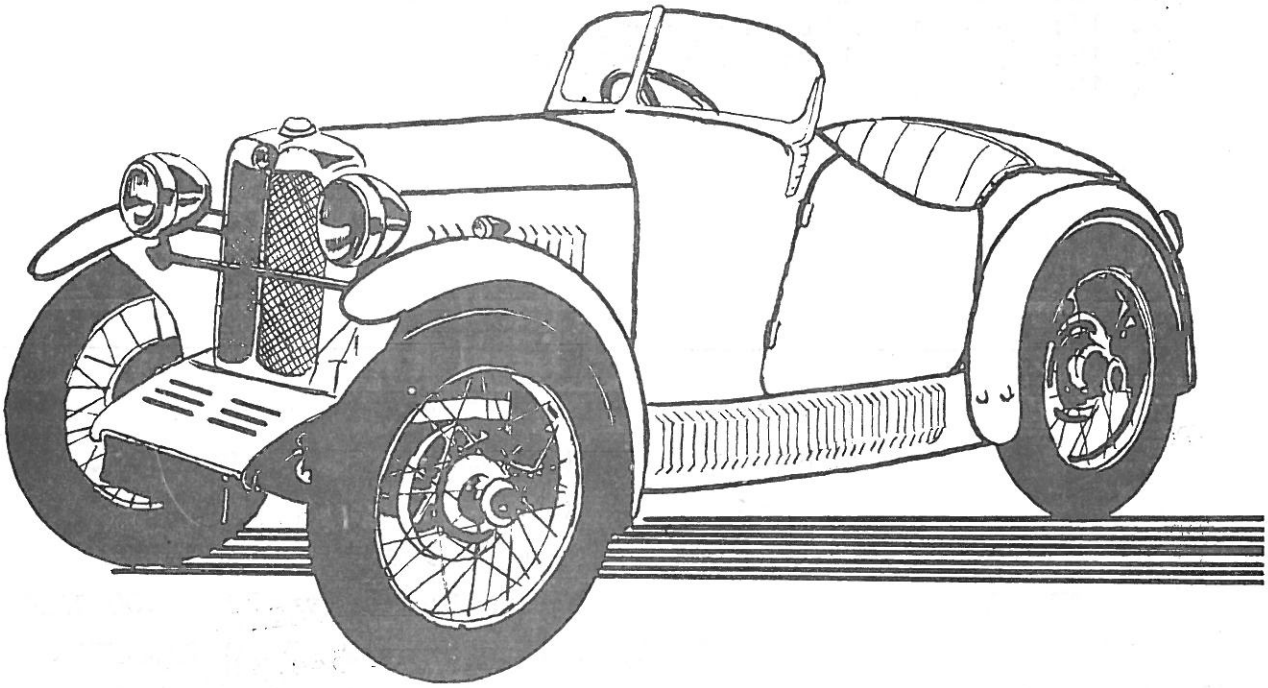
GAMMELBIL-posten

NR. 3 - 1974 3. ÅRG.

MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN

ORGAN FOR VENNER
AV GAMLE /
AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER



MG "Midget" 1929.

"G A M M E L B I L - p o s t e n"

-organ for venner av gamle automobiler og motorcykler-
(spesiellt for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB)

nr. 3/74 (mars) - 3. årgang. -(nr. 14 siden starten.)

REDAKSJONENS ADRESSE:

-Öivind Langeland, -postboks 1081- 3001 Drammen.-

Dette nummer inneholder-:

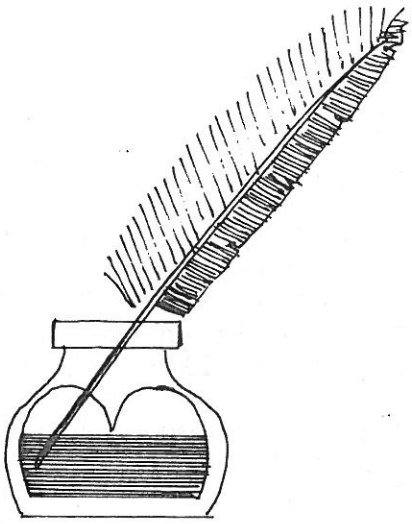
MOTORHISTORISK KLUBB, DARMMEN.

-POSTADRESSE: postboks 2193,(Strömsö), 3001 Drammen.

Klubbens styre:

FORMANN: Alf Bryhn, box 174, 3430 SPIKKESTAD.
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen,Haskollvn.34c,3400 LIERBYEN.
SEKRETÆR: Björn Sand, Stjernevn. 12, 3000 DRAMMEN.
KASSERER: Tore Ödegaard, Nordbyvn.91, 3000 DRAMMEN.
STYREMEDLEM: Ingar Evensen, St.Halvardsgt.2, 3000 DRAMMEN.
STYREMEDLEM: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJÖNDALEN.

Medlemskontingent for 1974 : kr. 10,-



REDAKSJONELT

Så fikk vi da urett i våre redaksjonelle betraktninger i forrige nummer, det ble altså ingen bensinrasjonering. En gledelig urett, i og for seg, -rasjoneringen hadde utvilsomt medført allehånde vanskeligheter. Det later allikevel til at vi fikk bekreftet våre antagelser m.h.t. at hele "oljekrisen" egentlig har vært et enestående politisk trick med den hensikt å "rettferdiggjøre" den kraftige prisstigningen som har gjort seg gjeldende på oljeprodukter. Vi har jo atter hatt en durabelig prisforhøyelse på bensin, autodiesel og fyringsoljer, og nye prisøkninger er bebudet.
Selv om denne spalten ikke er ment å være noen "klagemur" med stadige jeremiader om prisene, kan vi allikevel ikke unnlate å nevne at også portotakstene er tenkt hevet fra 1. mars. Dette er jo aktuellt bl.a. for redaksjonen og vil nok merkes på pungen, ettersom vi sender et ikke så rent lite antall brev iløpet av et år. Men vi får ta det som det kommer, dette også...
Ellers går det jo raskt mot en grønnere årstid, og også denne sommersesongen må undertegnede gå imøte uten noen ferdig gammelbil. Sesongen vil forøvrig komme til å bli temmelig innholdsrik, ser vi av terminlistene. Vi skal jo dessuten også denne sommeren ha våre egne arrangementer, som allerede er "rått tilhugget". Vi vet at det lokalt vil bli et "nytt" tilskudd av gamle kjøretøyer i sommer, så vi går utvilsomt interessante og aktive tider i møte.
Når dette leses har vi også inntatt våre nye møtelokaler, som vel nå burde være store nok en tid. Skjønt med den voldsomme interesse det viser seg å være for vår hobby, er det kanskje bare et tidsspørsmål om hvor lenge det vil gå før vi atter er på flyttefot....

Ø.L.

Neste møte:

Vårt neste møte blir TIRSDAG 2. APRIL (merk at tirsdagen heretter er møtedagen!), og vi begynner klokken 19.00 i vårt nye møtelokale i HV-huset, Landfaldøya 131. Velkommen!

Drammens Tidende og Buskeruds Blad

For 50 år siden

19. februar 1924

Gaardbrukerne paa Konnerud maa være urædde og taalmodige naar de aar efter aar finder sig i den uforsvarlige bilkjøring, som saa at si er den daglig foreteelse i Konnerudbakkene. Sidst tirsdag traf jeg i bakkene en gaardbruker som var på vei til byen med en ko. Han var yderst opbragt, og fortalte, at i en veisving straks nedenfor Lønnerud hadde en stor rusk av en lastebil, han mødte, nære paa kjørt over baade ham og koen. Jeg tillater meg at gjøre Konneruds repræsentanter i herredsstyret opmærksom paa saken og utvirke, at al bilkjøring i Konnerudbakkene om vinteren herefter blir forbudt.

S.

REFERAT FRA MEDLEMSMÖTET 6. FEBRUAR 1974.

