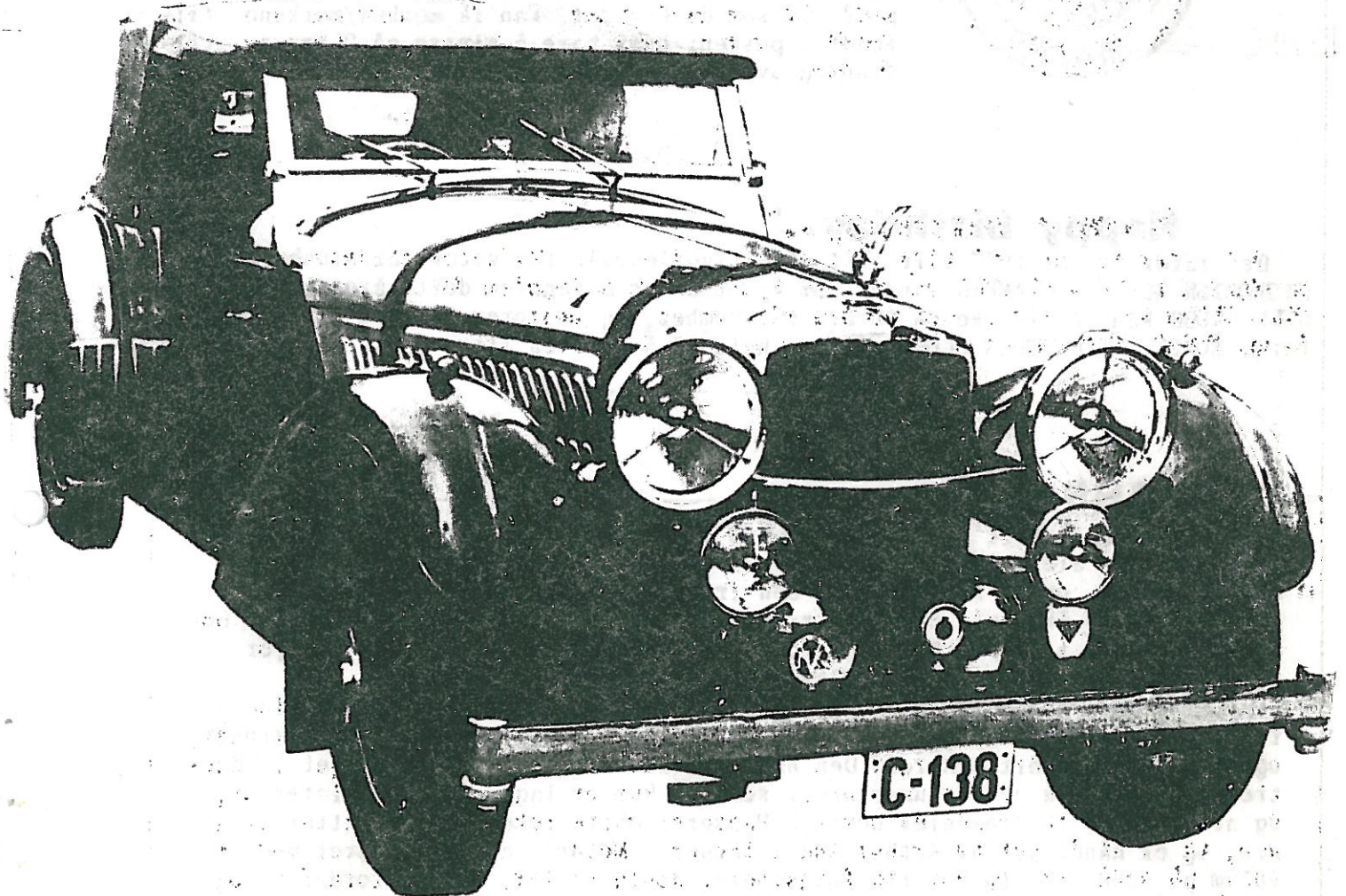


3 - 1977



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb- Drammen»

termin '77

Løpssesongen er nær forestående, og i den forbindelse er redaksjonen p.t. engasjert med å samle opplysninger til en fyldig terminliste. Muligens vil denne presenteres allerede i neste nummer; -det er avhengig av hvorvidt vi får de nødvendige informasjonen i tide. Vi henstiller derfor til klubber og enkeltmedlemmer om SNAREST å sende melding om alle motorhistoriske arrangementer som er planlagt; såvel små som store, og norske først og fremst, men svært gjerne svenske og danske arrangementer også. Jo før vi får melding, desto før kan en mest mulig fullstendig terminliste foreligge.



Vi minner om at kassereren fremdeles har en del broderte jakkemerker på lager. Disse kan klubbens medlemmer kjøpe til uforandret pris, kr. 26,- pr. stk. (Våre priser er ikke rammet av inflasjonen..!) Merkene gjør seg godt både på dynejakka og kjeledressen, og hvorfor ikke også på en bilpute eller på en vimpel? De som ønsker det, kan få merket/merkene tilsendt i posten; husk bare å plusse på 2 kroner til dekning av portoutgifter.

Happy birthday..!

Det later til at 1977 blir litt av et jubileumsår for veteranbilklubbene. MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN runder som kjent 5-års milepælen dette året; NORSK A-MODELL KLUBB kan se tilbake på 10 års virksomhet, og nestoren i veteranbilklubbssammenheng, NORSK VETERANVOGN KLUBB, fyller hele 25 år. Noen flere jubilanter....?

FORSIDEN

En virkelig godbit på forsiden denne gang: -Svein Storsveen's 1938-modell ALVIS. Bil og eier ble nylig presentert i et to-siders oppslag i ukebladet NYE ALLE MENN, og vi har tatt oss den frihet og "låne" noen data derfra.

EIEREN er 38 år gamle Svein Storsveen, egentlig fra Lillehammer, men nå bosatt på Nesbru i Asker. Han er salgssjef av profesjon, og har siden ifjor sommer vært medlem i MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN.

BILEN kjøpte han i 1969. Den var da sterkt brannskadet, og restaureringen tok tre år. Ble i 1948 kjøpt brukt i Edinburgh i Skottland for 55.000 kroner, og havnet etterhvert i Norge. Den har et Vanden Plas-karosseri bygget i bøketre og 3 mm tykke aluminiumsplater, som det kun er laget 28 eksemplarer av, og av disse er 12 fremdeles bevart. Panseret måtte rekonstrueres etter brannen, og er håndlaget av Arthur Moe i Skoger. Motoren er 6-cylindret med et volum på 4300 ccm, og har tre forgassere, doble coiler, dobbel fordeler og to bensinpumper. Marsjfarten er oppgitt til 140 km/t., og den er heller grådig i matfatet: den slurper i seg mellom 2½ og 3 liter på mila. Oljeskiftet er heller ingen spøk: 13 liter går det med for å nå max-merket på peilepinnen. Ellers er tekniske finesser som fullsynkronisert firetrinns gearkasse, uavhengig forhjulsoppheng, "innebygget" jekk for hvert av de fire hjulene, samt servobremser detaljer som er verd å nevne. Og som det sømmer seg en fullblods britisk sportsvogn, er den lakkert i "racing green", bortsett fra panseret som er i polert aluminium. (Foto: Øiv. Langeland)

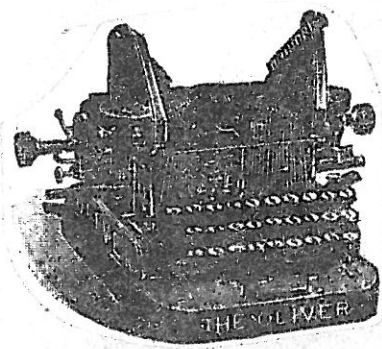
motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: Øivind Langeland.

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

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



Selv om vi nå er nådd en uke ut i mars måned, og dagen er over fem timer lenger enn ved vintersolverv, skal vi vokte oss vel for å nevne noe om vår. Fra tidligere har vi dårlige erfaringer med å ta våren på forskudd, det har i de fleste tilfeller gitt oss en baksmell i form av et snøfall eller en kuldeperiode på den tiden da det skulle dryppe av takene mens støren jublet fra takmønet.

Så derfor avstår vi fra enhver form for tilkjennegivelse av vårfornevelser, og konstaterer at det kun er begynnelsen av mars, og en hel måned igjen til påske. Skjønt, det har dryppet av takene.....

Vår eller ikke vår, at tiden går ubegripelig fort kan vi vel uten risiko konstatere. Så det er ikke så langt frem til den dagen det atter er sesongåpning for utendørsvirksomheten med de aldrende motorkjøretøyer. De forskjellige løpskomiteer arbeider for tiden hektisk med forberedelsene til sine respektive klubbers arrangementer, de fleste større løpsarrangementer er nå dato-fast, og det er stort sett resten av opplegget som gjenstår. Det er såvisst ikke det minst arbeidskrevende. Her i redaksjonen har vi sånn halvveis tatt mål av oss til å presentere en fyldig terminliste i neste nummer;- forhåpentlig har vi fått de nødvendige informasjonen i tide slik at vi kan gjennomføre vårt forsett. Erfaringen viser imidlertid at det alltid er noen som ikke har opplegget klart før i "ellefte time", så det er vel sannsynlig at terminlisten må utstå til mainummeret. Den som lever får se....

A prppos ellefte time, det begynner å bli mer moderate temperaturer i uthuset nå, og det er lenge lyst utover kvelden. Dette til underretning for dem som har noe ugjort på sin gamle bil før det braker løs for alvor med løp og utflukter. Selv har vi så mye ugjort at døgnet sjelden strekker til; så red's gamle AUDI må dessverre bare stå der. Men den blir jo eldre etterhvert. Red. også.....!
Ö.L.



