/HD	1966-67	9160	sedan	5	4	1,778	75/95	2,60
P 120 VE/HE	1961-62	10500	sedan	5	4	1,778	75	2,60
P 120 VF/HF	1962-63	29500	sedan	5	4	1,778	75	2,60
P 120 VG/HG	1963-64	44600	sedan	5	4	1,778	75/90	2,60
P 120 VK/HK	1964-65	59800	sedan	5	4	1,778	75/90	2,60
P 120 VL/HL	1965-66	72550	sedan	5	4	1,778	75/95	2,60
P 120 VM/HM	1966-67	62950	sedan	5	4	1,778	85/100	2,60
P 130 VA/HA	1961-62	10500	sedan	5	4	1,778	75	2,60
P 130 VB/HB	1962-63	29500	sedan	5	4	1,778	75	2,60
P 130 VD/HD	1963-64	44600	sedan	5	4	1,778	75/90	2,60
P 130 VE/HE	1964-65	59800	sedan	5	4	1,778	75/90	2,60
P 130 VF/HF	1965-66	72550	sedan	5	4	1,778	75/95	2,60
P 130 M	1966-67	62950	sedan	5	4	1,778	85/100	2,60
P 130 P	1967-68	32600	sedan	5	4	1,778	85/115	2,60
P 130 S	1968-69	27500	sedan	5	4	1,778	90/118	2,60
P 130 T	1969-70	19918	sedan	5	4	1,778	90/118	2,60

TYPE	FABRIKA-SJONSÅR	ANTAL PRODUSENT	KAROSSERI	SITTEPL.	CYL.	CYL. - VOLUM	EFFEKT (HK)	HÖJN. - AVSTAND
PV 445 A	1953-54	500	Chassis	-	4	1,414	44	2,60
PV 445 B	1954-56	1099	Chassis	-	4	1,414	44	2,60
PV 445 D	1956-58	1926	Chassis	-	4	1,414	44	2,60
PV 445 C	1958-60	57	Chassis	-	4	1,414	44-51	2,60
PV 445 L	1958-60	54	Chassis	-	4	1,583	60	2,60
PV 445 II	1958-60	169	Chassis	-	4	1,583	60	2,60
PV 445 IIM	1958-60	225	Chassis	-	4	1,583	60	2,60
PV 445 DH	1953-56	6389	LV-utf	-	4	1,414	44	2,60
PV 445 GL	1956-57	1766	LV-utf	-	4	1,414	44	2,60
PV 445 LL	1957	821	LV-utf	-	4	1,583	60	2,60
PV 445 O6	1957-58	3380	LV-utf	-	4	1,583	60	2,60
PV 445 O6M	1958-60	38	LV-utf	-	4	1,583	60	2,60
PV 445 PH	1955-56	1193	PV-utf	2-3	4	1,414	44	2,60
PV 445 GP	1956-57	1813	PV-utf	2-5	4	1,414	44	2,60
PV 445 LP	1957	946	PV-utf	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 445 OT	1957-58	5130	PV-utf	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 445 O7M	1958-60	54	PV-utf	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 445 DS	1953-56	1333	varev	2-5	4	1,414	44	2,60
PV 445 GS	1956-57	136	varev	2-5	4	1,414	44	2,60
PV 445 LS	1957	527	varev	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 445 OS	1957-58	1840	varev	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 445 O5M	1958-60	23	varev	2-5	4	1,583	60	2,60
P 1900	1956-57	67	åpen	2	4	1,414	70	2,40
PV 544 A	1958-60	99495	sedan	5	4	1,583	60-76	2,60
PV 544 B	1960-61	34600	sedan	5	4	1,583	60-76	2,60
PV 544 C	1961-62	37900	sedan	5	4	1,778	75-90	2,60
PV 544 D	1962-63	27100	sedan	5	4	1,778	75-90	2,60
PV 544 E	1963-64	24200	sedan	5	4	1,778	75-90	2,60
PV 544 F	1964-65	17300	sedan	5	4	1,778	75-90	2,60
PV 544 G	1965	3400	sedan	5	4	1,778	75-90	2,60
P 210 A	1960-61	11744	v./stv	2-5	4	1,583	60	2,60



FJONG

Motene fra en 35 år siden, i klær, møbler, kunst, slagere og mye annet, har nå fått en gjenopplivet popularitet og setter i noen grad preg på dagens moter. Filmen «Bonnie and Clyde» har ytlet et vesentlig bidrag til dette. Men det hele er vel først og fremst en reaksjon mot det kalkulerende og tørre, abstrakte og spekulative som i så høy grad har hjemsukt oss på disse områdene i de siste tiårene. Man vil ha litt mer vidd og humor, romantikk og naturlig pyntegtede. Og når man skal søke denslags i historien kan man vel ikke gå stort lenger tilbake i tiden enn 30—40 år, for ellers blir saken for fremmede og for upraktiske. Muligens kan man tolke det hele som noe av en kurs bort fra mote i det hele tatt og til antimote, altså større spillerom for det individuelle. Det ville være en vinning, hva? Men nok om det, vi presenterer Dem her for en vårmote fra 1932 (innsert i Alters) med en bilmodell fra samme år som bakgrunn. Man kan ikke si annet enn at det er stil ever sakene — at de er fjonge, som man sa i de dager.

HUSK!

Vi minner om at p.g.a. at lokalene er opptatt av Statens Skjermbildefotografering på vår ordinære møtedag, har vi vært nødt til å forskyve medlemsmøtet i mars til den a n d r e tirsdagen i måneden, hvilket altså blir TIRSDAG 8. MARS.....!

ORDET FRIT

Til Skræk og Advarsel.