++

Dette mötet var, -uten derfor å bli sentimental- det siste holdt i lokalet på Åskollen. Man startet som vanlig klokken 19.30, og formannen kunne önske velkommen til en overfylt sal, ikke bare "de faste", men også endel nye folk som i tur og orden fikk lov og presentere seg. To gjester fra Norsk A-Modell Klubb, Svenn Engelund og Halfdan Prösch, ble spesiellt önsket velkommen; de ankom "sökklastet" med fremviserutstyr, og fikk forventningene til å föles blandt de tilstedeværende.
Denne kvelden ble det endelig anledning til å få tegnet seg som medlem i "Motorhistorisk Klubb" på en "skikkelig" måte, og hele 50 mann betalte kontingenten og fikk skrevet ut medlemskort.
Frode Holm redegjorde så for den annonserte turen til "Bör Börson"-premieren på Colosseum, som skulle avvikles dagen etter. Tiltross for store vanskeligheter med å skaffe biletter, hadde arrangementskomiteen allikevel greid å skaffe 57, noe som viste seg akkurat å dekke klubbens behov.
Kveldens möte var sammenkalt som en ekstraordinær generalforsamling, for å få klubbens lover vedtatt. Ettersom det tidligere fremlagte lovutkastet ikke hadde fått noen innvendinger ved fristens utlöp, og heller ingen protester forelå på kveldens möte, kunne lovene dermed "bankes inn" som vedtatt.
Vi fikk deretter se et rikt antall fargelysbilder som Svenn Engelund hadde tatt opp under det nasjonale A-Ford-mötet i Detroit,USA, og som arrangeres hvert femte år. At Engelund er fremragende både som kåsör og som fotograf fikk vi her et bevis for, og de utallige A-Forder vi fikk bivåne klarte antagelig å gjöre selv den mest A-Ford-interesserte "mett".
Etter pausen med kaffe og kaker (kaffe dennegang i engangsbeger av isopor!) var det Halfdan Prösch's tur; han bragte med seg en 8 mm. fargefilm fra samme USA-tur som Engelund fortalte om, og med Prösch's supplerende kommentarer fikk vi dermed på en inngående måte del i deres opplevelser i forbindelse med dette arrangementet.
Tilslutt önsket formannen på gjensyn på Heimevernshuset tirsdag den 5. mars, og hevet deretter mötet.

sekr.

++

TERMINLISTE FOR NORSK VETERANVOGNKLUBB's LÖP 1974.

N.V.K. har nylig offentliggjort sin terminliste over sesongens arrangementer, og den er som fölger (medlemsmötene er utelatt)-:

28. april:	N.A.F.'s "Familielöp"
4. mai:	Vårmönstring på strekningen Oslo-Kongsvinger.
9. juni:	"Messingtrippen"
15. juni:	Loppemarked.
5 - 7. juli:	Fjellfestivalens veteranvognlöp - Rena.
5 - 7. juli:	Sandefjordslöpet '74.
3 - 4. august:	Vestfoldutstillingen - Larvik.
8. september:	"Sandvigen-Sundvolden" '74.
15. september:	"Krone"-löpet.

Ytterligere detaljer om arrangementene vil som tidliger bli kunngjort i skriv til medlemmene, og GAMMELBIL-POSTEN vil så langt den makter det orientere om begivenhetene.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

STYREMÖTET 25. JANUAR.

Fredag 25. januar ble det avholdt styremöte på Central Hotell i Drammen. Som förste post ble fremlagt et tilbud på klubbmerker fra firma Sporrong i Oslo, som hadde vedlagt pröver på tre ulike merketyper. Man ble enige om å undersöke behovet for merker blandt medlemmene, for derved å avgjöre hvor stor bestilling som må gjöres. Det var enighet om å konsentrere seg om to merketyper: -et relativt dyrt og eksklusivt vognmerke (som kun vil bli tillatt brukt på de gamle kjöretöyene) samt et jakkemerke i brodert silke. Jakkenål vil eventuellt komme senere.

Det vil fra klubbens side bli rettet en henvendelse til våre nabokommuner med forespörsel om eventuelle ledige lokaler som kan være egnet for lager/verksted-lokaler for MHK's medlemmer, eventuellt også som mötelokale.

Det ble også referert et brev fra et av medlemmene, som meget sterkt gikk imot de mange salg av biler til utlandet som har funnet sted i den senere tiden. Vedkommende mente at det er grunnlag for å forsöke å stanse denne utviklingen, da vi ellers risikerer at verdifulle kjöretöyer etterhvert forsvinner ut av landet. Styret fant imidlertid at dette faller utenfor deres område, da man ikke kan opprette noe "formynderskap" overfor medlemer/bileiere, men man kom til at man vil rette en generell henstilling til de som önsker å selge om fortrinnsvis å gjöre det på det innenlandske marked.

Det har kommet et forsikringstilbud på gammelbiler og mc'er, men man valgte å la stillingtagen til dette i bero, i påvente av flere tilbud.

Sommerens arrangementer var et av hovedpunktene på mötet. Det ble besluttet å gjenta eksperimentet fra ifjor - picnic-turen- som også iår vil bli lagt til Kristi Himmelfartsdag (torsdag 23. mai), samt å innföre denne turen som en årlig tradisjon. Videre ble det besluttet å legge opp til "Drammenslöpet" (forslagsvis den 26. mai),-dette löpet er tenkt kjört som et rebuslöp, og styret vil selv sörge for löpsopplegget.

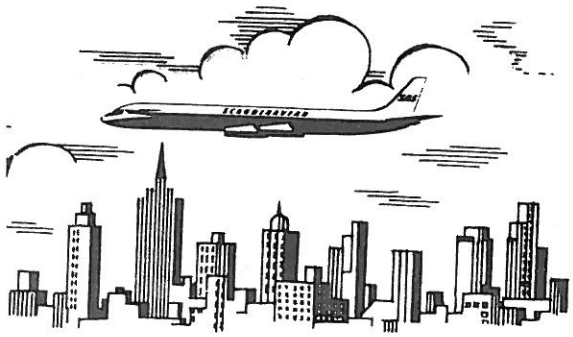
Det er også planlagt å få istand en midtsommerutflukt lördag 22. juni. Ansvaret for dette arrangementet vil bli overlatt arrangementskomiteen, og nærmere detaljer vedrörende de tre nevnte samlinger vil bli bekjentgjort senere.

Dermed ble mötet hevet.

ref.

T I P S E T :

Skulle noen ha problemer med å få tak i eksosflens-pakning til Opel's P-4 modeller (1934), så kan pakningen på Volvo B-18 benyttes, forteller Arne Chr. Karlsen, som selv har anvendt denne lösningen.



Jan M. Glemminge:

INTRYKK FRA EN U.S.A.-TUR

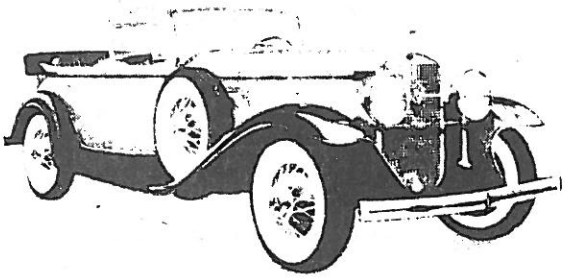
Under mitt besøk i USA sommeren 1973, som hele tiden gikk ut på å besøke slektninger og venner, kom jeg også innom noen bilmuseer, og jeg stiftet forøvrig bekjentskap med moderne amerikanske dollarglis. Da det var nesten 20 år siden jeg var her sist, var det opplagt at jeg ikke husket noe fra den gang, og inntrykket nå ble da desto større.

Alle ting er stort her borte, likeså avstandene og bilene. Her er man faktisk avhengig av bilen og hver 7. amerikaner er direkte eller indirekte engasjert i bilbransjen. Man får et bedre inntrykk av avstandene når vi forteller at dette kontinentet er 50 ganger større enn Norge, og har et innbyggertall som er over 50 ganger mer. Dette fører også uhyggelige ting med seg, som for eksempel 50 000 drepte i trafikken årlig, mens vi hjemme i Norge slipper med 1 % av dette antallet. Dette skyldes bl.a. den høye farten (75 miles om dagen og 65 miles om natten var det de fleste steder) og den liberale alkohollovgivningen de har der borte.

Det første bilmuseet jeg så var et museum kalt 20th Roading Auto, og det var det største i den øvre midtvesten. Det lå noen mil nordvest for Minneapolis ved en plass kalt Brooten. Dette navnet kommer egentlig fra det norske navn Bråten, da det var omtrent bare nordmenn som slo seg ned her.

Da vi ("vi" er min tremenning og jeg) kom var museet egentlig stengt, men da eieren hørte at det var veteranvogninteresserte helt fra Norge fikk vi slippe inn straks uten noe som helst entre. Vi fikk tillatelse til å rusle rundt og se så mye vi lystet, mens eieren kjørte avsted i et eller annet ærend. Han fortalte at han var bankier, og at hans kone var norsk. Selv kunne han noen få norske ord, og han kjørte daglig i en splitter ny Cadillac med Cadillac's velkjente radiatorfigur "the flying lady" fra 1930 som ekstramontert panserfigur. Selv i USA ville et slikt glis vekke oppsikt.