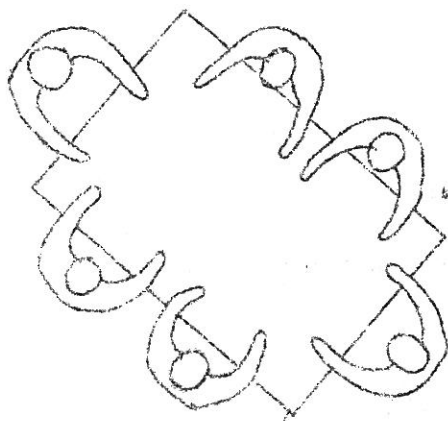
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

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

STYRET:

FORMANN:	Per Löken,	Leirduevn. 29,	1349	RYKKINN	tlf.13 08 04
NESTFORMANN:	Mads H. Jostad,	Tømmeråsvn. 24,	3060	SVELVIK	tlf.84 20 65
SEKRETER:	Svein Burvald,	Konvallvn. 28,	3430	SPIKKESTAD	tlf.79 44 46
KASSERER:	Peder Danielsen,	Kringlavn. 6,	3050	MJÖNDALEN	tlf.82 66 51
STYREMEDLEM 1:	Per Bergheim,	Vårveien 37 B,	3000	DRAMMEN	tlf.81 83 80
STYREMEDLEM 2:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000	DRAMMEN	tlf.83 68 21

- MEDLEMSKONTINGENT 1977: KR. 25,-



møter

MEMLEMSMØTET I FEBRUAR.

Årets andre medlemsmøte ble avviklet tirsdag den 1. februar, og formann Per Løken kunne kl. 19.20

ønske velkommen og erklære møtet for satt.

Som vanlig åpnet man med å ta for seg aktuelle klubb saker. Her kom formannen først inn på de nylig avviklede (og vellykkede) årsfesten på Z-kro, som hadde samlet ca. 50 deltagere. Ellers luftet man en foreslått tur til Danmark (kombinert med deltagelse i veteranløp), hvor det vil bli foretatt undersøkelser om aktuelle løp, priser etc. for noe nærmere utropplegg kan forelegges. Det foreligger videre planer om en "guttetur" til Eric Løfberg's enorme delelager i Karlstad; også her vil nærmere undersøkelser og avtale med Løfberg bli gjort før et turtilbud blir forelagt medlemmene, men denne turen går etter all sannsynlighet i slutten av april. Formannen kom også inn på medlemskontingenten, da det viser seg at det fremdeles er noen som ikke har ordnet betalingen...

På kveldens møte hadde klubben denne gang besøk av Hermano Martinussi; den ikke ukjente trolldmannen når det gjelder å forme plater, og som jo har en stor del av æren for at "Il Tempo Gigante" ble til. Martinussi bragte med et T-Ford stigtrinn som han hadde hamret ut for hånd; et arbeide som imponerte stort. Vi tipper Martinussi får atskillige oppdrag med "umulige" karosseridetalljer etter denne visitten...

En annen av kveldens gjester var disponant Knut Martinsen i Centrum Fornikling i Oslo, og han ga i en halvtimes tid en generell orientering om en rekke sider ved forarbeidet og selve den kjemiske prosessen ved fornikling/forkromming. Vi fikk bl.a. vite at fornikling daterer seg helt tilbake til italieneren Galvani's oppfinnelse i 1794; -at før 1928 var det vanlig med bare fornikling, mens man fra 1929 begynte å legge krom utenpå nikkelet. Vi fikk også bekreftet at zink'en var en virkelig "hodepine" for alle forniklingsverksteder, og at det i mange tilfeller var lønnsomt å ta avstøpning av dørklinker, radiatorlokk etc. i bronse istedet for å benytte slike zinkdeler som ofte er porøse av oksydering. Martinsen besvarte en rekke spørsmål fra salen om sitt vanskelige fag, og hadde også med et par prøver på hvilke krav som stilles til sliping av delene før fornikling. Videre fikk vi se et eksempel på resultatet av påsprøytet messingbelegg på jern, et metode som kan anbefales for "messingbiler", ved at delene forarbeides i jern og deretter gis et messingbelegg tilslutt. "Juks", innvender noen... O.K., men resultatet blir førsteklasse, og i mange tilfeller er det mange kroner spart.

Neste innslag sørget Jan Tulfby for, med et utvalg lysbilder ledsaget av hans spesielle form for kommentarer. Og så var det kaffepause med aftenutledning...

Etter pausen fikk vi først "Medlemmenes 10 minutter", og møtet ble avsluttet med en av film i LP's Veteranbilserie, stilt til rådighet takket være Per Løken's anstrengelser.

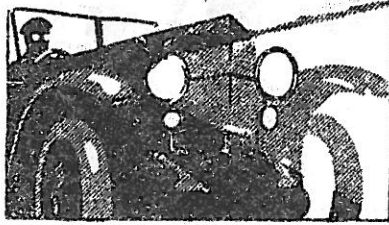
Og klokken 22.10 var februarmøtet definitivt slutt.

ref:

XX

STYREMØTE

Tirsdag 22. februar var M&K's styre samlet til møte på Central Hotell i Drammen. Kassereren hadde denne gang sykdomsforfall, ellers var styret fulltallig. Fra arrangementskomiteen møtte formannen Frode Holm, for å redegjøre for komiteens opplegg foran den kommende utendørs sesongen.



L U M A

MODERNASTE
ELEKTRISKA
BELYSNINGS- och STARTANLÄGGNINGAR

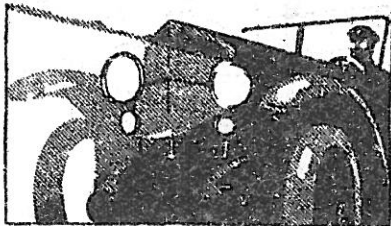
DRIETSÄKRA • PRAKTISKA
BILLIGA

Begär offert från generalagenterna

Cronstedt, Kastengren & C:o

Kungl. Hovlev.

Birger Jarls gatan 6, Stockholm



Spesialister for veteranbil

Svein Holm Rust heter en ung Hokksund-mann som siden 1973 har drevet i bilbransjen på stedet. Elker Motorshop heter hans forretning og må ikke forveksles med en annen nyetablert motorshop på stedet.

Like før jul åpnet Rust i nyoppussede lokaler og vareutvalget består vesentlig av bilutstyr for dagens biler, men firmaet importerer også nye deler, utstyr og litteratur for veteranbiler. Det meste av tidsrommet 1909-1960 dekket. Det skal visstnok være

den første forretning i landet som har en slik spesialitet.

Av andre ting dette firmaet bedriver er import av en effektiv tyverialarm for biler. I tillegg til tyveri av bilen, varsler denne alarmen hvis forskjellig utstyr forsøkes fjernet. Det kan dreie seg om lykter, hjul o.s.v. På trapene står også import av et spesielt tenningsystem som bl.a. skal føre til bedre forbrenning og minke utslippet av giftige gasser, opplyser Holm Rust.



På denna tråd hänger Edert liv

Svår olycka kan hända Eder, om i nattens mörker Edra billampor plötsligt vägra att göra tjänst. Varje grop i vägbanan, varje framskjutande sten förorsakar skakningar och vibrationer i den härfina glödlådan.

Byt därför ut Edra lampor, om Ni icke är säkra på deras kvalitet, beroende antingen på att de varit länge i bruk eller också på att Ni icke känner till fabrikanter.

Även för Eder vagn kunna PHILIPS BILLAMPOR erhållas, vilka i förening med liten strömförbrukning och lång livslängd lämna ett intensivt, snö vitt ljus.

Begär alltid PHILIPS BILLAMPOR!

PHILIPS

„HVEM ER HVEM“

Nesten 70 millioner biler ruller for tiden på gater og veier, fra New Yorks trafikkflette gater med sine 3½ million biler til den minste lille by i f.eks. det høye nord. Amerika dominerer verdens bilpark med hele 50 millioner av de 70, mens Europa kommer på annenplass med knapt 13 millioner. Amerika, hvis årsproduksjon av personbiler ligger på mellom 6 og 7 millioner, kan presentere — på tross av modellbegrensningen på grunn av Korea-krigen — nå 21 forskjellige personbilmerker, hvorav vi her viser 24 hovedtyper. England,

hvis personbilproduksjon ligger på noe over en halv million årlig, har imidlertid ikke mindre enn 36 forskjellige merker, hvorav vi her viser 40 typer. Vest-Tyskland, med en årskapasitet på noe over 300 000 har 11 forskjellige merker, og Frankrike — som bygger 366 000 om året — har 13 merker. Av de siste kan vi her vise 20 forskjellige modeller. Italienerne har 8 forskjellige merker og bygger 130 000 om året, vi viser her 18 typer. Det er vår svenske kollega «Motor» som bringer disse opplysningene. Bladet kan ellers meddele at den