Vi har modtaget følgende:

Nu da de stakkels Motormennesker ingen Ret har mere, men rolig maa tage imod de Skældsord og Klø, der falder fra Publikum og Boder de bliver dikteret af Politiet uden at nogensomhelst Protest bliver taget til Følge, vil jeg her forklare Dem hvad undertegnede har oplevet.

Jeg kørte forleden paa Amagerbrogade paa Motorcykle med Passenger. Foran mig kørte en Vandvogn i ganske langsomt Tempo og udgød sine Vandmasser over Gaden. Jeg maatte da passere denne, hvorfor jeg forinden med venstre Haand signaliserede til en kommende Sporvogn, at jeg vilde svinge ud i Sporet, hvorefter jeg gav utallige Signaler med Hornet for at Kusken paa Vandvognen kunde holde op med venstre Bruse.

Men det behagede ikke denne Herre, hvorfor jeg saa svingede og Resultatet blev at mit Baghjul gled paa Skinnen, saa Maskinen væltede hen ad Gaden og Sporvognen, der kom med Fart standsede umiddelbart ved mig.

Kusken paa Vandvognen svarede, at det hele ikke kom ham ved. Jeg har senere forhørt mig hos Politiet, som meddeler, at Kusken paa en Vandvogn skal lukke for Vandet, naar Signal gives til ham.

I Fredags kørte jeg ud ad Lyngbyvej med 30 km Fart og svingede uden om en Motor, hvorved min Fart blev noget større og kørte da igen med en Fart under 30 km. Resultatet blev en Tilsigelse fra Politiet, for at have kørt for stærkt og en Bøde samt at jeg i Retten blev stemplet som Motor-Bølle.

Der staar i Rapporten: Kørt med en Fart op til 40 km, og at Lyngbyvej i dette Øjeblik var stærkt befærdet.

Jeg har kun at betale og Protest er unødigt. Næste Gang bliver det værre. Jeg er nu saa heldig at have Speedometer paa min Cykel, men hvad skal de Motormennesker gøre, som ikke har Speedometre, da disse ikke kan skaffes for Tiden? De er uægtelig kaput den Dag de træffer det nye System, da de umulig kan bedømme Farten i et enkelt Øjeblik og med en saa lille Differens. Det har senere moret mig at kontrollere de forskellige Motorkøretøjer og er der næsten ingen Motordroske, der kører efter Reglementet, selv Cyklister kører om ved en, men naar det gælder Privatbiler og Motorcyklister saa knaldes de for Ubetydeligheder.

Med Tak for Optagelsen.

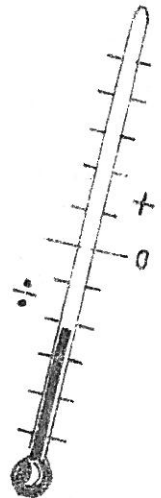
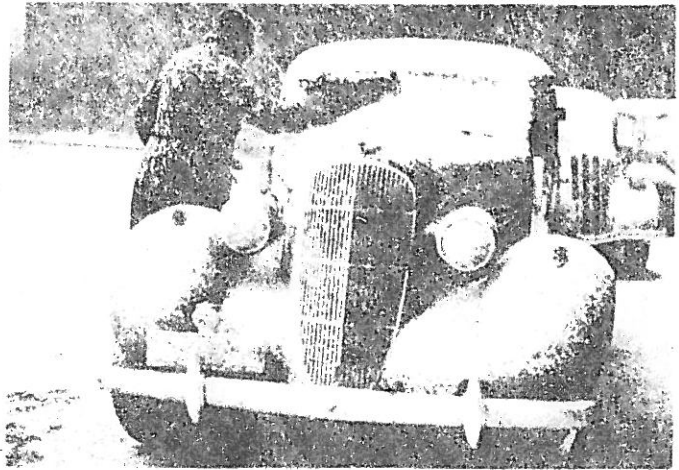
Deres

Motor-Bølle.

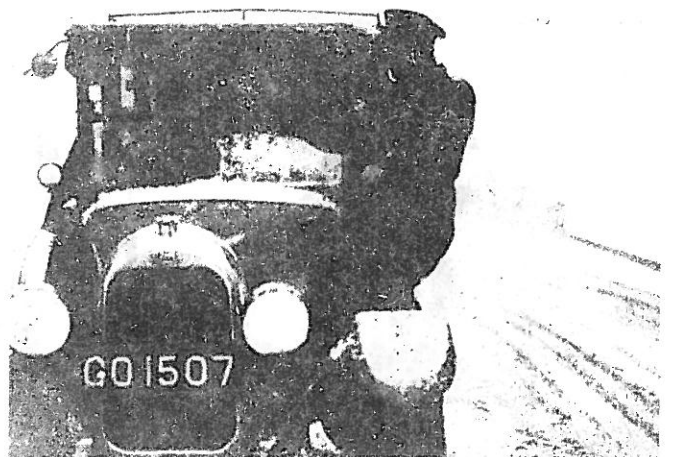
huttetu 0000

Det er neppe unormalt å lengte etter mer sømmerlige forhold ved synet av disse to fotografiene. Bildet tilhøyre skriver seg fra Surrey i England i 1935, hvor eieren av en 1935 Oldsmobile gjør seg klar til en kjøretur.

Nedenfor ser vi hvilken medfart brøytemannskapene i New York ga feilparkerte biler i desember 1938.