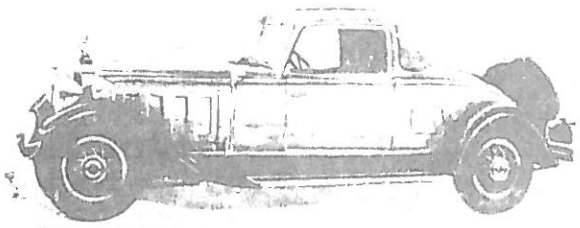
Innenfor museumsbygningen hadde han en imponerende samling på nærmere 60 helrestaurerte vogner, og han hadde 80 stk et annet sted som ikke var restaurerte ennå. Vi la fort merke til at det var større kostbare vogner fra 20-årene og yil midten av 50-årene som interesserte ham. Han hadde ikke mindre enn 5-6 stk som vi så av Cadillac V-16, som ble laget fra 1930-39. Bl.a. var det en 7-seter Limousine fra 1930 som skilte seg ut, men den fineste etter hans mening, og det syntes også vi, var en 1930 Cadillac V-16 Convertible Coupe på 148" hjullengde. Lakkert lys blå og mørk blå på skjermene. Cadillac V-16 fra omkring 1930 er et fantastisk syn med gigantiske lykter, og motoren med fordelerlokket var et syn for seg. Denne vogn hadde massevis av ekstra forkromming og utstyr og verdt 30-40.000 dollars, sa eieren. Men den ble for kostbar å kjøre med, ikke når det gjaldt bensinut-



'31 CADILLAC

gifter, men av forsikringshensyn og om en skade skulle skje. Det kan her tilføyes at bensin kostet da jeg var der borte 50 øre literen, mens forsikringen var høyere enn det vi betaler.

Ellers hadde han en mengde Packards, bl.a. en convertible sedan 1930-modell, lakkert hvit, som han hadde kjørt helt til østkysten med, og en 1939 åpen med Shermand karosseri malt i gult, som han skulle delta med i et Packard-møte. Dette merket gikk som kjent ut i 1958, men den er mer populær enn noen gang tiddigere. Bl.a. finnes det i USA to større klubber, samt en masse småklubber, og produksjon av reservedeler pågår, slik det også blir gjort til mange andre merker så som Ford og Chevrolet.

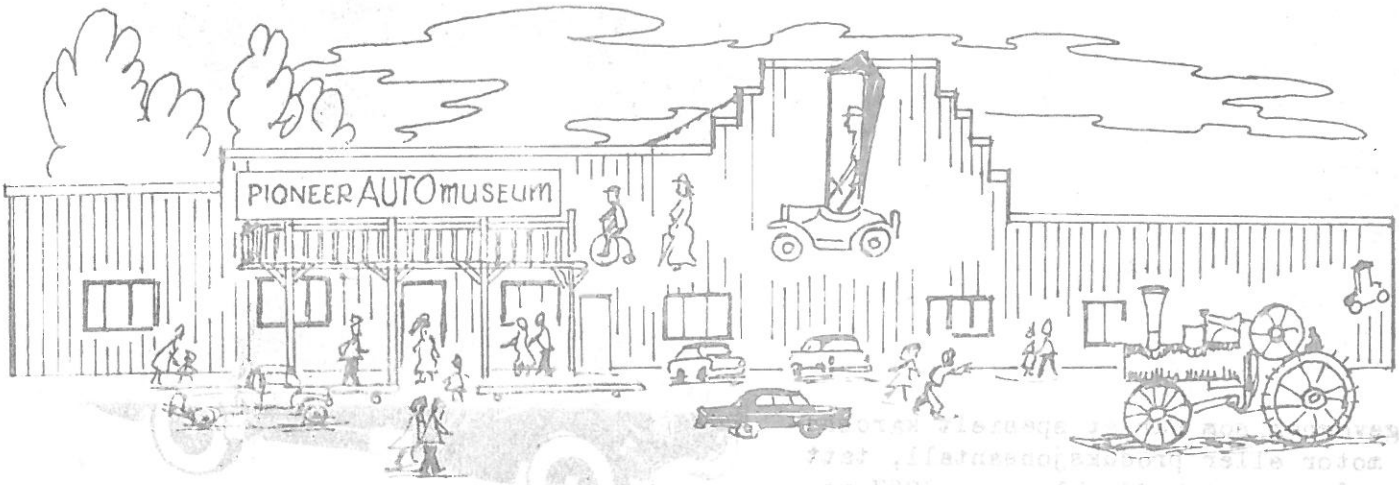


'30 PACKARD COUPE

Han hadde bare amerikanske vogner med unntak av en Lagonda sportsbil og en britisk taxi cab, for som han sa:-til amerikanske biler kan jeg få tak i hva det måtte være av deler, men det er mye vanskeligere med de utenlandske. Han hadde kjørt alle bilene som han hadde i museet med unntak av en Stanley dampbil. Aristokratisk var det å se en 1939 Packard V-12 7-seters limousine. Denne fortalte eieren var den mest stillegående av alle amerikanske vogner laget på den tiden. Fargen var mørk rød, og den hadde til og med emaljering i alle hjulkapslene og ikke bare i emblemet som er vanlig. Denne så ut for meg å være lik president Mannerheims Packard som han kjørte med under 2. verdenskrig, og som Packard-klubben i Sverige har funnet restene av. Ny kostet den 5-6 ganger mer enn den lille 6-cyl., alt etter ekstra utstyr.

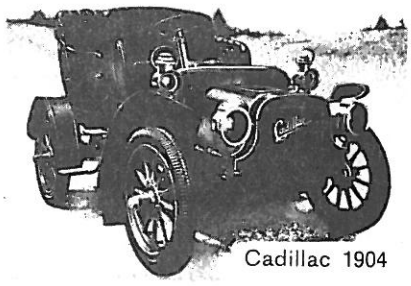
Ellers fantes det i museet flere Lincoln'er, bl.a. en 1926-modell og en fra 1941, og særpreget med disse og alle biler ellers var at radiatorpynten var original og til stede, i motsetning til Norge, der "skarpe gjenstander" foran ikke er lovlig. Imponerende var det å se alle de vanlige merkene fra 20-30-årene, slik som Ford, Chevrolet, Buick, Dodge, Chrysler, De Soto, Plymouth; -ja, angående Plymouth så hadde han en med serienummer 265 som var en av de første som ble laget. Både T og A Ford var godt representert, og av A Ford hadde han en meget pen 1931 roadster, gul og svart og med 2 stephjul. Den typen er jo alle A-Ford=eieres drøm. Beltebil laget av A-Ford var det også å se. Til slutt kan nevnes Willys Knight fra 1925 og Falcon Knight 1927, begge med originale sleidemotorer. Som så mange privateide museer var det ikke bare gamle biler, men også massevis av gammelt husgeråd, sykler, grammofoner her. Kort sagt var dette et museum som er verdt et besøk igjen.

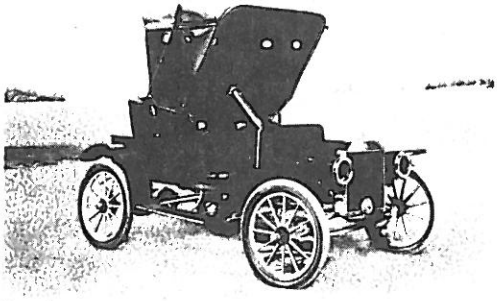
Et annet interessant museum var Pioneer Auto Museum i Murdo, South Dakota. Her burde man ha mesteparten av dagen til disposisjon, for her var det ikke bare vete-



ranvogner, men en mengde traktorer og landbruksmaskiner, klær fra forskjellige epoker, ja til og med jernbanetog. Et kjent blikkfang foran museet var en Nash 1926 coupe, der panseret var utskillig forlenget slik at det kunne være plass til et 32-cyl. monster.

I følge brosjyren var det over 150 biler her fra de forskjellige årstall. Noen var pent restaurert, men de aller fleste var urestaurerte og i langt dårligere stand enn hva vi er vant med hjemme i Norge. Men her var det flere godbiter, slik som en Cadillac 1903. Den første som ble laget av kompaniet. Den var encylindret og med to gear. En 1908-modell Brush var kjededrevet, og karakteristisk for denne var at framakselen var av tre. Oldsmobile curved dash er vi jo kjent med her hjemme, museets eksemplar var fra 1902 og var verdens første masseproduserte bil. Merker som Chalmers, Fuller, Schacht, Flanders og Star var alle mindre merker som hører historien til, men likevel hadde museet hvert sitt eksemplar av disse. Det fantes ikke bare T og A Ford her, men også en 1906 modell N Ford. Det er forøvrig den første bilen man kommer til i museet. Om en 1917-modell Hupmobile roadster ble det sagt at en slik er vanskelig å finne idag (!) Av vintage biler kan nevnes 1922 Essex, 1921 Mercer, samt alle de vanlige serieproduserte biler. Fordbilene hadde en egen garasje med 18 forskjellige vogner.