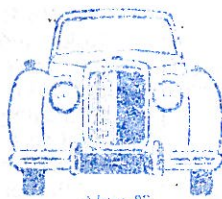
ENGLAND



AC-75



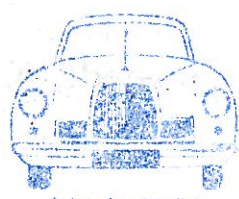
Allard 140



Alvis BT



Armstrong-S-75



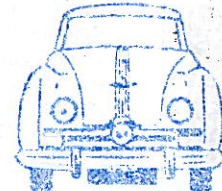
Asher Martin 117



Austin A 10-55



Austin A 12-63



Austin A 10-69



Austin A 135-140



Bentley-120



Bristol 401-85



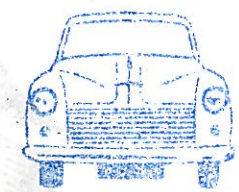
Daimler-85



Ford Consul-47



Ford Zephyr-68



Hillman 81.6x-38



Humber Hawk-53



Jaguar Mark VII-100



Jaguar XK 120-160



Jowett Javelin-52



Jowett Jupiter-62



Jensen Interceptor-190



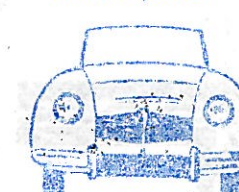
Lagonda-185



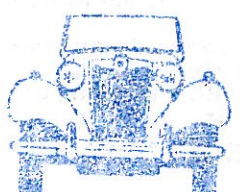
Lanchester 11-66



Lea-Francis-59



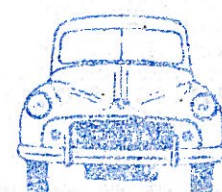
Mercedes-80



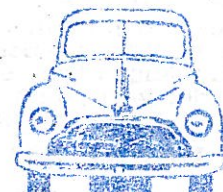
MG, TD Midget-54



Morgan-68



Morris Minor-28



Morris Oxford-41



Morris Six-70

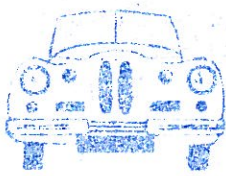
BLANDT BILENE

russiske bilproduksjon er den mest standardiserte med bare 3 merker på en årskapasitet av 700 000. (Den russiske lastevognkapasitet er 350 000). De øvrige bilproduserende lands produksjonskapasitet er: Tsjekkoslovakia 20 000, Australia 20 000, Japan 32 000 og Sverige 10 000.

Illustrasjonene over de forskjellige vogner er her angitt med merkenavn, modellbetegnelse og effekt i hestekrefter.

I forbindelse med denne bilmerkeoversikt kan vi nevne at vår finske kollega Motor i sitt de-

semmer-nummer hadde laget en liten premarkonkurranse omkring de mest kjente typer. 30 stykker av de forskjellige illustrasjoner var satt sammen og nummerert fortløpende, og det gjaldt for leserne å finne ut og sende inn oppgave over hvilket bilmerke de respektive nummer var. Oppgaven var vanskelig, men ikke umulig. Gjør et lite forsøk selv ved å legge en linjal over navnene, og så kan De kontrollere om De kjenner de forskjellige bilmerker.



Paramount 20



Riley 55 oct. 100



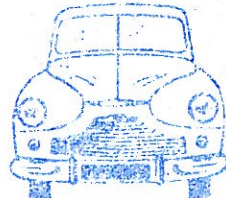
Rollie-Royce 120



Rover 75-75



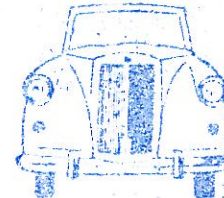
Singer 5 M-46



St. Vanguard 66



Studebaker-Talbot 70



Triumph MG-Triumph 80



Vauxhall 50 oct. 95

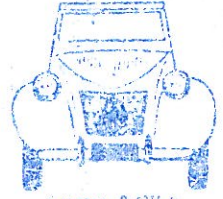


Wolseley 50 oct. 90

FRANKRINE



Buatah 145-200



Citroën 2 CV-5



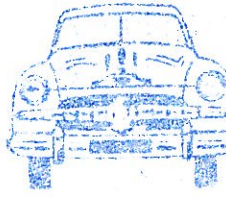
Citroën 11-5



Dacia 30



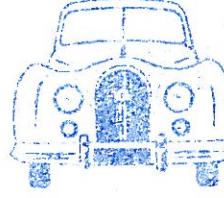
Delahave 155-115



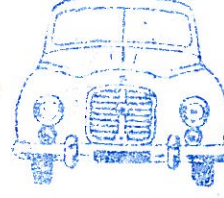
Ford Vedette 75



Ford Capota 70



Hetchke-Fanjour 75 u. 95



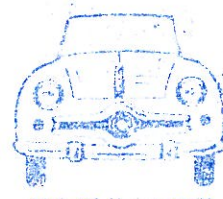
Hetchkes Gregoire 75



Peugeot 205 42



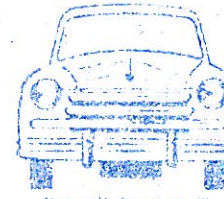
Richard Dyna 52



Renault 11-4000-42



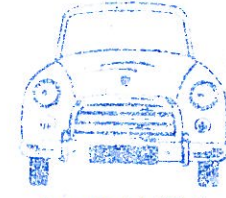
Renault 4 CV-40



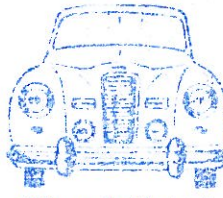
Renault Gregoire 40



Renault Front 42



Saeng 1.4 CV 21



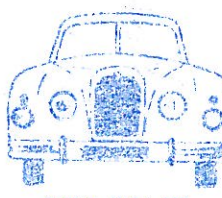
Simson Handcar 42



Simsa Armide 45

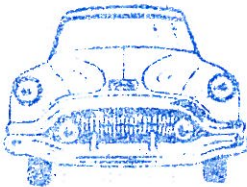


Simsa Sport 55

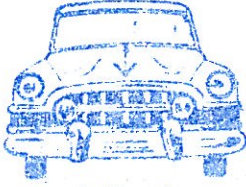


Talbot Baby 410

USA



Buick-120, 124, 152



Cadillac-110



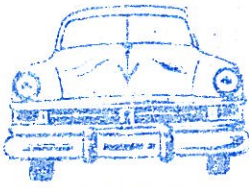
Chevrolet-92



Crosley-25



Chrysler Windsor-118



Chrysler New Yorker-100



Chrysler Imperial-150



Lincoln-97, 116



DeSoto-97, 100



Ford-95, 100



Kaiser-118



Hudson-112, 123, 143, 151



Kaiser-115



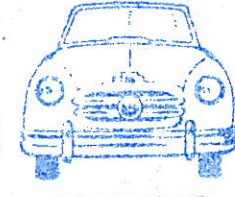
Kaiser Henry 1-56, 80



Lincoln-152



Mercury-110



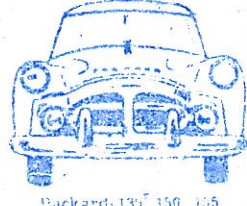
Nash Rambler-82



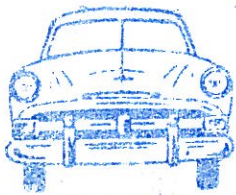
Nash-85, 115



Cadillac-106, 135



Packard-130, 150, 155



Plymouth-97



Pontiac-96, 116



Studebaker-85, 120



Willys Station-72, 75



Datsun-18

JAPAN

VEETYSKLAND



BMW 501-60



Borgward Hansa 1500-32



Borgward Hansa 2500-32



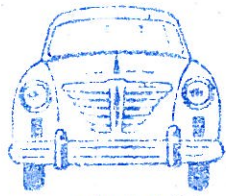
Champion-13, 14



DKW Auto Union-21



Ford Transit-21



Goliath-24



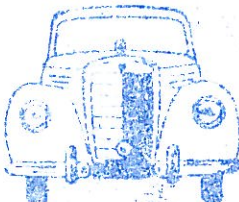
Hanomag Panzer-28



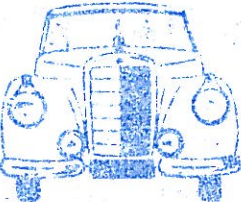
Lloyd-19



Mercedes 170-1540



Mercedes 220-1600



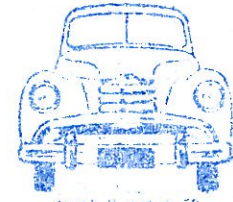
Mercedes 300-115



Göttröd-20



Opel Olympia-39



Opel Kapitän-36





Peugeot 404



Citroën B



Volvo 460



Hornett 10

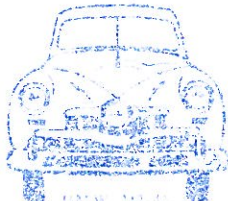


Holden

AUSTRALIA



BMW 1100



BMW 1100



BMW 1100

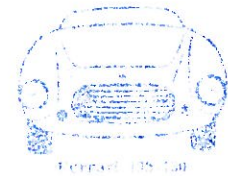


Alfa Romeo 1300



Alfa Romeo 1300

ITALIA



Ferrari 125



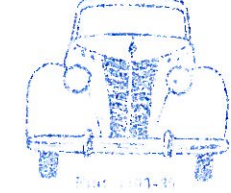
Ferrari 125



Ferrari 125



Fiat 500



Fiat 500



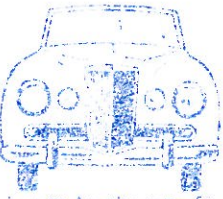
Fiat 1400



Lancia Zed



Lancia Aurelia



Lancia Aurelia



Lancia Aurelia GT



Maserati 200



Maserati 200



OSCA



SEAT Zanolini



Sesto Doro



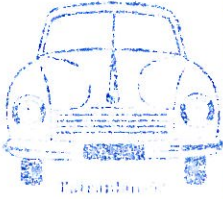
SIDA 500



SIDA 500



SIDA 1100



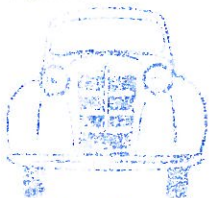
Pininfarina



Argenta

ISRAEL

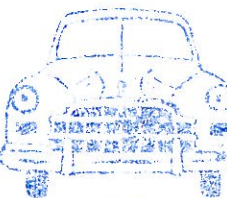
ARGENTINA



Mercedes 200



Fiat 1100



Volvo 10



Volvo PV 460



Volvo PV 460



Volvo PV 460

I personbilserien er det «Lincoln» som har den største motoren med 5,48 liter og en effekt på 152 hk. Rett etter følger den engelske «Daimler» — straight eight — med 5,48 liter og den samme effekt på 152 hk. Størkere og smidligere «Chrysler-V8» — med 5,45 liter men en effekt på 180 hk., samt «Cadillac-V8» — med 5,3 liter og 160 hk. Høyere effekter finnes hos endel mere eller mindre spesialbygde sportsvogner, som f. eks. den spanske «Pegaso» med over 200 hk., Ferrari 340 med 220 hk. og den franske Lago Grand Sport med sine 105 hk. Av vogner vi her presenterer for leserne har «Citroën» 2 CV den minste motoren med 375 cm³ og 9 hk., den tyske Loyd har 400 cm³ og 10 hk. I samme størrelsen ligger også den tyske Charpton. Mange mindre motorer kan man kanskje treffe blant eksportvognene i miniatyrklassen. (Skissene er hentet fra Pininfarina)