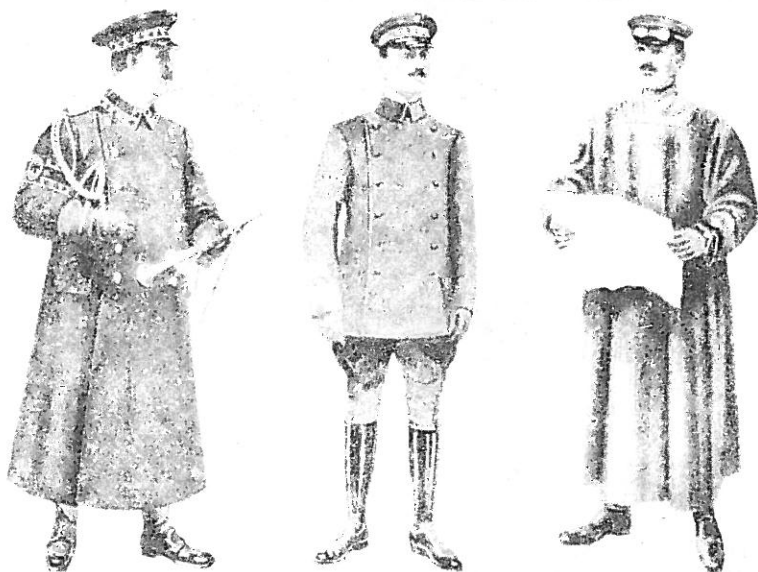
På høstjakt i USA i åpen bil....



En 1929 Beardmore taxicab (London)

TIDSRIKTIG ANTREKK

For dem som akter å anskaffe klær som harmonerer med årgangen på sitt motorkjøretøy, bringer vi nedenfor tre varianter av "chauffeur-antræk" fra det Herrens år 1910. Så fram med symaskinene, kvinner...!



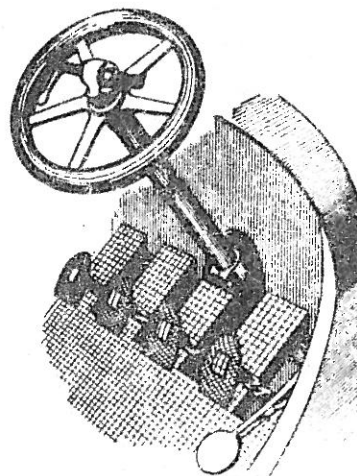
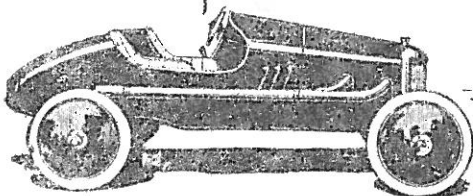
100-ÅRS JUBILEUM YÅR

Det kan være grunn til å tenke over - når man som en selvfølgelig ting skrur på stereoanlegget - at det i år er nøyaktig 100 år siden grammofo- nen ble oppfunnet. Eller egentlig : - phonografen var det, den miraku- løse "snakkemaskinen" som Thomas Al- va Edison fant opp i 1877. Vi har liggende noe stoff om dette, som vi kommer tilbake til i et senere num- mer.

PACO racing bodies for Ford cars are made the way you would have yours made if you were placing a special order. The low, streamline body is taken direct from the French racers: it is classy, speedy, comfortable and rides absolutely quietly. This design of body is patented and can not be had except by getting a PACO. Let us send you our new three-color literature with illustrations from photos, specifications, etc. Write today.

PACO MANUFACTURING CO.
GALESBURG, ILLS.

Dept. 8



Ikke mindre enn fem pedaler var det å betjene for førere av "ADAMS" fra ca. 1912. Fra venstre: Revers/og brems, 1. gear, 2. gear, Høygear, samt gasspedal.



Da våre muligheter til å gjengi fotografier fra egne arrangementer, (eller fotos med historisk tilsnitt), nå er atskillig bedre enn hva tilfallet var tidligere, oppfordrer vi herved medlemmene til å låne oss gode sort/hvitt fotos for bruk i avisen. Bildene blir returnert ubeskadiget etter bruk, -husk bare å skrive navn og adresse bak på bil- dene!

- redaksjonen -

MOTOR-CYKLING

Lea Francis 1915.

I den katalog, hvori firman beskriver sin tillverkning, förekommer följande passus: »den ledande principen vid konstruktionen af *Lea Francis* har icke varit frågan: 'till hur lågt pris kan en maskin framställas, utan i stället hur få den möjligast förstklassig.' Härtill anmärka fabrikanterna: 'Vi inse till fullo, att vårt prisläge ej kan tilltala hvarje motorcyklist, men vi äro å andra sidan öfvertygade om att många fin-