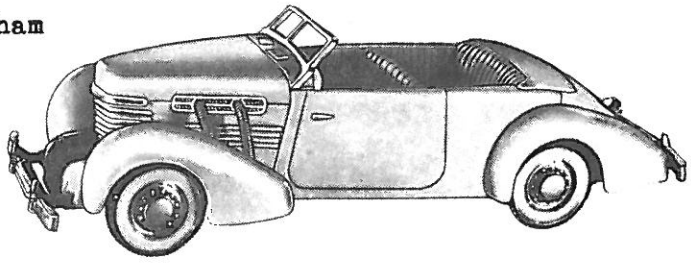

Cadillac 1904


Ford N 1906

En 1928-modell Paige-Detroit var en av de siste som ble laget av Paige-companiet før det ble slått sammen med Graham Brothers Company.

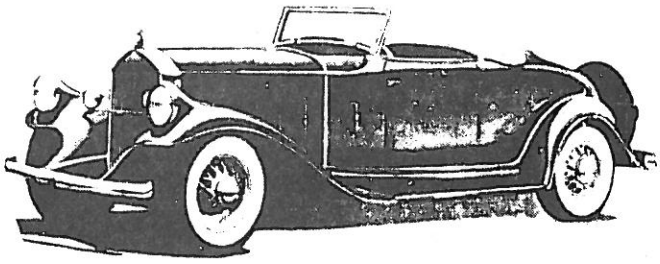
Av classic-vognene imponerte en Cunningham 1928-modell meg mest. Det var en convertible sedan med V-8 motor, som ny kostet nærmere 9000 dollars. Merket var i produksjon fra 1907 til 1936.

Den berømte Cord var også å finne, nemlig en 1937 type 810. Bare 2320 biler ble laget av 810 og 812 typen. Den ble berømt for sin forhjulsdrift, skjulte lykteglass og grill rundt hele panseret.


CORD CONVERTIBLE

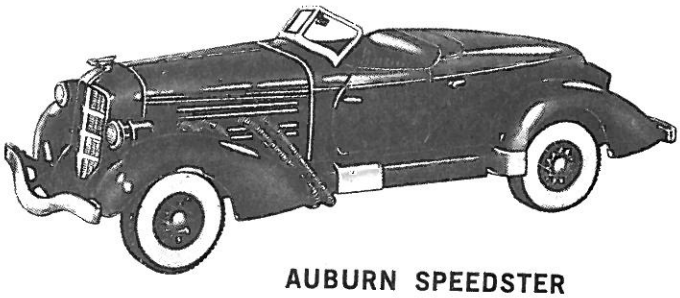
En vakker Pierce-Arrow (toseter) convertible coupe sto ved siden av. Den var malt i sterkt rødt og karakteristisk for omtrent alle Pierce-Arrow er at lyktene er felt ned i skjermene.

En 1932-modell Auburn Boattail Speedster hadde en vakker lakkering i gult med røde striper. Den hadde en Lycoming motor på 150 hp og var en vinner i et Auburn-Cord-Duesenberg-stevne for 5 år siden.


'32 PIERCE ARROW CONVERTIBLE

Packard gikk igjen på alle museer, og jeg kan ikke la være å nevne en 1928-modell convertible coupe lakkert sort og hvit, samt en hvitlakkert 1931-modell touring.

Special interest cars begynner å bli mer og mer populært. Således blir etterkrigsvogner som har et spesielt karosseri, motor eller produksjonsantall, tatt vare på. Museet hadde bl.a. en 1957-modell Thunderbird og en Kaiser Darrin Roadster DKF-16.


AUBURN SPEEDSTER

Ved Black Hills i South Dakota var jeg innom Horseless Carriage Museum. Her hadde man over 100 biler, men det som det var mest av var andre gjenstander. Og ofte kan det være en fordel om de man er sammen med ikke er interessert i gamle biler, men heller vil se gamle klær, våpen, husgeråd etc.

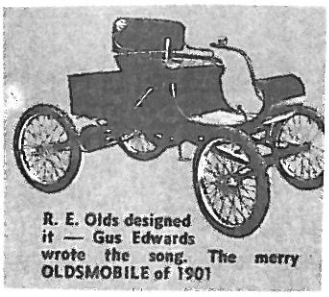
Ved inngangen til museet sto det parkert en "nytilvirket" A-Ford phaeton. En båtbygger i USA bestemte seg i 1972 for å gjenoppta produksjonen av den legendariske modell A, men fikk ikke lov til å kalle den Ford, men Classic. Denne bil er forøvrig omtalt i Gammelbil-Posten nr. 9-73.

En stor plakat utenfor museet forkynte=: Kom og se russisk bil! Vel kommet inn viste det seg å være en Moskwich, årgang ukjent, men fra først på 50-tallet. Det sto skrevet om bilen at den sannsynligvis var blitt smuglet inn, og kanskje var den eneste i USA.

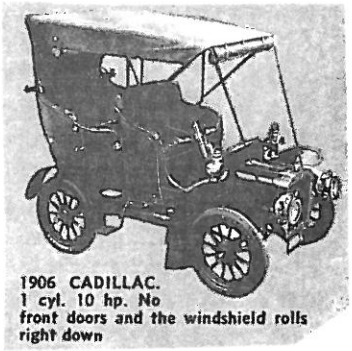
Ellers var det interessant å se Ford for hvert år fra 1927 til 1942 stillet opp etter hverandre. Her så jeg også en tro kopi av min eks Willys Overland Whippet fra 1929. Den sjeldne Chevrolet V-8 fra 1918 kan også beskues her. Den var som kjent kort tid i produksjon. Ellers var det noe for enhver smak både av tohjulinger og firehjulinger. Ja, til og med et prøveeksemplar av en bil uten hjul kunne beskues. Den hadde en stor propell under hele bilen, og var tenkt å brukes som en slags luftputebil. Da det var sent på ettermiddagen jeg besøkte dette stedet, fikk jeg ikke sett så mye her som de andre stedene. Jeg var også innom flere andre bilmuseer, men flere var små, ja noen steder med bare 15-20 vogner,-ofte med bare noen få restaurerte. I tillegg var det massevis av andre gjenstander utstilt. Et sted jeg var hadde den lokale veteranvognklubben utlodning av en restaurert A-Ford til 1 dollar pr. lodd.

I byen Fargo i Nord-Dakota hadde veteranbileierne og myndighetene samarbeidet godt ved museet Bonanzaville utenfor byen.

Veteranbileierne kunne ha de restaurerte bilene gratis i huset ved at de ble beskuet av publikum. Av de 20 bilene som var her, var det en Rolls Royce V-12 Limousine fra 1937 importert fra England som imponerte meg mest. En Studebaker 1924 7-seter Limousine var også noe utenom det vanlige, og en White personbil fra 1913 ble oppgitt å være sjelden, da dette merket alltid har vært forbundet med lastebiler. En Sears & Roebuck var også stasjonert på museet da jeg besøkte det; jeg fikk sitte på med denne bilen da det var et jubileum i nærheten. Det var virkelig artig å kjøre i denne 1909-modellen med 2-cylindret motor og kompakte kjerrehjul.


R. E. Olds designed it — Gus Edwards wrote the song. The merry OLDSMOBILE of 1901

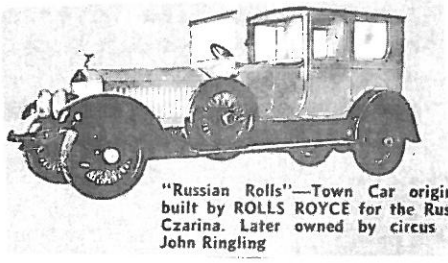

Twin brothers invented the swift and quiet STANLEY STEAMER. Seven minutes to get up steam and this 1902 model's ready to go

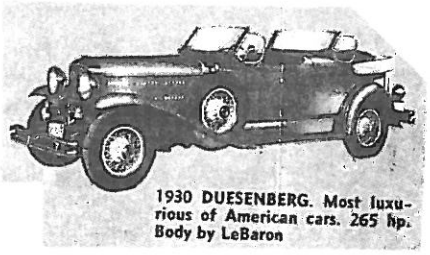

1906 CADILLAC. 1 cyl. 10 hp. No front doors and the windshield rolls right down

Mye mer kunne fortelles fra en slik tur, og det er klart at veteranvognhobbien er populær i bilens hjemland. Men det man daglig ser mest av er Hot Rod vogner, det er spesielt de vanligste gamle merkene som blir brukt til dette formålet. Veteranvogner, -jeg mener her biler før 1940-,er endel dyrere der borte, på den annen side er moderne biler i utsalg bare halve prisen av den norske. Skal man regne alle museer for biler i USA så kommer man helt sikkert til et tresifret tall, der kanskje Ford-museet, hvor alle typer som Ford har laget er samlet, er det største.