HVA FOR JEG HVA

Hans Öye i Nesbyen har sendt oss denne adressefortegnelsen på firmaer hvor man kan kjøpe utstyr til biler/motor, eller få utført

spesialarbeide i forbindelse med restaurering. Firmaer som har spesialisert seg på forskjellige bilmerker (f.eks. Ford, Chevrolet etc.) er ikke tatt med, og Öye oppfordrer derfor klubbens merkesspecialister å supplere utvalget. Samme oppfordring lar han også gå til andre som måtte ha nyttige adresser. De utenlandske adressene er hentet fra annonser, og fra en engelsk bok om restaurering.

+ + + + +

NORSKE FIRMAER:

- Ajuntelansprofiler, grå stigringnumm:
 - Carl F. Heffermehl jr., Akersgaten 3, OSLO 1. Tlf. 424174
- Bremsevånd-pålegging (gammel type):
 - Clutch og Bremservice, Tlf. 381756
- Clutchbelegg (også korkbelegg til Essex o.l.):
 - Clutch og Bremsassistanse A/S, Maridalsvn. 97, OSLO 4 Tlf. 357930
- Deiler til 50- og 60-talls amerikanere:
 - U.S. Autoparts, Mellorveien 4, 7000 Trondheim Tlf. 075/27679
- Fernikling:
 - Central Fernikling, Storgaten 51, OSLO
 - Vela Galvaniske Anlegg, Sluppenveien 1, 7000 Trondheim Tlf. 075/35530
- Hoder, skin, lær:
 - Ole J. Derge Kromlærerbrikk (NSI veteranbilmann!), 8210 LONVÅG (nær Bergen) Tlf. 05/392010
- Maskinmaskiner, deiler til Singer og Adler:
 - Gunnar Hagen, Ryensvingen 6, OSLO 6 Tlf. 197782
- Maskinverktøy, lintråd/nylon:
 - Ott. P. Høllerød, 1040 Årstad Tlf. 863250
- Støping i bronse/aluminium:
 - Hanson og Bergting, Wahlsgate 3, OSLO Tlf. 670501
- Toppakninger laget:
 - Fredriksen & Co. Ltd., Grefsenvn. 2a, OSLO 4 Tlf. 152290
- Toppduk, Cabrioletduk, Stigringnumm etc.:
 - Brødrene Heffermehl A/S, Wom. Thranesgt. 84, OSLO Tlf. 377642 - 422715
 - Krosseremateriell A/S, Døgaten 9, OSLO 6 Tlf. 673259
- Utstyr for sandblåsing:
 - A/S EL-TRADE, Biddervoldsgate 2, OSLO 2, Tlf. 565385
- Neturstoffer, (kval. fra Dralenevelor til Mohair):
 - Bernhard L. Engros A/S, N. Slottsgate 108, OSLO 1 Tlf. 419294

UTENLANDSKE FIRMAER:

- Ajeder (RENOULD og COVENTRY):
 - General Chain and Bolt Company, 292 Lafayette Street, New York City, N.Y. 10012, USA
 - Renold Ltd., Renold Works, Bidsbury, Manchester, England
 - Borg-Warner Ltd., Leitchworth, Herts, England
- Motor- og Chassis-deiler:
 - Diverses, 130 Windmill Road, West Seneca, New York 14218, USA (Kat. \$ 2.50)
 - Edge Machinecompany, 8403 Airport Ave., Santa Fee Spring, California, USA
- Gummilister:
 - Retro Moulded Parts, P.O. Box 33098, Minneapolis, Minnesota 55433, USA

Kule- og Rulle-lagre:

- The Gwilliam Company, 360 Furmann Street, Brooklyn, New York 11201, USA

Kalesjeduk, Toppduk, Stoffer etc.:

- Stitts, Route 23, Churchtown, Pa. 17510, USA
- Le Baron Bonney Co., 14 Washington St., Amesbury, Mass. 01913, USA
- Brown and Cook, 37 Ludgate Hill, Birmingham 3, England

Lakk, farger (fra 1928 og oppover):

- Hibernia Auto Restorations, Maple Terrace, Hibernia, New Jersey 07842, USA

Dekk:

- Vintage Tyre Supplies Ltd., Jackman Mews, North Circular Rd., Neasden, London N.W.10, England.
- The Lester Tire Co., 26801 Cannon Rd., Bedford Hts., Ohio 44146, USA

.....og flere adresser mottas med takk i redaksjonen!



Chevrolet-eiere!



Interessegruppe for Chevrolet-eiere er under dannelselse. Vi ønsker å nå alle interesserte både i og utenfor NVK. Informer derfor alle med Chevrolet du kjenner som ikke er medlem i NVK.

FORMÅL: Utover NVK's formålsparagrafer ønsker vi å utveksle informasjon om bilene (for å oppnå så original tilstand som mulig), bytte deler, ev. kjøp/salg, opprette kontakt med forhandlere (særlig i USA) av deler for å få mest mulig oversikt over tilbud samt å samle og koordinere bestillinger, og et Chevrolet-løp i året.

BETINGELSER: NVK-medlemskap ønskelig. Dette startes med forbehold om NVK's generalforsamlings senere godkjenning.

INTERESSEOMRÅDE: Inntil ca. 1940-modeller.

Hvis du er interessert, skriv til:
- NVK, postboks 5379, Maj., OSLO 3
og merk konvolutten "Chevrolet".

For å komme forttest mulig igang, slik at vi kan få eventuelle deleleveranser fra USA allerede til forsommeren, ber vi om at svaret inneholder delebehov og evt. overskudd av deler.

P.g.a. arbeidsfordelingen mellom oss, ønsker vi at det skilles mellom 4- og 6-sylindrede, dvs. inklusive 1928 og 1929-40.

Skriv derfor informasjonsbehov, delebehov og deleoverskudd for 4- og 6-sylindrede modeller hver for seg.



(fra Norsk Motorblad, mai 1932)

Statens Bilsakkyndige Forening.

Biltrafikkens første barneår var «gemyttlig primitiv», skriver bilsakkyndig Albert Flengsrud i sine betraktninger om bilkontrollens arbeide i «de gode, gamle dager».



Statens Bilsakkyndiges Forening feirer den 25. mai 1932. Foreningens første formann var avdøde major G. Otto Mejlender. Formann i jubileumsåret er bilsakkyndig Gunnar Thorsen. Bore styre i jubileumsåret sitter foruten formannen bilsakkyndig Th. Aegard, E. Hemning, H. Wandsberg og Charles Wilsmand.

I forbindelse med jubileet har «Norsk Vegtlidsblad» og «Medietekn» fra Vegtlidsdirektøren som bladets led. for. utsendt et spesialnummer som i det vesentlige er viet de bilsakkyndiges arbeide og en del historikk om dette. Vegtlidsdirektor T. Backer, Statens Bilsakkyndiges forenings formann G. Thorsen, bilsakkyndig Storm March m. H. har skrevet en del betraktninger om de bilsakkyndiges arbeide gjennom tiden. Det merkelige innlegget er kanskje bilsakkyndig Albert Flengsruds om «Bilkontroll i de gode, gamle dager». Innlegget gir et godt innblikk i situasjonen i gamle Kristiania den gang, og fortællingen av jubileet vil ikke være komplett uten at vi hitsetil, hva han har skrevet:

Det er naturlig at vi ved et jubileum som det vi feirer i år, ser tilbake på de siste 25 år. Men det vilde muligens også interessere, kanskje særlig den yngre gener. om vi gikk enda litt lenger tilbake i tiden. Det er med dette hup at jeg står innom-



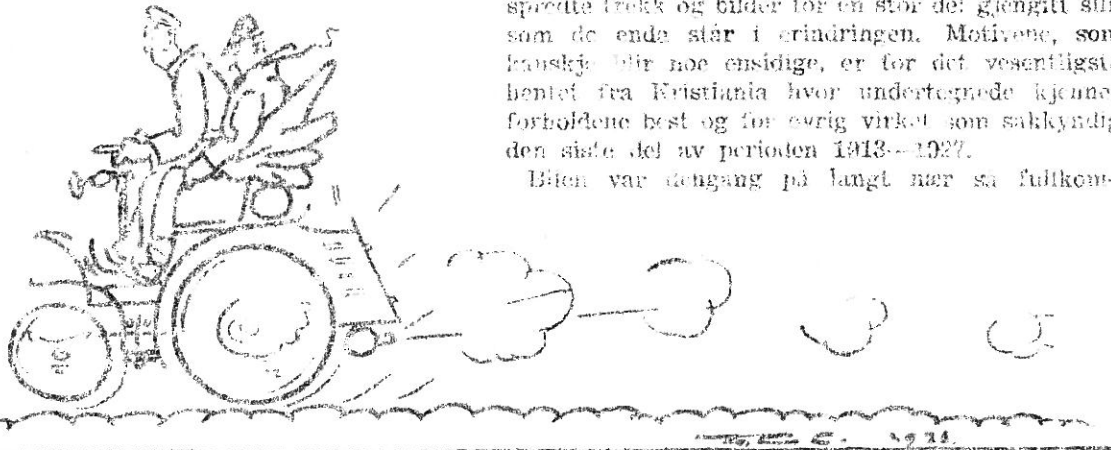
Avdøde major G. Otto Mejlender Statens Bilsakkyndiges Forenings første formann.