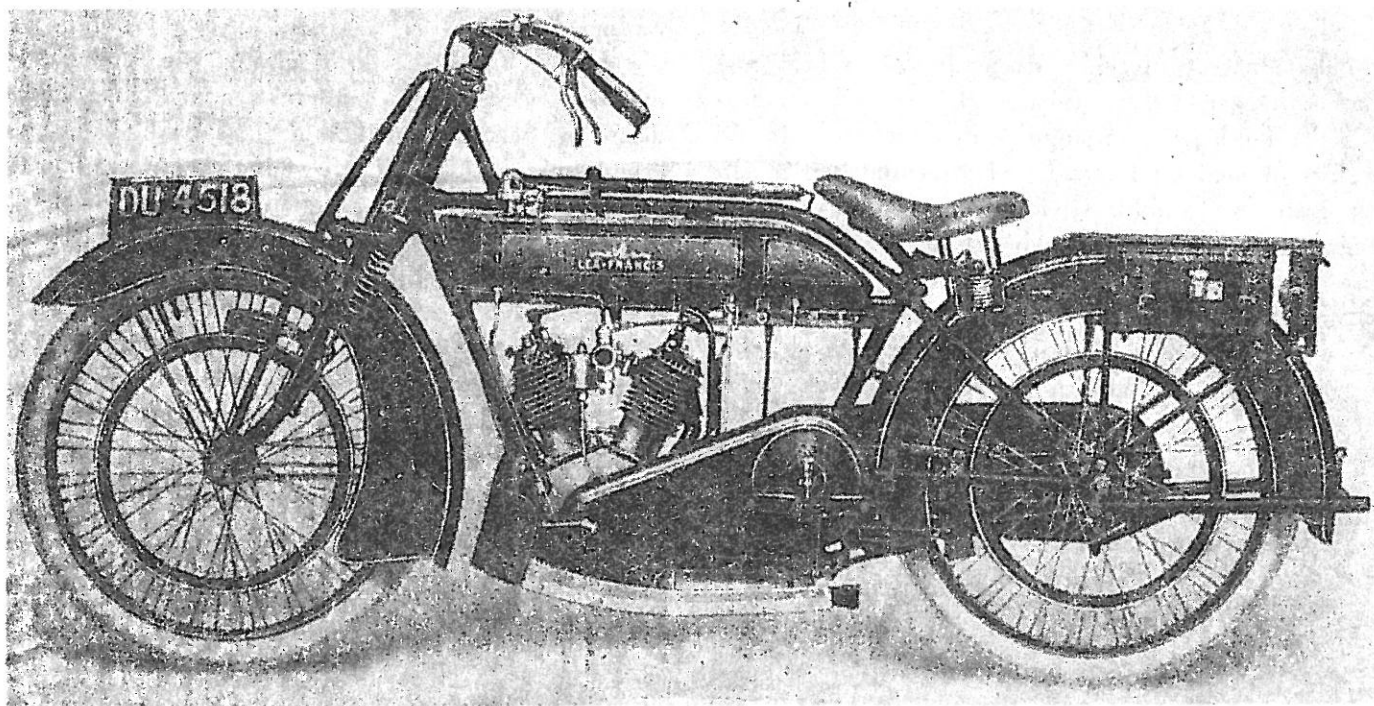


Fig. 1. LEA FRANCIS 1915, Standard modell 3 1/2 HK.

nas, som äro villiga betala för något bättre än hvaraf de tidigare haft erfarenhet».

Vi tro att denna öppenbjärtliga förklaring med en gång placerar *Lea Francis* på sin rätta plats. Efter att hafva tagit del af dess detaljer får man icke allena det bestämda intrycket, att firman bjudit till i den riktning den antydt, utan äfven att den lyckats. Det blir alltid den praktiska erfarenheten, som i sista hand faller utslaget, och än så länge är *Lea Francis* jämförelsevis ny för svenska förhållanden, men genom sin rikedom på väl genomtänkta detaljer vid sidan af ett synnerligen värdadt verkstadsarbete gör den anspråk på uppmärksamhet från dem, som just »söka något bättre».

Skulle vi i få och korta drag antyda hvad fabrikanterna eftersträfvat, tro vi man kommer sanningen

närmast genom att framhålla tillverkningens åtkomlighet, dess konstruktiva fulländning samt dess tystgående maskineri. Dessa synpunkter äro nog desirata, som litet hvar bland konstruktörerna framställa, men bundna af en önskan om konkurrensmässiga priser, ha de ej i samma grad som tillverkarne af *Lea Francis* omsatt dessa önskemål.

Ingå vi på frågan om åtkomlighet och i hvad mån här omhandlade märke uppvisar några nyheter fästa vi oss i främsta rummet vid metoden för fram- och bakhjulets aflägsnande utan att därigenom behöfva tillgripa ett tidsödande demontage. Hvad bakhjulet beträffar inskränker sig proceduren till borttagande af bakre stänkskärmshalfvan och den mutter som lä-

ser axelspindeln, åtgärder som lätt affärdas inom loppet af en minut. Efter denna frigörelse kan hjulet aflägsnas, då det numera blott sammanhänger med drivanordningarne medelst en klokoppling. I fråga om framhjulet ställer sig saken lika enkel. Här lossas axelspindelns båda låsmuttrar, hvarpå hjulet utan att komma i konflikt med bromsar eller annat maskineri borttagas. Gifvetvis är detta detaljer, som vid ringreparationer hafva sin stora praktiska betydelse.

Fig. III ger en idé om växellådan och kopplingen. Den förra innehåller tre hastigheter, den senare är af lamelltyp. Utväxlingsförhållandena kunna variera, men som standard och på jämn väg varierar hastigheten från 10 till 80 km. pr timme.

Kraftöfverföringen sker medelst inneslutna kedjor. Främre kedjekåpan innehåller såväl kedjan för magne-

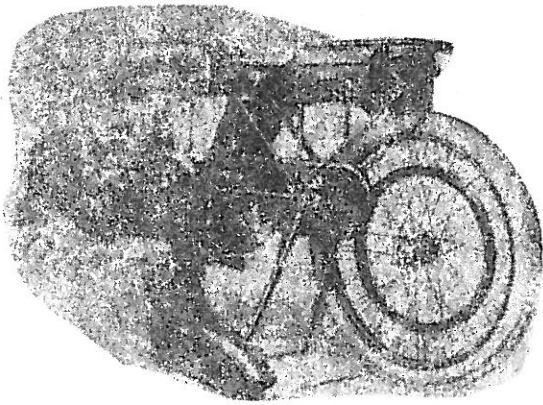


Fig. 2. LEA FRANCIS, demonteradt bakhjul. I syfte att visa klockopplingen är hjulet vridet ett halft hvarf:

ten som primära kraftkedjan. Båda kåporna medgifva utan demontage all erforderlig inspektion af kedjorna.

Bakaxelnafvet uppvisar äfvenledes några beaktansvärda detaljer. Det uppbares af 2 st. dubbelradiga S. K. F. kul-lager, hvarjämte kedjehjulet för sin del är försedt med ett liknande. Härigenom befrias nafvet från den dubbla skyldighet som vanligen föreligger att dels upptaga lasten och dels påkänningarne från kedjan.