J. Glemminge.


1907 BRUSH— coil springs, wood axles and left-hand steering


"Russian Rolls"—Town Car originally built by ROLLS ROYCE for the Russian Czarina. Later owned by circus man John Ringling


1930 DUESENBERG. Most luxurious of American cars. 265 hp. Body by LeBaron

FESTLIG PREMIERETUR TIL "COLOSSEUM".

MOTORHISTORISK KLUBB,
Drammen
Buss til Bør Børson-filmen arrangeres 7. febr. Påmelding på førstkommende møte.
Arr.-komitéen.

Atter har vår arrangementskomite bevist at de behersker det verv som herrene er pålagt. Ikke mindre enn 57 (!) biletter hadde de klart å skaffe til premieren på den etterhvert så kjente nyoppsetningen av Falkberget-komedien "Bør Børson jr.", nå som musical.
At Oddleif Kvålseth's 1919-modell "Indian" (hvem er det nå som IKKE vet at den deltar i filmen?) kanskje var en slags "sesam sesam" som gjorde MOTORHISTORISK KLUBB mer enn alminnelig berettiget til en relativt stor billettkvote er trolig, men gjør derfor allikevel ikke arrangementskomiteens innsats mindre, -vi vet at det ofte kan være uråd å få fatt i t o premierebiletter...

Bør i Christiania — floss, monokkel og frakken til dørvakten på Grand.

Nok en gang hadde også Arne Chr. Karlsen stilt en av selskapets nyeste busser til klubbens disposisjon, som vanlig for en rent "symbolsk" pris.
Alt lå derfor vel tilrette for en vellykket premiereafften til "Colosseum", hvor den berømte INDIAN allerede var iøynefallende på plass i vinduet mellom begge inngangsdørene og ble behørig beundret og kommentert. Da lyset i Norges største kino sakte ble dempet på slaget 20 var alle de 1158 sitteplassene under den enorme kuppelen besatt, og så braket det løs...
Filmen ble kanskje noe langdryg; -tre timer film kan bli i meste laget, selv om de Wesenlund'ske løyer gir liten plass for dødpunkter. At lydsynkroniseringen var heller dårlig dro nok inntrykket noe ned, og den stereofoniske lyden produsentene hadde lovet hadde tydeligvis uteblitt, men tiltross for disse irritasjonsmomentene hadde EMI-produksjon og Norsk Film A/S kommet hederlig ut av det. Pausen, med gratis kaffe og wienerbrød fra "Størens Bageri" var oppkvikkende, og først bortimot klokken 23.30 var det hele over.
Det faktum at det samtidig også var premiere på SAGA kino i Drammen avstedkom antydninger om at kanskje motorsykkelen burde vært utstilt i Drammen, men det må vel antas at også drammenserene etterhvert vil få se den forjettede INDIANiløpet av de kommende månedene, når vær og temperaturer atter ligger tilrette for utendørsaktiviteter.

++

eksport ?

De mange salg av gamle biler til utlandet den senere tiden har fått et av våre medlemmer til å gripe pennen i protest. Han mener at dersom denne tendensen vil fortsette, vil vi etterhvert miste en rekke fine biler som absolutt burde vært tatt vare på her hjemme. Brevskriveren ser gjerne at det blir truffet tiltak som kan forhindre slik eksport av gammelbiler.
GAMMELBIL-POSTEN utfordrer herved medlemmene til å komme med innlegg i sakens anledning, og hører gjerne synspunkter såvel for som imot eksport av gammelbiler. Værsågod, ordet er fritt.....!

Prof. E. Hubendick:

"NÅGRA KORTA ANTECKNINGAR UR AUTOMOBILENS HISTORIA".

.....

(fra boken "Motorinstruktören",utgitt av ing. Eric Lundvik på Almqvist & Wiksell's Boktryckeri A.B., Stockholm 1922.)

.....

(forts. fra forrige nummer)

Till grund för beräkningen var lagd en vagn, som skulle transportera lika mycket som 20 stycken 5-spända vagnar, men ej häller dessa förslag tyckas hava funnit förståelse, och ehuru något missräknad profetera han: "Jag betvivlar ej, att mina maskiner till landets nytta skola komma att driva båtarna uppför Mississippi ävensom trafikera landsvägerna. Det kommer en tid, då man skall komma att färdas med ångvagnar från den ena staden till den andra, nästan lika fort som fåglarna flyga. Passagererna i en vagn, som avgår från Washington på morgonen, komma att samma dag frukostera i Baltimore, äta middag i Philadelphia och äta kvällsvard i New York".
I England finner man i de Wattska patenten, vilka omfattade nästan alla användingsmöjligheter för ångmaskiner, även ångvagnen (patent av 28 april 1784). Själv har väl ej Watt tänkt på utförandet av patentet, ty han var helt och hållet upptagen av den egentliga ångmaskinen, varför han energiskt motsatte sig varje utvidging av sin verksamhet för att ej behöva splittra sina krafter. För att försäkra sig om prioritetsrätten upptog han dock även ångmaskinens använding på ångvagnar. Beskrivningen på maskinen är ganska fullständig, och han angiver, att en vagn för två personer bör vara utrustad med dubbeltverkande cylinder om 7" diam. och en fots slaglängd samt göra 60 kolvslag i minuten. Ångtrycket skulle motsvara en kvicksilverpelare om 30 tum, d.v.s. cirka 1 atm.
Den hos Watt anställda skottska ingenjören W.Murdock, vilken i flera år vistades i Cornwall för montage och drift av den Wattska pumpmaskinen, utförde emellertid på sina lediga stunder enemodell till en trehjulig ångvagn med en liten maskin om 3/4 tum diameter och 1/2 tum slag. Watts kompanjon, Boulton, kom i september 1786 till Cornwall, varifrån han skrev till Watt, att han sett den lilla modellvagnen åka omkring i rummet. Det förefaller, som om Murdock hade byggt cirka 3 dylika ångvagner, varav den sista av rätt betydande storlek. Men Boulton och Watt, vilka ej gärna sågo, att deras dugligaste ingenjör sysselsatte sig med saker, som lågo så långt från deras egen fabrikation, synes hava förmått Murdock att ej vidare syssla med sina ångvagnar. Den ena av de under åren 1781-1786 byggda trehjuliga ångvagnar finns idag bevarad i Birmingham Art Gallery. Den lådformade kopparpannan med lödda fogar är anbragt bakom drivaxeln. Cylindern är inbyggd i pannan och uppsticker endast med sin övre ända ur densamma.
Längre än sin föregångare synes den berömda ingenjören R.Trevithick hava kommit. Uppvuxen mitt bland de stora maskinanläggningarna i Cornwall hade han tillfälle att som gosse beundra Murdocks ångvagn, och han började även tidigt själv sysselsätta sig med ångmaskiner. Därvid bröt han mot den dåtida praxisen och Watts förhärskande auktoritet, i det att han använda ånga av högt tryck och ofta utan kondensation. Härigenom erhöll han så små och enkla maskiner, att ingen trodde det vara möjligt att kunna generera någon effekt med desamma, och regeringen sände ingenjörer till Trevithick för att övertyga sig om, att man verkligen kunde driva ångmaskiner utan kondensation. Han utförde under de sista åren av 1700-talet flera modeller till ångvagnar. Innan han byggde en stor ångvagn, utförde han först 1801 praktiska försök över vagnhjulens friktion mot underlaget och fann därvid, mot den allmänt gängse åsikten, att glidningen var så obetydlig, att man ej behövde taga hänsyn därtill. (FORTSETTES)

MC-siden

Det har skjedd ting i våre mc-kretser i den senere tiden. Som nevnt et annet sted i avisen har Bjarne Holmen skaffet seg gammelbil (Austin Seven 1931); men han har også i tillegg ervervet et par "Indian's", en tredvetallsmodell "N.S.U.", samt "en bråte" deler. Dette skriver seg i alt vesentlig fra den Kvålseth'ske samling; han har på sin side overtatt Bjarnes restaurerte "Harley-Davidson".

Ellers har red. mottatt en "korreks" fra Nesbyen. Vi skrev i forrige nr. av GAMMELBILPOSTEN at myndighetene har frafalt kravet om årsavgift og registreringsavgift på gammelbiler. Hans Øye sjekket umiddelbart med direktoratet om man hadde glemt motorsyklene i denne sammenhengen, og fikk til svar at det gjelder "motorkjøretøyer" av årgang 1929 og eldre, slik at denne bestemmelsen også omfatter motorsykler.