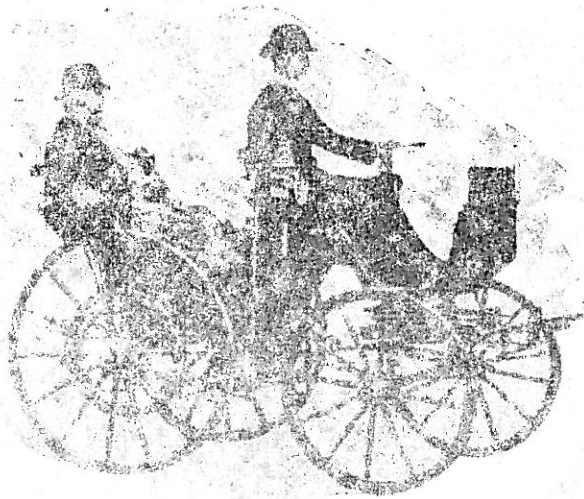
ming forsøker å fortelle litt om hvordan bilkontrollen foregikk i tiden før 1. januar 1927.

Enten utviklingen går i den ene eller i den annen retning vil den komme tydeligst frem når en ser tilbake, ikke minst når det gjelder biltrafikken og alt det som er knyttet til den.

Denne artikkel må ikke betraktes som noen fullstendig og uttømmende beskrivelse, men kun som spredte trekk og bilder for en stor del gjengitt slik som de enda står i erindringen. Motivene, som kanskje blir noe ensidige, er for det vesentligste hentet fra Kristiania hvor undertegnede kjente forholdene best og for øvrig virket som sakkyndig den siste del av perioden 1913-1927.

Bilen var dengang på langt nær så fullkont-





men som den siden er blitt, og det var fremfor alt ikke så mange biler i trafikken.

Veger og gater var på mange måter dårligere, selv om det nok kan sies at de i forhold til trafikken var vel så romslige som i dag. Ja, selv vi mennesker var annerledes, i hvert fall i vår innstilling til bilen og i vår oppfatning av dens nytte og berettigelse.

Slik som bilens utvikling har artet seg med stadige konstruksjonsmessige forandringer og forbedringer, med raskt økende driftssikkerhet, dens stadige fremstøt mot og erobring av nye felter og sist men ikke minst den raske tallmessige stigning, har selvsagt gitt bilkontrollen en noe vekslende karakter også i perioden etter 1. januar 1927. I tiden før denne var jo dessuten selve ordningen på mange måter forskjellig fra den vi har i dag.

Vår første lov på dette område var «Lov om bruk av motorvogner» av 21. juni 1912 som trådte i kraft 1. april 1913.

I kongelig resolusjon av 18. mars 1913, utstedt i henhold til denne lov, heter det i punkt 13 vedkommende lovens kapittel II:

Når en motorvogn er anmeldt til registrering, skal politiet i henhold til lovens § 9, andet led, la vognen underkaste sakkyndig undersøgelse.

1. Som sakkyndig forsettles kun benyttet personer med saavel teoretisk som praktisk kjendeskab til de forskjellige motorvognutgers maskineri m. v. og som gjennem længere tids øvelse er indt hjemme i disse kjøretøiers behandling og bruk.

Vedkommende må gi erklæring om at han ikke er økonomisk interessert i motorvognindustri eller handel med motorvogner.

De sakkyndige må selv ha førercertifikat saa at de personlig kan foreta prøvekjøring med de forskjellige slags vogner . . . »

Imidlertid og under første verdenskrig var ikke tanken av bil så utbredt at den hadde noen synderlig økonomisk betydning her i landet. Antall registrerte motorkjøretøyer var i 1914 1553 og i 1918 4306.

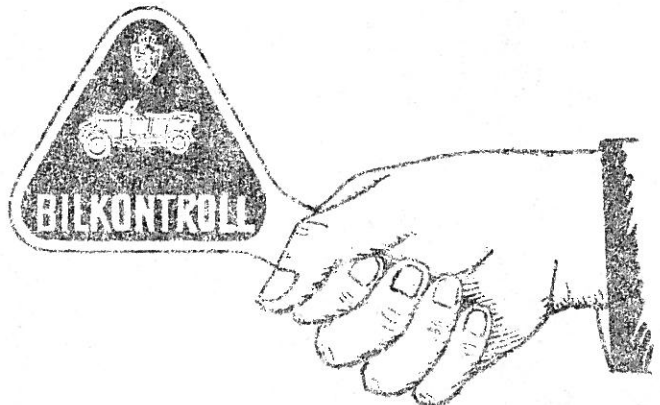
At vi også den gang i hvert fall for en tid manglet så vel bensinstoff som gummi til bilene, var ikke noe særlig stort problem.

Stillingene som bilsakkyndige var da også i aller høyeste grad bistillinger. Selv i Kristiania hvor det etter hvert ble flere sakkyndige — i 1926 var vi 4 — var det likevel i hvert fall helt fram til 1919 god tid til å ofre seg for andre gjøremål.

Autorisasjon eller oppnevning innebar selvsagt visse forpliktelser. Det var bl.a. nødvendig at den sakkyndige holdt kontor, hvor han var å treffe en tid som sto i rimelig forhold til de oppdrag som forekom, og for øvrig ytet politiet den bistand som ble forlangt.

Stillingene var ellers ganske frie. Det forekom riktignok ytterst sjeldent, men det var intet forbud mot å gi sakkyndig assistanse og uttalelser vedrørende bilsaker, skadeoppgjør, verdiansettelser o.l. selv om oppdraget kom fra en part.

Det var langt mellom bilforeningene, og kundekretsen ble av den grunn svært spredt. Bilforeningene i Kristiania leverte biler utover hele landet, og det var vel nærmest en forre for kundeservice, men også praktisk for foreningene at

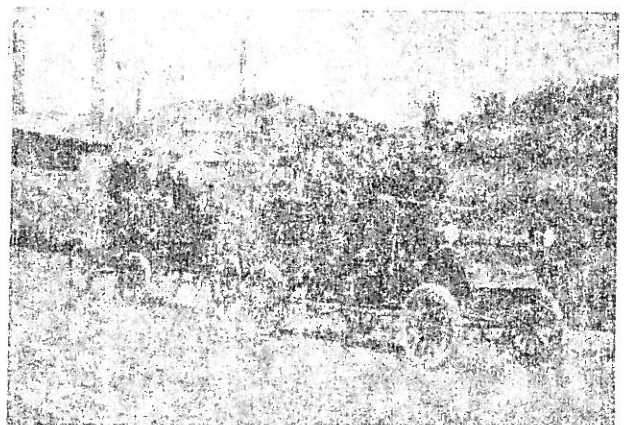


De bilsakkyndiges første stoppskilt ved kontroll.

bilene skulle leveres i sertifisert stand, som det het. Det ble av den grunn nødvendig at de sakkyndige var utstyrt med autorisasjon, helst fra samtlige politikammere. Det var for øvrig som det senere vil framgå, også nødvendig av hensyn til foreprøvene.

Det var kun bilforeningene som i sine bilens herredomsår befatet seg med bilreparasjoner. Det var også disse som satte i gang de første sjåførerskolene, begge deler var for øvrig — slik forholdene lå an, nødvendige ledd i driften.

Når en kunde, eventuelt den som skulle kjøre



Utfukt i så gode gamle dager. — Det var ikke akkurat stor kjørekomfort den gang.

for ham, fikk gratis opplæring i å kjøre og stelle bilen, så var dette neppe blott og bar kundeservice, men like meget en form for gardering for bilens rensomé.

Frengangsmåten ved selve registreringen var ikke synderlig forskjellig fra den som anvendes i dag. Bieren eller bilforretningen henvendte seg til politikammeret med utfyllt anmeldelsesblankett -- ja, skjemaet var visst ikke oppfunnet enda -- og fikk der anvist sakkyndig, en anvisning som for Kristianas vedkommende samtidig tjente som fordeling mellom de respektive sakkyndige.

Slik som ordningen med autorisasjon og oppsettning av sakkyndige var anlagt, sier det seg selv at det kan var politiet som kunne forlange eller anskaffe en bil til sakkyndig undersøkelse. En ordning som den vi nå ser, ville heller ikke kunne forenes med systemet for de sakkyndiges godtgjørelse, som ifølge hgl. resolusjon skulle ordnes av bileren eller den sertifikatsøkende etter fastsatte takster.

Men tilbake til registreringen. Anmeldelsesblanketten inneholdt forskjellige opplysninger som nå er sløyfet, bl.a. om «Maksimal kjørhastighet på flat vei» og «svor sterk stigning vognen kunde ta fullt lastet på lengre strekning». Det mest bemerkelsesverdige ved den blankett som ligger foran meg som er datert 10. april 1913 er at prisen på den 1½ tonns lastebil anmeldelsen gjelder er oppført med kr. 14 000.—.