Maskinen är utrustad med två bromsar, som verka på v-formade fälgar, anbragta på fram- och bakhjul. För oljning af motorn användes droppsmörjning

kombinerad med handpump. För öfriga delar äro särskilda anordningar träffade. Kedjorna oljas automatiskt från växellådan.

Ljuddämparen är synnerligen effektiv, en omständighet värd det största erkännande, då smattrande motorcyklar redan tolererats i allt för stor utsträckning. Denna detalj hos *Lea Francis* är för öfrigt blott ett led i firmans sträfvan efter ett tystgående maskineri, och att den lyckats härutinnan förlänar dess fabrikat ett af sina största behag.

Drifkraften utgöres af en dubbelcylinörig J. A. P. V-motor på 5 1/2 HK. Förgasaren är af *Acme*-typ och tändningen sker medelst högspänd Bosch-magnet. För igångsättningen är en *Kick*-starter anbragt och den förbättringen vidtagen att operationen utföres mot och med en kraftig pedal i stället för med tillhjälp af den vanliga tvärbulten.

I motsats till den viktfordelning, som i allmänhet utmärker våra dagars motorcyklar, vid hvilka större delen af belastningen kommer på bakhjulet, synes tyngdpunkten vid *Lea Francis* ligga något mera framåt, hvad som vid stora hastigheter skänker gången en ökad stadga.

Hvad slutligen den yttre utstyrelsen beträffar är denna elegant och smakfull samt i möjligaste mån motståndskraftig. Af denna senare anledning äro så godt som samtliga delar härdemaljerade i svart och därjämte

behandlade enligt en särskild anti-rost-metod benämnd »Fersmangan». Utscendet förhöjes i öfrigt genom röda råtteder, som anbragts å benzozinbehållare och hjulfälgar.

Lea Francis har introducerats till Sverige genom Wiklund. Maskin- & Velocipedfabrik, Stockholm, som äfven öfvertagit ensam försäljningen för densamma.

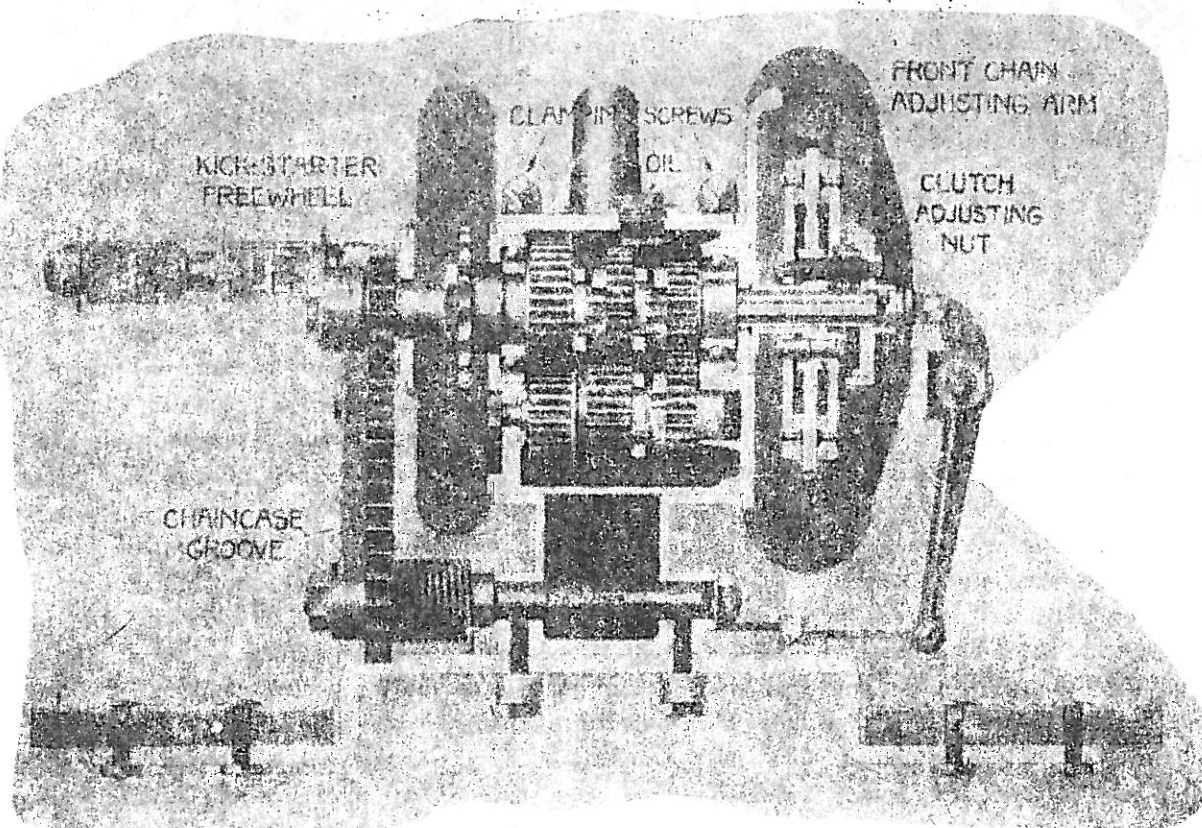


Fig. 3. LEA FRANCIS, sektion och plan af koppling och växellåda.