(1934)

"MR. HARLEY AND THE THREE DAVIDSONS."

Som kjent var Hans Øye tilstede på vårt siste møte, og i et hyggelig brev red. har mottatt etterpå takker han for hyggelig og utbytterikt møte. Før han tok fatt på den ca. 17 mil lange hjemreisen denne onsdagskvelden, overleverte han red. en pakke inneholdende ytterligere ferdigtrykkede sider som et bidrag til avisens mc-sider. Vi kan derfor bringe nok et avsnitt av serien "Mr. HARLEY AND THE THREE DAVIDSONS", som er å finne på de følgende tre sider.

En uavhengig artikkel i Los Angeles Motorcyclist påpekte at HD kjøtsjen var den første og eneste som kunne tåle kontinuerlig bruk etter dagens krav Dersom dette var tilfelle,var det utvilsomt igjen et resultat av selskapets etablerte politikk. Nyskapninger ble først tatt i bruk etter gjennemgående prøver som måtte bevise at de var pålitelige i det lange løp

Automotivindistrien var en smeltedigel av ideer på den tiden. En mengde konstruksjoner kom på markedet, et vell av varianter i frsjellige retninger Men man fant ofte ut at der var også baksider, som ingeniører og produsenter ikke tol tilstrekkelig hensynt til. Å ha en avansert var en ting, men å ha en praktisk konstruksjon som var pålitelig under vanskelige bruksforhold og ikke for kostbar , se det var noe annet. Følgelig måtte mange brilliante frambringelser gå dukken etter kort tid. For eksempel Flying Merkel bygget samme sted som HD, var betraktelig mere avansert enn HD - på papiret. Den hadde allerede teleskopgaffel, fjørende ramme, som var mange år forut for sin tid, selvoptrekkende fjær for starten (selvstarter), Oljetanken var formet som en del av rammen, og i Merkels anonser ble det gjort stort nummer av dens motor med kulelager. Disse fordeler ser ut til å retferdiggjøre påstanden at den var 5 år forut for sin tid. Men medaljen hadde sin bakside. Starteren var upålitelig og kulelagerne var , ifølge Floyd Clymer god for noe mellem 5o og 1oo miles. HD kunne i 1913 averter at den første HD ,laget for 11 år siden nå hadde gått 16o.ooo km , 1oo.ooo miles og gjorde fremdeles tilfredstillende tjeneste med med sine originale fosforbronselager HD's popularitet og kvalitetsnivå kan vel kansje best måles ved følgende to artikler i The Cosmopolitan Magazine for febr. 1913. Den ene berettet Etter at Bell Telefone Company var blitt overbevist om at en mann på en motorsykkel kunne gjøre arbeidet til 3 eller fire, ble flere motorsykkelmerker prøvet. De beste ble ytterligere satt på prøve i tjenesten. Da resultatene ble sammenlignet gikk de så sterkt i HD's favør at der ble anskaffet flere HD enn alle andre merker tilsammen. I alt 7oo HD.
Den andre artikkelen slo fast at tilsammen syv regjeringsdepartementer brukte sammenlagt 4ooo HD.
Harley kunne vise til en stabil og solid sammensveiset organisasjon som konstant hadde doblet og redoblet ,ja endog tredoblet sitt salg år etter år.

Dette var et resultat av at de fire grunnleggerne på hvert sitt område hadde gjennemført sine oppgaver med flid. Menn som Joe Merkel fant tekniske nyheter uimotståelige. Harley og Davidson brødrene kom til et fornuftig konstruksjon bestog ikke av iøynfallende detaljer som både var tidkrevende og og kostbare. Men man måtte finne en balanse mellom framstillingsmuligheter, omsorgsfull kontroll både av kvalitet og kostnader. Produktet må selges og salget må følges opp med service av kvalifiserte folk tilknuttet forhanlerorganisasjon.

Harley oppnådde en meget høy standard på alle disse områder. Bare et par Amerikanske fabrikker, Indian og Exelsior greidde og gjøre det samme. Denne trioen, var de tre store innen MC industrien. Som et resultat av banebrytende arbeide og en tidlig voldsom utvikling ved Hendees tidlig etablerete bedrift var Indian trioens ubestridte gigant. Salget i 1912 var nær 20.000 maskiner, for 1913 var det planlagt 35.000. Og det var mere enn 2000 Indianforhandlere rundt om i verden. Londonkontoret var åpnet allerede i 1908. I tilleg til å være verdens største motorsykkelfabrikk, hadde Indian en imponerende liste av løpsseiere. Enkelte ganger vant Indian 90% av alle løp som ble holdt i U.S.A, Exelsior noterte seg for resten, pluss noen fremragende seiere. Blant annet to hastighetsrekorder i 1912, først 89 mph (142 km t) og 100 mph (160 km t) Andre kjente merker fra løp var ,Thor , Merkel , Cyclone , Jefferson og Reading Standard.

Med Indians solide grep på konkuransesporten og Exelsiors prestasjoner , så det mørkt ut på dette området for nykommere. Men disse to giganter skulle snart møte sin mest formidable konkurent, med prestasjoner som ingen hadde drømt om. Harley holdt fast ved at deres 8 hk Twin var den raskeste serieproduserte maskin på markedet, og viste til løp i California i 1912 hvor den var notert 68 mph (108,8 km t) Hastigheten var bevist gjentatte ganger i private løp hvor eieren selv kjørte sin maskin. Det ble fremhevet at HD ikke deltok i konkuransesporten og heller ikke laget konkuransemaskiner. Ikke desto mindre kunne man med glede konstatere at det av FAM arrangerte løp San Jose i 1912 ble vunnet av Ray Watkins og Ben Farres på standard 8 hk maskiner hvor ikke engang sjermene var fjernet. De holdt i dette løpet en gjennomsnitthastighet på 49,43 mph (79 km t). Løpet varte i 7 timer. De hadde beste tid på 1 mil og gikk i mål 17 miles (27 km) foran nestemann. Ingen reparasjoner eller justeringer ble foretatt, ingen stopp foruten å fylle drivstoff og skifte kjører. HD uttalte at deltagelsen sjedde uten fabrikkens vitende. Man fikk først kjennskap til seieren gjennem avisene. I august tok HD maskiner kjørt privat (1913) både 1.2.og3. premie i både singel og Twin klasse i 225 miles landevegsløp fra Harrisbane til Philadelphia og tilbake. Fjorten maskiner ,fem forsjellige merker hadde konkurert. I 1913 i Pasific Motorcyklist uttalte fabrikken: Ikke skyld på oss når våre maskiner vinner løp, fordi vi har ikke tro på løpskjøring,og vi har ikke ansatt kjørere, ei heller bygger vi løpsmaskiner, men resultatene taler for seg selv. Men trots protestene begynte nå også HD og bli klar over pr verdien av disse løpene, og man besluttet å legge om politikken på dette området. For 1914 ble det satt opp en løpsavdeling ved fabrikken og man ansatte profesjonelle kjørere.

I sin Motor Scrapbok nr 2. gir Floyd Clymer en beretning om hvordan HDs maskiner og fabrikkteam virket på det eksisterende konkuransemiljøet. Clymer hadde allerede vunnet mange seiere på sin Exelcior i Colorado. Han forteller om et utfordringsløp mellom seg og Silvers Boyd som kjørte for Indian. Året var 1914.