Etter at bilen var godkjent av den sakkyndige som ga sin attest på en annen og dertil bestemt blankett, gikk så faren tilbake til politikammeret hvor registreringsnummeret ble meddelt. Når så skiltene var pårett og glasseringen kontrollert av politiet, kom til slutt plomberingen.

Bestillingen og prøven av bilen foregikk som nå, men arbeidet for øvrig var noe forskjellig.

Vi hadde dengang hverken bensin eller vektavgift, men en årlig avgift tilpasset etter motorens dimensjoner og beregnet etter følgende regler i Motorvoglevens § 28:

«For en motorvogn med indtil 6 hestekrefter kr. 5.00 pr. hestekraft, isdtil 12 hestekrefter kr. 6.00 pr. hestekraft og over 12 hestekrefter kr. 7.00 pr. hestekraft.»

Det var den sakkyndige som ved hjelp av en dertil bestemt formoi skulle finne ut hvor mange av disse skattbare hestekrefter der fantes i hver enkelt motor og hva disse kunne frembringe i kroner og pre. Systemet var det samme som på den tid ble brukt i Tyskland.

Vi hadde den gang som i dag bestemmelser som ikke var særlig populære og som det av den grunn ikke alltid gikk like glatt å få gjennomført. Først og fremst denne:

«Den lykt som belyser kjendingstegnet maa ikke kunde slukkes hverken fra førerens plads eller indfra vognen.»

Etter hvert som bilen ble utstyrt med elektrisk lys, var de jo ikke fra fabrikkens hånd utstyrt overensstemmende med dette krav. Det hendte nok ikke så sjeldent heller at man støtte på en bil-der som ikke var særlig lysten på å betale en reparatur for å få sin bil så upraktisk innrettet at han måtte stanse og gå ut hver gang baklykten skulle tennes eller slukkes.

Kravet om at frontlyset skulle kunne «blendes» var heller ikke populært blant eiere og førere, hvis biler var utstyrt med A.G.A.-lys, og det gikk ofte tregt med å få slike kjøretøyer utstyrt med den for dette øyemed anvendte blendingskran. En mann som i forbindelse med en besiktelse ble minnet om at denne blendingsanordning var påbudt, svarte noe oppgitt: «Det er ikke lett å få det til å klappe bestandig når en har 24 kjøretøyer og en kran.»

Det var nok ikke bare eieren av disse 24 kjøretøyer som mente at det var nødvendig med blendingsanordning for A.G.A.-lyset.

Plomberingen av skiltene har også ergret mangen en bileier når han måtte til politikammeret for å få nye plomber etter at disse var ristet av eller vasket vek, noe som hendte svært ofte.

Bilens lys var som kjent til å begynne med acetylen i lyskæsterne, parafin i sidelykter -- tidligere parkeringslys -- og baklykt. Ja, det forekom også baklykt med taiglys.

Det var ikke nettopp førerens letteste oppgave å få denne baklykten til å oppføre seg skikkelig, der den hang bak på bilen og måtte tale allehånde hopp og rystelser, utsatt som den kunne være av regn, sludd og sølesprut. Mangen bra sjåfer er nok blitt innkalt til politikammeret for dens skyld.

Om sider kom så A.G.A.-flasken og byttet plass med karbidgeneratoren på stighjulet, og snart ble det også plass i baklykten, et relativt stort fremskritt som bod både bedre og stabilere lys.

Alle lastebiler var utstyrt med kompakte ringer, deretter kom de halv-pneumatiske eller med luftkjerne, og så omkring 1919 fikk vi den første føling med luftringer i dimensjoner for større lastebiler.

Det var ellers spørsmål om myndighetenes tillatelse for salg av disse ringer som var foranledningen til mitt første møte i Vegdirektoratet. I dette møte deltok hele Vegdirektoratet som dengang bestod av vegdirektor Bøalsrud og fullmektig Sundberg.

Gummiforhandlerens representant som var til stede, greide ikke helt å overbevise (tilfall ikke meg) om disse ringers store fordeler.

Bilgunnien var jo på langt nær så stabil den gang som nå, og jeg var i sterk tvil om disse luftringer ville tåle påkjenningen med tung belastning, særlig under kjøring ved voganlegg, byggeplasser, rindinger o.l., og jeg overvurderte muligens faren ved eksplosjon på disse kolossale og for oss ukjente dimensjoner, men det gikk ikke så lang tid før jeg forsto at om jeg den gang hadde satt noe inn på å få disse ringe forbudt, ville det vært et lite forsøk på å stanse en utvikling som ikke lor seg stanse.

Helt fram til tyveårene var så å si alle våre biler åpne. Der fantes bare noen ganske få, nærmest herkapsvogner, som var innelukkede, foruten drosjene da, som varierte etter årstiden. Av disse var noen få importert med et karosseri som nærmest var en limousine-type med en larkalesje til å slå ned.

De fleste drosjekarosserier ble imidlertid bygd hos våre hjemlige vognfabrikanter, og var bygd i to deler, det vil si med avtagbar topp. Når toppen satt på, var bilen innelukka, iallfall bak førerstedet, mens førerstedet bare kom under tak, men ellers

ikke ble så inneløkket at det gjorde noe. Det hadde jo også sine vanskeligheter der hvor det var utværdigs sjåking.

Bensin kjøpte man på kanner som ble fylt over på tanken gjennom en trakt og med en gammel filthatt som sil.

Denne form for bensinfylling ga store muligheter for at forgasseren fikk inn vann eller rusk, noe den ellers meget omlindtligge innretning absolutt ikke kunne fordyge. Dette å gjøre ren forgasseren var i mange tilfelle borti i mot like alminnelig som å vaske bilen.

Det var i og med loven av 1912 at vi fikk ordningen med førerkort, eller førersertifikat som det het. Før den tiden hadde vi noe som nærmest ma kaldes for kjøretillatelse. Etter — bestått — prøve for den sakkyndige, fikk man en kjøretillatelse, som gjaldt for den bil prøven var avlagt på.

Den som var avhengig av å kjøre flere biler, måtte i tilfelle avlegge en prøve for hver av disse.

Det er vel neppe noen av de sakkyndige som ønsker denne ordning tilbake igjen.

Angående førersertifikat heter det i kgl. resolusjonen av 18. mars 1913, avsnitt e, punkt a:

Den som søker tillatelse til at føre motorvogn eller motorcykel maa indsende skriftlig ansøknings herom til norsk politimyndighet.

Audragendet skal indeholde opplysning om søkerens fulde navn og bopæl, samt for hvad slags vognkjøretilladelsen ønskes.

Med audragendet skal følge:

- 1) Fødselsattest.
- 2) Vidnesbyrd fra to kjendte og troværdige mænd om paalidelighet og ædruelighet.
- 3) Lægentest.
- 4) Attest for at søkeren hos en av politiet godkjendte lærer har tar undervisning i bruk av motorvogn (motorcykel). Attesten må indeholde opplysning om hvor længe undervisningen har varet.

Videre heter det i samme avsnitt punkt c:

Prøve avlegges særskilt for de forskjellige klasser av motorvogn eller følgende inddebing:

- 1) Motorcykel.
 - 2) Motorvogn for personbefordring.
 - 3) Motorlastevogner,
- og videre etter drivkraften:
- a) Forbrændingsmotor.
 - b) Elektromotor.
 - c) Dampmaskiner og
 - d) Mulige andre motorer.

Førerkort for offentlig personbefordring eksisterer saledes ikke, men til gjengjeld var det egen klasse for lastebil.

Til lastebilene ble i denne forbindelse henført de som lastet over 1 tonn, mens 1 tonnere og under gikk inn under begrepet varebil og var hva førerkort angår i klasse med personbiler.

Fremmaate til førerprøven var som nå basert på timeavtale. Det var mer alminnelig med flere fra samme skole i følge. Den teoretiske del ble i alminnelighet avvirket først. Felles eksaminasjon ble benyttet når dette passet.

Under kjøreprøven var det ofte flere elever med på samme tur, og læreren var alltid med. De aller fleste prøver ble kjørt med lærebiler, som alle unntatt Ford var utstyrt med dobbelte pedaler, ja en hadde til og med dobbelt ratt. Lærebilene var som alle andre åpne, og det kunne nok hende at prøven fikk en noe kjellig karakter.

Alle ting tati i betraktning mener jeg at prøvene ikke var lettere å gjennomføre enn de er nå.

Trafikken var naturligvis betydelig mindre, og regulerende organer, trafikkbefjent, lyssignaler var sjelden å se. Vi ble heller ikke distraheret av alle disse rare skiltene, som plutselig dukker opp foran bilen. Til gjengjeld må det innrømmes at den trafikken som var, oppførte seg mer broket og uberegnelig, det var flere hester enn biler. Bilene var ikke så lette å manøvrere. Det var lettere å finne trange, bratte og kronglete gater og veger med skarpe kurver og kryss.

Opplæring av motorvognførere foregikk til å begynne med så å si kun gjennom sjåferskolene, og at disse i motsetning til i dag virkelig var anlagt som skoler, får en et inntrykk av gjennom den her gjengitte skoleplan:

«Aktieselskabet Auto's chaufferskole er Norges ældste og største skole for utdanning av chauffører.

Hitindtil uddannet ca. 2000 chauffører.

H. M. Kong Haaken VII er uddannet ved vor chaufferskole.

Hvert kursus varer 3 maaned og begynder hver 1ste og 15de i maaned.

Skolepenger er kr. 150,00 der ertægges forskuudvis.

Vort automobilreparationsverksted er det største og mest moderne i landet, likesom vi har garagerum for 100 automobiler.