DEKK



Vi hører til stadighet at det spørres om hvor man kan kåpe dekk til veteranbiler og motorsykler. Nedenfor bringer vi derfor en annonse fra et engelsk firma, som yter god service og rask levering og som dessuten holder brukbare priser. Annon- sen er hentet fra et tysk tidsskrift; av den grunn er teksten på tysk. Man må vi- dere regne med at de angitte priser lig- ger noe høyere, da annonsen ikke er helt "fersk". Men allikovel, firmaet fører en rekke "vriene" dimensjoner, og kan altså trygt anbefales.....

VINTAGE TYRE SUPPLIES

Reifen mit Schlauch	£ · p	£ · p			
500/525-16	10.80	2.25	500/525-21	24.70	3.60
550-16	12.45	2.25	600-21	34.35	3.60
600-16 RS5	18.00	2.25	700-21	38.45	5.55
670-16 RS5	19.20	2.25	Wulstlose Reifen		
670-16 6 Lagen	17.90	2.25	32-4 1/2	36.15	3.35
700-16 6 Lagen	21.45	2.25	Reifen mit Fort-Schlauch		
450-17	10.10	2.30	600/650-17" c	29.80	3.80
500-17	15.15	2.30	700-17	31.85	3.75
525/550-17	17.85	2.40	700-18	38.55	4.35
475/500-18	13.65	2.40	650/700-19	28.95	3.80
525/550-18 4 Lagen	15.35	2.40	Wulstreifen		
525/550-18 6 Lagen	16.85	2.40	28 x 3	39.00	2.60
600/650-18	28.95	3.00	30 x 3 1/2	28.25	2.60
350/400-19	10.55	2.15	710 x 90	27.00	2.60
450-19	13.25	2.30	730 x 130	58.00	4.70
475/500-19	19.55	2.40	760 x 90	28.05	2.60
525/550/600-19	23.95	3.00	810 x 90	28.00	2.90
450/475/500-20	23.00	3.60	815 x 105	37.95	2.60
525/550/600-20	33.75	3.60	875 x 105	38.10	2.90
700-20	37.50	3.60	820 x 120	37.90	3.35
450/475-21	22.90	2.85	880 x 120	40.40	3.35
			895 x 135	53.65	4.40

Frachtkosten werden extra berechnet. Alle Preise unterliegen der Mehrwertsteuer. Wir haben nicht immer alle Gräben auf Lager, doch teilen wir Ihnen bei Ihrer Anfrage mit, wann mit Lieferung zu rechnen ist. Duplop-Rennreifen lieferbar.

Vintage Tyre Supplies Limited, Jackman Mews, North Circular Road, Neasden, London, N.W. 10 England
Telefon: 01-450 6468 Telex: 922043

ANNONSER

KJØPES/BYTTES:

 nsker 1953/54 TUDEBAKER coupe eller h rd- top. Hel bil eller delebil.
Har ev. i bytte førkrigs FORD som kan restau- reres, eller annen gammelbil.

Bytter også gjerne bort min telefonkatalog fra 1923 (Oslo) som ny, i bra bordtelefon av gammel type.

henv. Roar Arneg rd,
Ravnkollbakken 89, OSLO 9.
(tlf. 68 81 80 (jobb))

HAR: Original jekk til Ford T. Like god som ny.

ØNSKER: Original jekk til Ford A.
Kjell Wang-Henrichsen,
Hagaveien 16j, OSLO 9. Tlf. 10 54 84

BYTTES:

Div. BUICK og FORD T deler.

JEG TRENGER:

Til MINERVA 6-syl. 1921-23: -Radiator, magnet og dynamo av merket Scintilla, forgasser og innsugningsmanifold av merket Stenos Minerva, original baklampe med "STOP" og merket Minerva. 1 stk. original jerneikehjul vulst 895x135.
Til FORD T Touring 1926: -Eakskjermer og kalesjestativ, sveiv, seter, instrumenter, baklampe med holder.

Øyvind Gladhus, 3550 G O L.
Tlf. (067) 76 100, linje 323 kl. 8-16

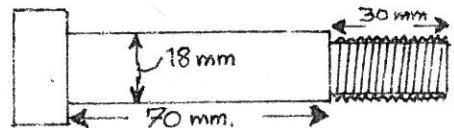
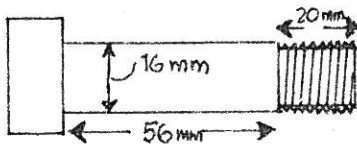
flere annonser på de følgende sider.....

ANNONSER

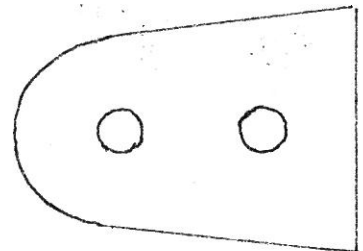
Har et stort utvalg av NYE DELER, hvorav kan nevnes:

- | | |
|---|---|
| 2 stk. stopplysglass Ford 1938-39 | Div. Opel ventiler og -fjærer; kan tilpasses mange andre merker. |
| 2 " " Plym./Dodge 1937-38 | |
| 1 " rep.sett/bensinpumpe, Chevrolet '37-47 | Utallige rammelager (blybronse) til Opel Admiral 3,8-litr. førkrigsmodell. |
| 2 " clutch-disker, Willys Jeep | 3 stk. kompl. baklamper t/Opel Kapitän 1959 (jubileumsmodell) |
| 1 " rep.sett/vannpumpe Ford 1937-42 | 1 " torpedovegg Chevrolet 1928 |
| 8 " blinklysreleer, 12-volt | 1 " motopanser " " " |
| 3 " blinklysbrytere, | 30 " forskj. vindus-hevemekanismer for dører (prøve må has med) |
| 2 " hornreleer, 12-volt | 1 " kraftuttak til eldre lastebil |
| 1 " bensinmåler, Opel Kapitän '63-65 | 10 " lømklyper u/låsing t/eldre lastebil |
| 1 " " " Opel Kapitän '63-68 | 4 " øvre opphengskuler, Opel Kap. '60-68 |
| 1 " Dynastarter Delco-Remy mod. 940 M 4, serienr. 76012 (passer Buick), | 100 " forskj. lyspærer |
| 1 sett Tvilling snøkjetting u/pigg (lastebil) | 20 " norskfabrikerte frontlyktglass |
| 2 stk. Kingboltsett 7/8"x5.1/8" Chevrolet | Diverse eksosrør passende nyere biler, men kan gjøres om til bruk på eldre biler. |
| 2 " " " 7/8"x5.1/2" 1935 - 40 | |
| 1 " " " Volvo PV 444/445 | |
| 1 " hjelpesnekke " " " | |