På den tiden var HD iferd med å fremstille noen reske maskiner. De var tidligere betraktet som pålitelige og robuste , men ikke hurtige. Walth Whting ,en tidligere HD forhandler hadde begynt å kjøre løp, vi hadde hørt om at HD hadde vunnet noen løp østpå, men vi hadde ikke sett noe som bekymret oss fra den kanten.
Curly Fredric som hadde vunnet mange private løp skulle nå delta med ny HD maskin. Jeg kom først ut - Boys tok meg igjen og vi var hakk i hel etter en runde. Da hørte jeg en svak brumming , Fredric kjørte forbi oss med slik fart at vi ikke engang var istand til å legge oss i dregsuger etter ham. Hans maskin så ut til til å være gearet svært høyt og han må ha kommet i mål minst en kvert mil for oss (400 m) Boyd slo meg med ca 20 fot. Følelsen av å bli slått av en "saktegående" HD var verre en å bli slått av en Indian, og dertil som lyn fra klar himmel.
Og dette var bare begynelsen på våre problemer. Clymer minnes videre hva han og en annen Exelciorkjører ,Frank Kunce opplevde i et løp i Cheyenne Wyoming. Kunce hadde alerede vært på banen og trenet, han kom inn og sa " Hør karer det er en ny HD yte på banen med en kjører som heter Smith, og den maskinen kan nesten fly. Den har har diger gummi ,stor bensintank og fotbrett" Vår egen Exelsior var lett ,lav og avkledt. Den store tunge maskinen som kom rett fra fabrikken virket svært malplasertpå racerbanen. Og denne mannen fra Cheyenne var ren amatør, mens Kunce og jeg var proff. Kunce btrodde oss at denne kjøreren hadde kjørt forbi ham som et olja lyn. HD hadde virkelig funnet nøkkelen til store hastgheter. Du verden hvor vi skulle få erfare det i tiden framover.
Clymer beskriver videre et løp i Overland Park i Denver. Brier, en tidligere Thor kjørere kjørte nå for HD og tok alle seirene i programmet.Han sier vi (Exelsiorkjørerne) fikk erfare at HD maskinene hadde en fenomenal hastighet Brier brukte håndgass for å regulere farten,mens våre maskiner kjørte med åpen gass, og vi brukte kortslutningsbryter for å stanse. I dette 50 miles løpet slukte jeg mye av støvet han virvlet opp da jeg prøvde å holde meg 200 fot bak ham før jeg måtte innse at det ikke nyttet, han slo meg med akkurat den distanse han selv ville. Jeg har aldri sett noen kjøre med så liten anstrengelse Wiiliam Ottaway ,som tidligere hadde vært leder for løpsavdelingen ved Thor fabrikken ble ansatt som leder for løpsavdelingen hos Harley.
Oversetterens anmerkning: Boken inneholder her flere sider med stoff om diverse løp som vel har liten interesse for oss som steller med gamle sykler. De er selvfølgelig et bidrag til HDs historie som disse sider omhandler ., men la oss slå fast at HD tok igjen det forsømte på løpsområdet i årene fra 1914 til 1920 Samtidig med denne utviklingen hadde man krigen fra 1914 til 1918. Den gav også plass til en annen utvikling. Den er i boken gitt tittelen " In pease and war" I krig og fred. Jeg tror den er mere interesant, og vi kommer vel kansje her mere i kontakt med modeller som er oss mere kjente.

LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT....

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

I den amerikanske filmen "Paper Moon" som for tiden går sin rundgang på norske kinoer, deltar det ikke mindre enn 55 biler fra årene 1925-1936. Gå og se filmen - om ikke annet, så for bilenes skyld...!

Per Bakke har skaffet seg en åpen Studebaker fra slutten av 20-tallet. Bilen har 6-cyl. motor og 21" hjul, og ble funnet hos en gårdbruker nede i Tönsbergtraktene. Per har som kjent fra för av en annen Studebaker, nemlig den lukkede 1935-modellen med reg.nr. KT-17000. Han forteller at han nå akter å pensjonere sin digre 1928 Lincoln; den har tjent ham trofast gjennom 15-20 år og har på denne tiden ruslet ca. 60 000 kilometer såveå innenlands som utenlands. Og atskillige mil hadde den vel også på baken för Per overtok den en gang på 50-tallet, men nå skal den altså få hvile.

Tore Ödegaard (Drammen) var blandt de som oppnådde NVK's restaureringsplakett ifjor. Ettersom hans Ford A har et såpass velpleiet ytre som den har, mener Tore at motoren også fortjener en oppsjekk. Den er derfor p.t. demontert og gjennomgår en heloverhaling. Tiltross for fattige 46.000 km. "på klokka" var det litt av hvert som ikke var helt bra, men så ble det vel heller dårlig både med oljeskift og annet vedlikehold hos bilens forrige eier. Men til sommeren går den formodentlig slik en A-Ford-motor skal gå.....

Martin Giljamse stiller også med A-Ford til sommeren. Han har nemlig kjöpt Tore Ödegaard's (Sandefjord) 1930 Tudor, da Tore må gi opp bilene til fordel for husbygging. Et aktverdig motiv;-å bo er en nödvendighet, men gammelbil er hobby! Vi håper imidlertid at Tore atter vil få muligheten til å skaffe seg en gammel-Ford når eneboligen er en realitet; "gammelbil-basillen" er som vi vet ikke så lett å kvitte seg av med. Så vi önsker ham velkommen tilbake en annen gang!

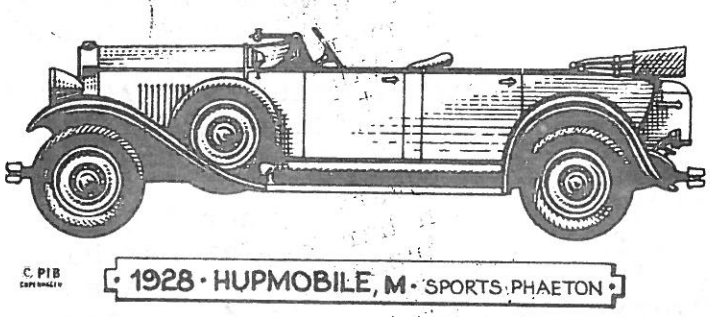
Det forundrer oss meget at Tore Woldstad's A-Ford ikke er tildelt restaureringsplaketten, da den så avgjort burde oppfylle betingelsene. Tore er for det förste NVK-medlem, han deltok for det andre i fjorårets "mönstringslöp" "Sandvigen-Sundvolden",og for det tredje: -hans bil blir i A-Ford-kretser karakterisert som landets desidert fineste A-Ford. Dermed skulle bilen så utvilsom aspirere til plaketten, så her må det foreligge en misforståelse.....

Bjarne Holmen restaurerer mer enn gamle motorsykler. I hans koselige hjem i Engene i Drammen henger det en nydelig gammel sveivetelefon på entreveggen, behörig utstyrt med riksvåpenet i rödt og gull og med original flettet mikrofonledning. Og i et hjörne av stuen står en gammel tutgrammofon med en gedigen eikekasse med rikt utskårne dekorasjoner og helrestaurert til minste detalj med velkjent Holmen'sk flid. Den spiller like lytefritt idag som den gjorde da den for et ukjent antall år siden sto på disken hos (FORTS.S.18)

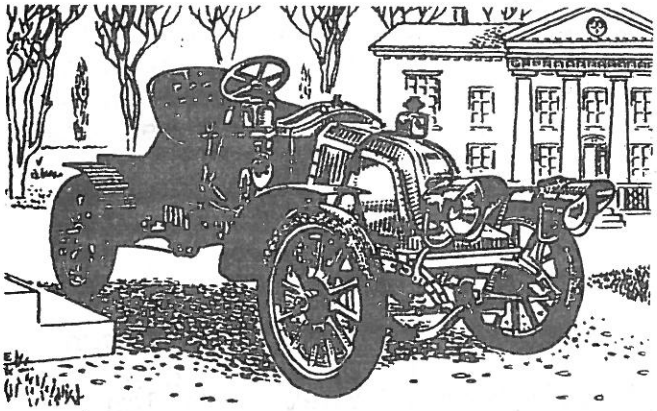
månedens veteran:

1928 HUPMOBILE "Sports Phaeton".

Et av de mange mindre, men i sin tid velkjente amerikanske merker. Fabrikken innstilte produksjonen i 1941. Tegningen viser den populære phaeton-utgaven, med den lette kalesjen. Den 8-cylindrede rekkemotor utviklet 80 hK. Prisen var 1900 dollars - usedvanlig rimelig sammenlignet med for eksempel Cadillac, som ble solgt for 3-4000 dollars.



ET ELDORADO FOR VETERANBILENTUSIASTER



Renault 1903.

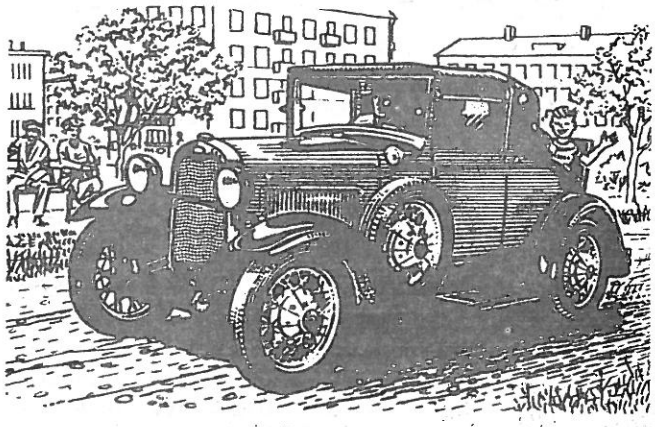
Mellom byene Falkenberg og Halmstad på sydvestkysten av Sverige ligger et i Norden antagelig enestående «museum». Innehaveren og skaperen av dette museum er heller ikke noen helt alminnelig person.