Chaufferskolens elever har adgang til saavel verksted som garage, hvorved der opnaaes praktisk kjendskap til automobilens reparation og behandling.

Undervisningen gives saavel teoretisk som praktisk av øvede dygtige lærere. Til den teoretiske undervisning faas kjøpt en praktisk og god haandbok, der specielt er beregnet paa chaufferelever.

Skoletiden er fra kl. 9—1 fra. og fra kl. 3—6 erno.

Lørdage er skoletiden fra kl. 9—2.

Enhver elev er pligtig til at assistere læreren ved forekommende reparationer etc. ved skolevognerne.

Under kurset gennemgaaes alt vedrørende automobiler saasom:

1. Automobilens og motorens virksomhede og konstruktion, bruk og behandling, pas og vedlikehold.
2. Bakaksien, differentialen, klutchen, universalleddet, bremsarrangementet, styringen, exhausten samt alle forskjellige motordelte.
3. Reparationer under driftsforstyrrelser etc. Fremgangsmaaten ved igangssetning av motorer, som pludselig stopper og ikke igjen vil starte; finde og rette fejl etc., etc.
4. Tændingssystemerne, magneten etc.
5. Forgasere av forskjellige typer.

6. Oljesystemet og smøring.
7. Kraftoverføringer og koblinger.
8. Puds og rengjøring.
9. Gummiringernes behandling påkøying, avlagning og reparation.
10. Gjennomgaaelse av forskjellige automobiltyper.

Til øvelseskjøring har A/S Auto skolevogne med støvel ventilmotor som ventiløs motor, begge praktisk indrettet for elevkjøring, saaledes at eleverne får anledning til å lære begge systemer.

Skoleautomobilene er utstyrt med dobbelt sæt reguleringsanordninger, saaledes at læreren har fullt herredømme over vognen til enhver tid, mens elevene kjører.

Undervisningen og øvelsene i kjøring og manøvrering av automobilen drives systematisk under hele kurset, og i samme forhold som det kreves under almindelig praksis. Kjøringen foregår med øvelse i bakker og kurver på landeveie og i trafikk i byen.

Spesielle kurser kan arrangeres etter konferanse.

Efter bestaatt kursas erfaeldes testimonium med karakter.

Førerattifikat kan erholdes av Kristiania politi efter aflagt prøvekjøring med erlæggelse av kr. 10.

Chaufferskolen er de utdannede elever behjelpelig med plasser.

Til disse skolene kom der elever fra alle landets kender, fra Kristiansand i sør til Finnmark i nord.

Timenplanen var slik oppsaatt at den ene halvpart av kuller hadde kjøreundervisning formiddag og teori ettermiddag, og den annen halvpart omvendt. Lærebilen, eller skoleskipet som den ble kalt, gikk gjerne ut med full last, og da på en flere timers tur, på den måten lærte elevene ikke bare av sine egne, men også av de andres feil.

Undervisningen i maskineriets konstruksjon, vickemåte og behandling hentok en ganske dominerende plass i pensumet.

Det framgår ikke av den her gjengitte skoleplan, men de to første og største skolene disponerte begge som undervisningsmaterieil et chassis, som elevene måtte plukke fra hverandre og sette sammen igjen, og vel å merke på en slik måte at det kunne startes og kjøres.

I min besittelse finnes enda et hefte utgitt av en skole i den hensikt at det skulle brukes som undervisningslektyre for egne og andres elever. Heftet som er utgitt så sent som i 1924, er på 16 sider. Av disse 16 sider er 1½ viet kjøringen og de regler og bestemmelser som er knyttet til den, mens resten omhandler maskineriet.

Nå må det naturligvis innrømmes at det, slik som forholdene lå an, var et langt sterkere behov for et mer inngående kjennskap til maskineriet.

Bilene var ikke på langt nær så driftssikre, og sjansen for at man fant et bilverksted rundt nærmeste kjøerne var ikke stor. Det var simpelthen nødvendig at føreren hadde så pass kjennskap til maskineriet at han kunne finne og — om bare

midlertidig — rette de enkleste feil, om han i det hele tatt skulle kunne regne med å komme fram.

Når det gjennom et slikt kursas var mulig å til egne seg så pass innsikt i maskineriet, så skyltes dette at bilen var så uendelig meget enklere enn nå. Det å regulere bremsen for eksempel, besto jo i svært mange tilfelle i å skru fram eller tilbake på en vingemutter.

Før den første verdenskrig brøt ut i 1914, besto vår bilpark av så å si bare europeiske merker, bortsett fra Ford som allerede da var ganske sterkt representert.

Det bilinteresserte publikum var av den mening at de europeiske var de amerikanske langt overlegne hva stabilitet og levetid angikk.

Drosjeierne betraktet amerikanske biler nærmest som leketøy, som iallfall ikke var brokbare i drosjetrafikken.

Men krigen kom og satte foreløpig bremsen for import av europeiske merker, og det ble de amerikanske som etter hvert overtok ledelsen på vårt hjemlige marked.

I tiden etter fredsslutningen i 1918 gikk det en slags bilfeber over store deler av vårt land. Bilhungeren var i hvert fall stor i forhold til importen.

Bilforretningene fikk tomt sine lagere, kurant og ukurant, alt som kunne trille på hjul, var salgbart og til bra priser. Der ble opprettet kjøpekontrakter basert på senere levering, kontrakter som delvis gikk mann og mann i mellom som alminnelig handelsvare. Det gikk ikke mange år før forholdet mellom europeiske og amerikanske merker var snudd opp ned. Selv på drosjekoideplassen snek amerikanerne seg inn.

Med mulighetene for økt import vokste nye bilforretninger opp, og i disses kjølvann fulgte nye sjåførskoler, nye bilverksteder, delvis kanskje med noe ujevne kvalifikasjoner, noe som gjerne forekommer der hvor det ser ut til å ligge ekstra muligheter.

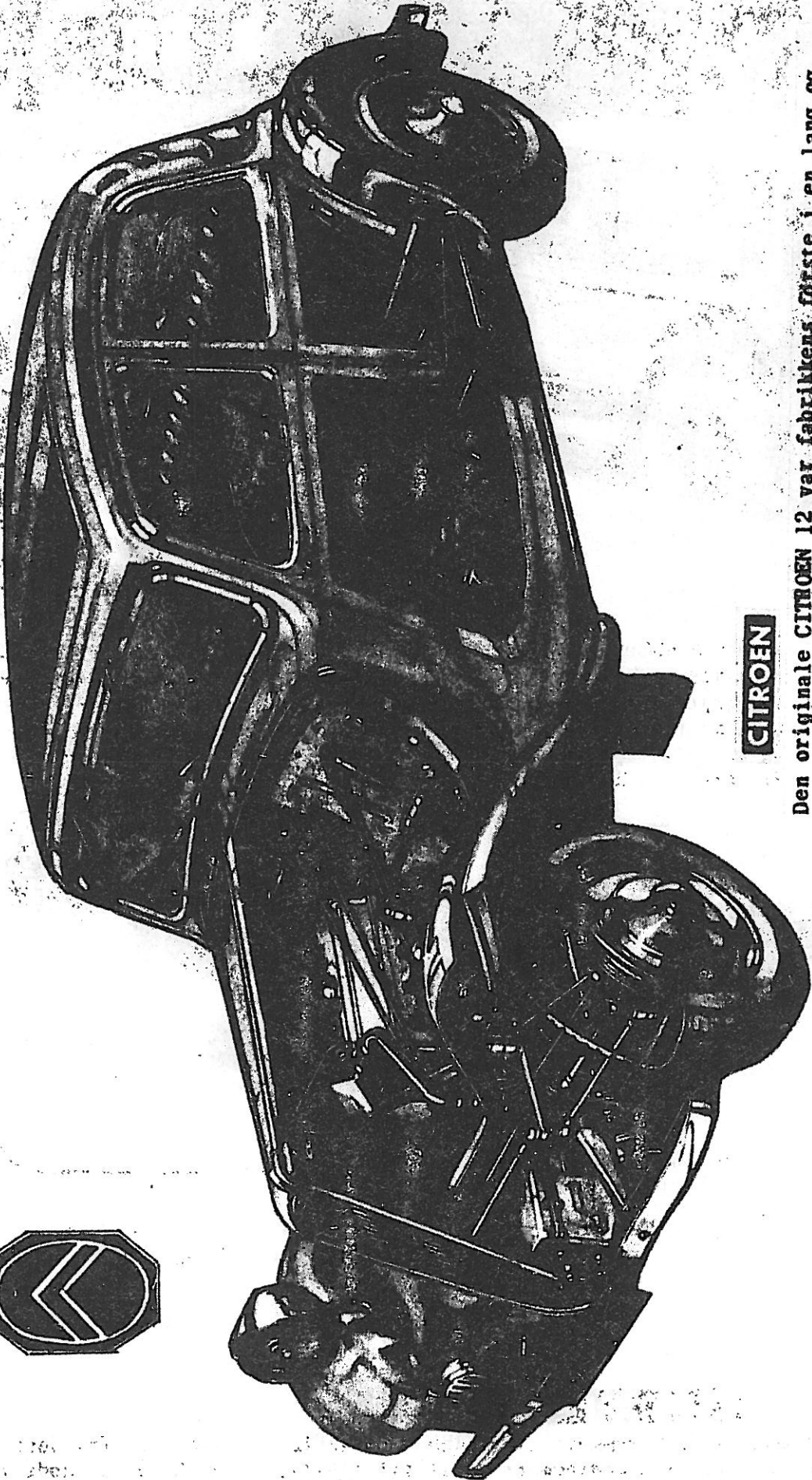
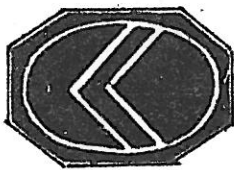
Det så ut som det var i denne tiden bilfolket fikk det så travelt, enten de nå kjøpte seg bil eller de skulle lære å kjøre.