Har 20 stk. av hver av de nedenfor avbildede FJÆRBOLTER (til ukjent bilmerke) Målene står angitt på tegningene, og boltene er forsynt med 14 mm. gjenger.



Videre finnes 50 stk. styringer for bildører, støpt i gummi i størrelse og utførelse som på skissen til høyre. De to skruehullene er forsterket med en innvulket stålføring. Til ukjent bilmerke, men kan trolig tilpasses flere biler.



Hevendelse om ovenstående (og andre) deler til:-

JAN SANDHOLT, Langrand,
3020 KROKSTADELVA, Telefon (02) 82 62 50.

ØNSKES KJØPT:

Fremre støtfanger, samt frontruteramme til CHEVROLET Touring (åpen) 1927-modell.
Jan Sandholt,
Langrand, 3020 KROKSTADELVA.
Tlf. (02) 82 62 50

ØNSKES KJØPT:

Frontdeler søkes for reparasjon av kollisjons-skadet Opel Kapitän P 1960-64.
Kai Martinsen,
Batteriveien, 3022 SOLBERGELVA.
Tlf. arbeid: (02) 85 11 07

ETTERLYSNING!

Løpskomiteen er på jakt etter gamle reklameskilter for bensin, olje, tennplugg og lignende, og gjerne også for andre ting enn det som har med bil å gjøre. Tingene ønskes LÅNT til "Drammensløpet 1977" for å skape et miljø omkring arrangementet i forbindelse med filmopptak. Samtidig oppfordrer vi flest mulig (både deltagere og publikum) til å stille i antrekk fra 1920- og 1930-tallet. Har dere ikke slikt antrekk, så bruk tiden frem til løpet til å forsøke å skaffe det.

Henvendelse til LØPSKOMITEEN v/formannen:
KAI MARTINSEN, Batteriveien 18,
3022 SOLBERGELVA.



ANNONSER

Jeg har TILSALGS/BYTT:

2 stk. Amerikakoffert, stor og liten type.
Radiatorkappe m/emblem til A-Ford 1930
Lyspærer 35/35 W (A-Ford)
Radiatorvinge til A-Ford 1930/31 (NY!)
Endel 12-roms ölkurver for 1/1-flasker.
Reservehjuldeksel til Citroën 1934 el. nyere,
2 stk. 6-v. retningsvisere av ulik type,
2 stk. messing forgassere,
Magnet for 1-syl. motor (båt/mc?),
2 stk. vacuumtanker,
1 par prima leggings.

Jeg ønsker å KJØPE/BYTT:

Avgiftsmerke fra 1926 eller nyere;
NAF- eller KNA-merke av eldre årgang,
Speiler for montering på vindusramme beregnet på åpen bil,
Lucas emblemer,
4 stk. steptrinn,
Dekk 4,75/5.00 x 19",
Lucas magnet for 4-syl. motor,
Motorhorn, blørehorn og "skratte",
Bagasjegrind, liten type.

Frode Holm,
c/o I. Evensen, Sankt Hallvardsgt. 2,
3000 DRAMMEN.
Tlf. (02) 83 30 15 (arb.) kl. 7.00-16.00

JEG SØKER :

Til BUICK 1924 mod "45":
-Lampene på torpedoveggen, -Batt (trebitene),
-Forsete, -Radiatorlokk eller komplett radiator,
-Baklampe, -Speedometer og olje/ampere-meter.

Til BUICK 1928 mod "27":
-Etv. dørklinker og innv. sveiver for vinduene,
-Baklampe, -Rullgardiner, -3 stk. navkapsler i aluminium. Da bilen skal kjøres på generator søker jeg også etter deler, literatur og opplysninger om dette.

Til INDIAN 500 ccm 1943:
-Sidevogn, eller varekasse og understell til dette.

JEG HAR:

Mange forskjellige deler til BUICK fra 1923 t.o.m. 1953, og noe deler til andre merker. Også til H.O. motorsykel.

Andreas Schytte-Larsen,
Aschehougsgt. 1, 3190 HOFTEN.
Tlf. (033) - 43 004.

TIL SALGS:

Veivaksel og to veivstenger til Fiat 508C 1939/40-modell.

VET OM TIL SALGS: BMW "Isetta" 300 1957-mod. (liten boble en dør til å lukke opp forover). Til denne bilen følger også med mange deler. Bl.a. kan nevnes: mange hjul, 8 nye piggdekk, div. sommerdekk, 2 ekstra motorer, flere ekstra gearkasser. (Vedkommende kjøpte i sin tid opp resten av delelageret til Isetta fra BMW-Norge, og har derfor også div. nye deler, bl.a. nye topper, sylindre etc. Mange chassisdeler.) Reparasjonshåndbok for bilen finnes også. Alt dette er han villig til å selge for en pris av ca. kr. 500. Bilen sies å være i bra stand, og skal være helt komplett.

JEG ØNSKER Å KJØPE:

Til Ford A Town Sedan 1931-mod.: -Innvendig lys bryter, - 2 beslag til "assist straps" dvs. beslag til de 2 stropper baksetepassasjerene kan holde seg i.