Bak dette anlegg står Lennart Svedfeldt, rundt omkring i Sverige bedre kjent som tryllekunstneren *Svedmo*, en for øvrig meget dyktig og ansett sådan. Utenom sitt «fag» har han en glødende interesse for gamle biler og fly. Allerede i 1949 gjorde han sitt første innkjøp på området, en T-Ford 1919. Siden har han greid det utrolige å samle sammen ikke mindre enn ca. 70 biler av alle årgange, den eldste «Bullerbilen» med jernskodde hjul fra 1897, videre eksemplarer fra alle tidsepoker av biler av forskjellige merker og typer, mange fra fabrikker som nå tilhører historien. Det finnes bl. a. praktstykker som Cadillac, Lincoln, Cord og ikke minst den flotte Horch fra 1937. Videre finnes sykler, motorsykler og flere fly. De siste mangler det dessverre husrom for i øyeblikket. Det fantastiske er at denne samling, som etter veteranbilprisene idag er verd millionbeløp, er samlet av en mann, såvidt vites uten andre ressurser enn dem han har skrapt sammen i sin artistvirksomhet. Riktignok har han spart svære summer ved en utrolig egeninnsats i gjenoppbyggingen av de bilvrak han er kommet over. Allikevel må han ha en usannsynlig evne til å spore opp muligheter for leilighetskjøp. Uten kombinasjonen av disse evner ville utbyggingen av museet vært en økonomisk umulighet for andre enn virkelige rikfolk.

Som nevnt tror vi samlingen er enestående i Norden. Å se den vil være en opplevelse for enhver som i noen grad er interessert i veteranbiler og bilens utvikling.

På vei sydover betyr det bare en ubetydelig forlengelse av ruten om man noen få km syd for Falkenberg går over til kystveien som fører til Halmstad over Steninge og Gullbrandstorp. Før man når de to sistnevnte steder, og ca. 20 km fra Falkenberg, ligger husene like på venstre side av veien. Man må være observant, det er lett å kjøre forbi da det ikke har vært mulig å få tillatelse til å sette opp veiviserskilter.

Samlingene er åpne i sommersesongen, vanligvis fra mai til september. *Th.*



A-Ford 1930.

(FORTS. FRA S. 16)

"Oplands Musikforretning" i Drammen og tjenestegjorde ved prövespilling av "sjællakplader" for kundene. Bjarne har forövrig nylig blitt eier av gammelbil også; en AUSTIN "Seven" 1931 er på plass i det fra för av så innholdsrike uthuset og har fått selskap med nok et antall nyervervede motorsykler. Riktignok vil hans restaurerte HARLEY DAVIDSON snart få ny eier, men det er alikevel litt av en samling gammelt under takene i Engene!

En av våre gammelbilvenner i Sverige, Anders Karlsson i Smedjebacken, forteller i et brev at han har kjöpt seg en NASH Ambassador type 1294 7-passenger sedan av årsmodell 1934. Denne bilen skal være Sveriges eneste Nash av denne typen, som ble importert til landet i et antall av kun 7 stykker! Totalt ble den laget i ca. 1450 eksemplarer, og ifölge "Nash Car Club" i USA, finnes det ingen slike biler bevart i Amerika. Nå undrer Anders på hvordan det ligger an i Norge;- i en annonse i dette nummeret redegjör han for sine önsker m.h.t. deler. Han utelukker ikke at deler fra §-seter-modellen av samme årgang kan være identisk med hans bil; og da Anders er trailersjåför med to Norgesturer ukentlig, vil han utvilsomt fölge opp ethvert tips. Personlig vet ikke red. om andre Ambassador's enn Gustav Wilhelmsen's 1935-modell som er under restaurering, og som forövrig neppe har noen deler tilovers. Dette er jo dessuten ingen 7-seter. Men et fotografi av denne kan det nok bli råd med "så småningom",Anders..!

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

ETTERLYSNING:

Håkon Röine etterlyser en TROJAN personbil fra midten av 20-tallet, som opprinnelig skal ha gått i Sigdal. Bilen fikk etter en tid bakstussen fjernet (men den har Håkon!!!),og skal senere ha havnet i nærheten av Drammen, muligens i Sande-traktene. De som måtte vite noe om bilen, bes kontakte Håkon W. Röine, Östhellinga 4, V.Nöste, 3000 Drammen,(tlf.835654).

(TROJAN var en temmelig uortodoks britisk "ökonomibil", konstruert av Leslie Hounsfield, og bilen ble satt i produksjon i 1922. Den var utstyrt med en 2-cyl. totaktsmotor med 63,5 mm. boring og 120,6 mm. slaglengde som ga et motorvolum på 1547 ccm. Senere ble motorstörrelsen redusert til 1488 ccm.,av en eller annen ukjent årsak. Kraftoverföringen til bakhjulene skjedde ved hjelp av kjede. red.)

++

"AUTOMOBILEN" ble navnet på den nystartede "Norsk Veteran og Gammelbilklubb's" organ, som utkom med sitt förste nummer i slutten av februar. Det har blitt et interessant blad for veteranbilentusiaster, eller rettere sagt: for gammelbilentusiaster, ettersom man innen klubben ikke setter noen strenge grenser for årsmodellene, men godtar 50-modellene på like linje med 20-modellene. Vi hilser kollega "AUTOMOBILEN" velkommen iblandt oss, og fölger med forventning utviklingen for initiativtager Svein Lund og "Norsk Veteran og Gammelbilklubb".

-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-

- A N N O N S E R -

TILSALGS: (A-Ford deler)-:

Nye kingbolter og fjærbolter,radiator, dörer,motor, gearkasse,kardang,dynamo, selvstarter + mange andre deler. Alt er i bra stand, men må dessverre vekk. Stammer fra 1930/31 pick-up.

henv. Eivind Holm,
tlf. 02/242160 (Oslo)

SÖKES:
(til FORD Taunus 17M 1958)

- venstre forskjerm,
- originalt tilhengerfeste.

Mads Jostad,
3060 SVELVIK.

SELGES/BYTTES:
2 stk. 90% dekk 5.00x20" Viking,
2 stk. 40% dekk 5.00x20"
3 stk. 16" felger t/Ford V8,
(ferdig sandblåste!)
-nye slanger:
5.25-5.50x17",4.00x18", 35x5.
3 kompl. felger til HUDSON -24.

KJÖPES/BYTTES:
19" dekk.
ALT av deler til flg. biler:
-Morris Cowlwy 1926/27,
-Chrysler 75 1929,
-Wanderer W23 1939,
-Hudson Super Six 1935,
-delebiler kjöpes.

henv. Håkon W. Röine,
Östhellinga 4, V.Nöste,
3000 DRAMMEN.
tlf. 835654.

SÖKES:(til Nash Ambassador Eight "1294" 7-passenger sedan 1934)-:

1 st. original kylarmaskot (kylarprydnad),
1 st. bakre stötfångare,
1 st. packethållare (ell. koffert)
2 st. ytter dörrhandtag vänster sida,
1 st. instruktionsbok ell. verkstadshandbok t/Nash 1933-34 eight,-dessuten: köper fotos av tillsv. bil i fullt orig. skick, -helst i färg!

Anders Karlsson,
box 6535,
S-777 00 SMEDJEBACKEN.
Sverige. tel.0240/72203.

KJÖPES:

2 baklamper, radiatorfigur, 1 navkapsel, 1 utv. håndtak til höyre fordör, alt til ESSEX "Terraplane" 1932/33.

Finn Bryhn,
box 174,
3430 SPIKKESTAD.

TIL CHEVROLET 1929 SÖKER JEG-:

-3 stk. navkapsler,
-3 stk."indre" navkapsler,
- vannpumpe,
- topp-pakning.

Björn Egil Fjeldstad,
Badski Våle,
3080 HOLMESTRAND.
tlf. 033/94 000,linje 322.

KÖPES:
(Till öppen T-Ford 1924):
Hel kaross eller kaross-delar.

(Til öppen Dodge 1925):
Hel kaross eller kaross-delar.

Dan Nilsson,
Näs,
S-670 30 EDANE. Sverige.
tel. 0570/55005

KÖPES:
Ford coupe 37-39(40) med den långa stjärten köpes oavsett skick. Lämnar gärna i byte min Hudson country club six m.93 1939 täckt 4-dörrars. Fullt körbar (körs varje sommar) med en om inte annat makalöst fin inredning.

Hans Johansson,
Hagvägen 10c,
S-730 40 KOLBÄCK.Sverige.
tfn. 0220/41252.

TILSALGS:
"ELGA" sveise/brennesett, som nytt, selges billig for kr.275,-
Er også åpen for bytteforslag.

Mads Jostad,
3060 SVELVIK.
tlf. 84 21 76.

SKINNFRAKK str.54 kjöpes.

Tom Becker,
Odins vei 10,
3000 DRAMMEN.