Jan Roger Sand-Olsen,
Blåfjellveien 8,
3023 SOLBERGMOEN.
Tlf. (hos min far): (02) 82 77 39

TILSALGS:

Motor m/gearkasse til T-Ford 1924-modell.

KJØPES:

Til Harley-Davidson 750 ccm 1930-mod.:
Forlykt, Speedometer komplett, dynamo, dobbelkjede fra gearkasse til bakhjul, stifter. Er også interessert i litteratur.

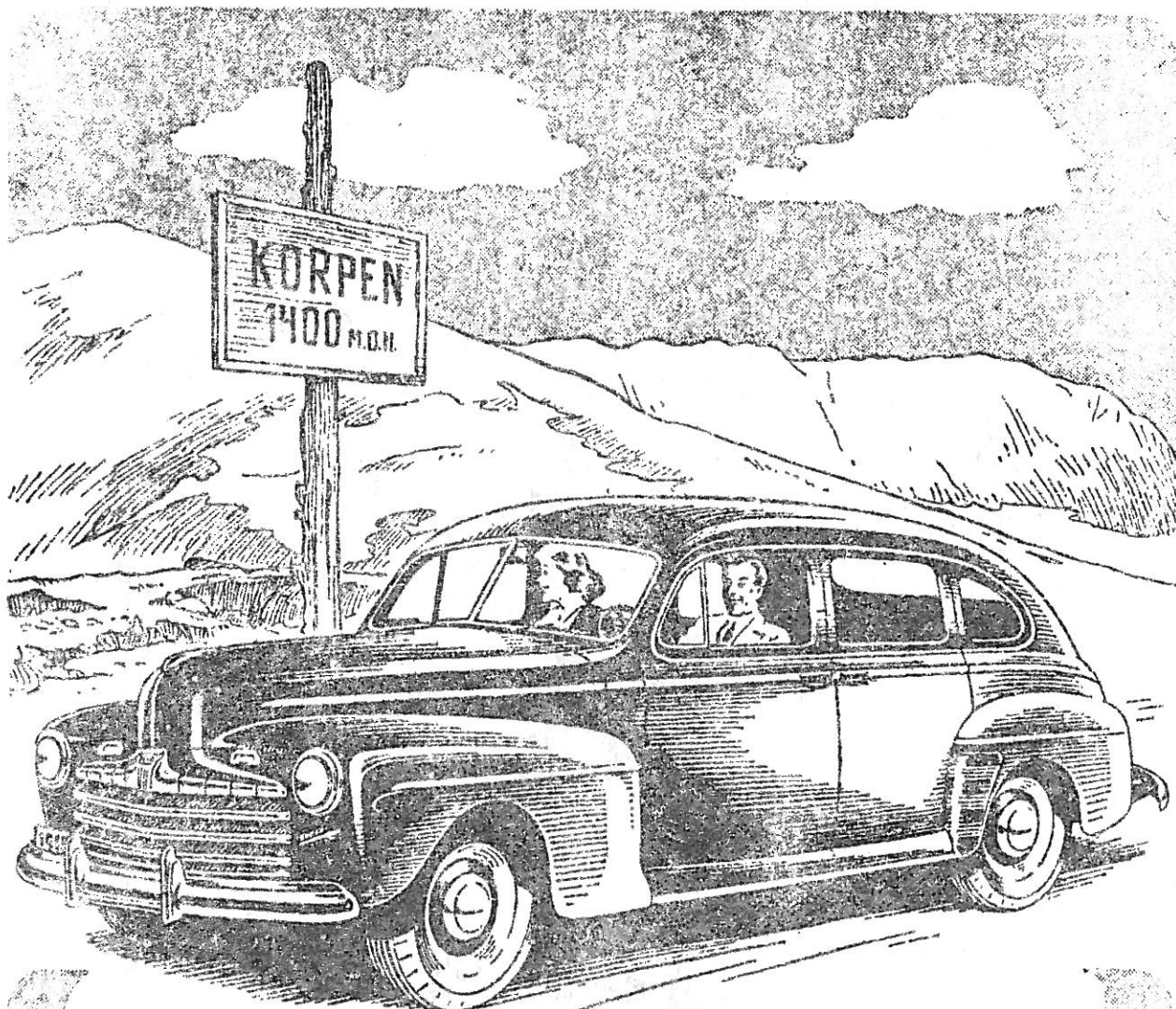
Ove Sørensen,
Golsfjellet,
3550 G O L. Telefon: Gol nr. 837.

JEG HAR TILSALGS:

2 stk. A-Ford bakdører + torpedo,
1 stk. Auto Union 1964 billig, ureg. til delebil eller kønobil.

JEG VIL KJØPE:

Åpen Horch eller stor amerikaner. I bytte has eventuelt nyrestaurert 1928 A-Ford Phaeton. Kjøper også 78-plater samt gramofon.
O. Brennsund,
Ruglandveien 3, 1342 JAB.
Tlf. (02) 21 39 79



ET HØYDEPUNKT I FORDS HISTORIE

Ingen har framstillet så mange automobiler som Ford. Ingen har viet sine krefter mer til utviklingen av kunsten å bygge en bil. Likevel har Ford aldri før nådd så høyt som i den nye Ford V-8 1946.

Det er den vakreste, kraftigste, rommeligste og teknisk mest fullkomne Ford som noen gang er framstillet. Derfor er det så stor etterspørsel etter den både i Norge og andre steder i verden, at levering ikke kan skje så hurtig som en kunne ønske. Men Ford er bilen som det er verdt å vente på. Snakk derfor med en Ford forhandler.



Ford 1946