Karlene ved sjåførkursene strumpet hun etter hvert, og opplæringen gjed mer og mer over i umakjøring. Det ble også mer alminnelig å skaffe seg opplæring gjennom slekt og venner. Allst fra godkjent lærer måtte nok skaffes, og det er vel spørsmål om det ikke fantes lærere som i blant slapp fra seg slike påsteder noe lettvint.

Ja, dette var spredte trekk fra den gang da vi i Kristiania dro på langtur til Sollingda, den gang en helst skulle bruke mest mulig med hornet, den gang vi ikke kjente ordet parkeringsproblem.

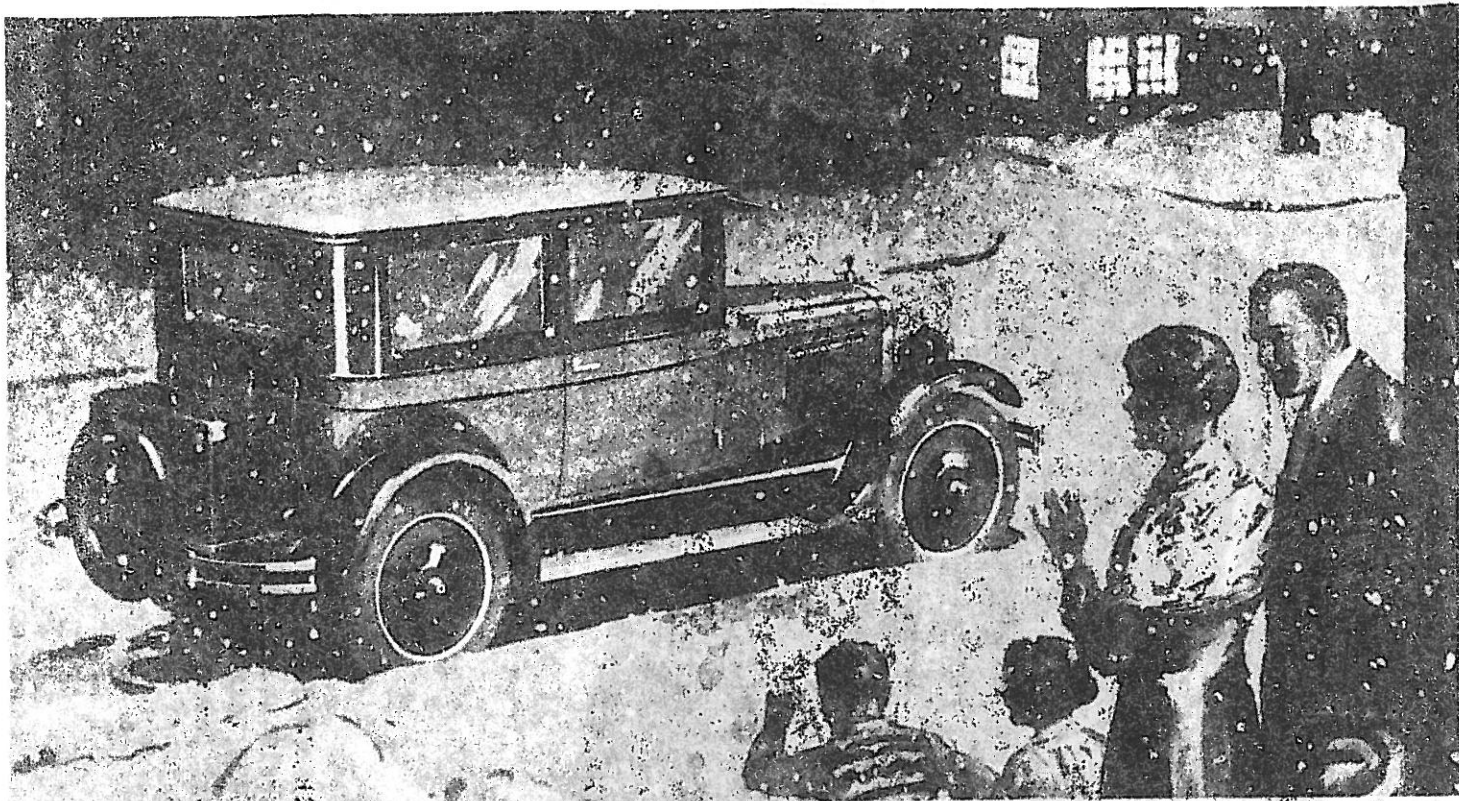
Det er både interessant og morsomt å se tilbake på disse bilens og biltrafikkenes første barneår, som på grunn av utviklingen synes gemyttlig primitive.

Tiden vil vise om den som om ca. 30—40 år ser tilbake til forholdene i dag, vil si det samme.

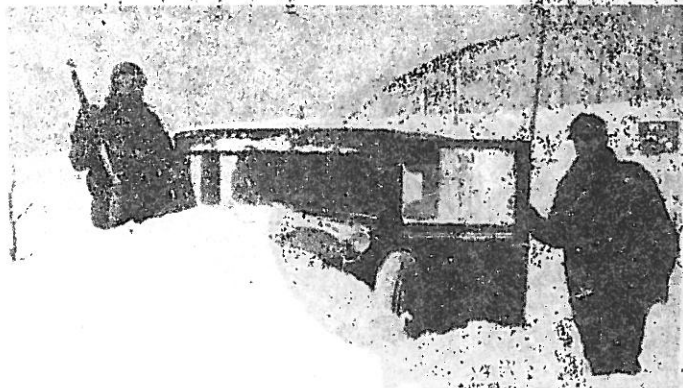


CITROËN

Den originale CITROËN 12 var fabrikkens første i en lang og sammenhengende serie av forhjulsdrevne biler. Den kom i produksjon høsten 1934, etter at prototypen var blitt presentert den 15. april samme år. Ved siden av forhjulstrekk, var detaljer som torsjonsfjæring og selvberende karosseri revolusjonerende nyheter. Motoren på 1302 ccm (72x80mm) utviklet 12-hp.



Selv om vinteren begynner å ebbe ut, falt vi for fristelsen til å bringe dette vinterlige bildet. Ikke fordi vi nærer noen sympati for vinterhalvåret, -tvert imot-, men fordi bildet illustrerer en situasjon som vel var heller uvanlig på 20-tallet: kjøring med privatbil om vinteren. Endel "stabukker" fantes det selvfølgelig, men vinterkjøring var stort sett forbundet med så mange ulemper at de fleste lot det være. Bilen på bildet er forresten en Oldsmobile, og året er 1926 eller 1927.



At vinterkjøringen bød på ulemper og vanskeligheter, burde dette fotografiet dokumentere.....



Fortvil ikke, - en ny vår skal opprime..



NESTE MÖTE

Vårt neste medlemsmøte er berammet til TIRSDAG 5. APRIL, hvilket er tirsdagen i påskeuken. Forhåpentlig er ikke alle medlemmene reist til fjells, så vi håper på godt fremmøte og ønsker vel møtt på "HEIMEVERNSHUSET" klokken 19.

ANNONSER

SELGES:

1937 BUICK Special, kjörbar, selges rimelig.

Pål Vollan,
1930 AURSKOG.
tlf. 75 33 43.

KJÖPES:

Originale retningsvisere m/festebrakett og originale baklykter m/holder til Chevrolet Master Six sedan 1934.

Jan Erik Skau,
3093 HILLESTAD. tlf. 033-50 053.

ÖNSKES KJÖPT:

Til CHEVROLET 1929-: 2 stk. brukte eller nye dekker 5.00 x 20" med slanger, samt original baklampe til samme.

Egil Gunnarsrud,
Bueveien 6,
3000 DRAMMEN. tlf. 82 13 19

KJÖPES:

Alle slags deler til BUICK 1932-mod. type 57 S (m/8 cyl. motor) ønskes kjøpt. Eventuelt søkes delebil.

Jan Akerholt,
3094 KLEPPAN. tel. 033-55100, l. 318

BYTTE:

Deler til 2 stk. Chevrolet Touring 1927. (Mangler 1 bakskjerm samt 1 bakstuss for å utgjøre 2 biler)

Ønsker lastebil fra 20- eller 30-tallet.

Tore Odgaard,
Nordbyveien 91,
3000 DRAMMEN. Tlf. 81 79 85

TIL SALGS:

Originale instruksjons/verkstedhåndbøker og dele/salgskataloger kan skaffes for en rekke gamle biler. Vennligst oppgi bilmerke og årsmodell.

1927/28 La Salle V-8 7-seters Touring karosseri (aluminium), bra, men kalesje mangler. 4 stk. stålekehjul samt endel mindre chassisdeler medfølger. Original litteratur som verkstedhåndbok, instruksjonsbok og delekatalog kan skaffes.

Lars Kile jr.,
box 76, 4601 KRISTIANSAND.
tlf. 042-11680

KJÖPES:

2 stk. dekk 31 x 4.45 (23" felg) samt baklykt til 1930 BUICK ønskes kjøpt.

Jan Vestre,
Munkedamsvn. 55B, OSLO 2

SÖKES:

Felg (trådeiker) til 1934 CHEVROLET.

Ola Grinde,
c/o DRAMCO A/S, Rosenkrantagt. 17,
3000 DRAMMEN.

SALJES:

Epa-Traktor A-Ford last 1929,
4 st. tråkerhjul 20" till Nash,
1 st. ram till A-Ford '31.

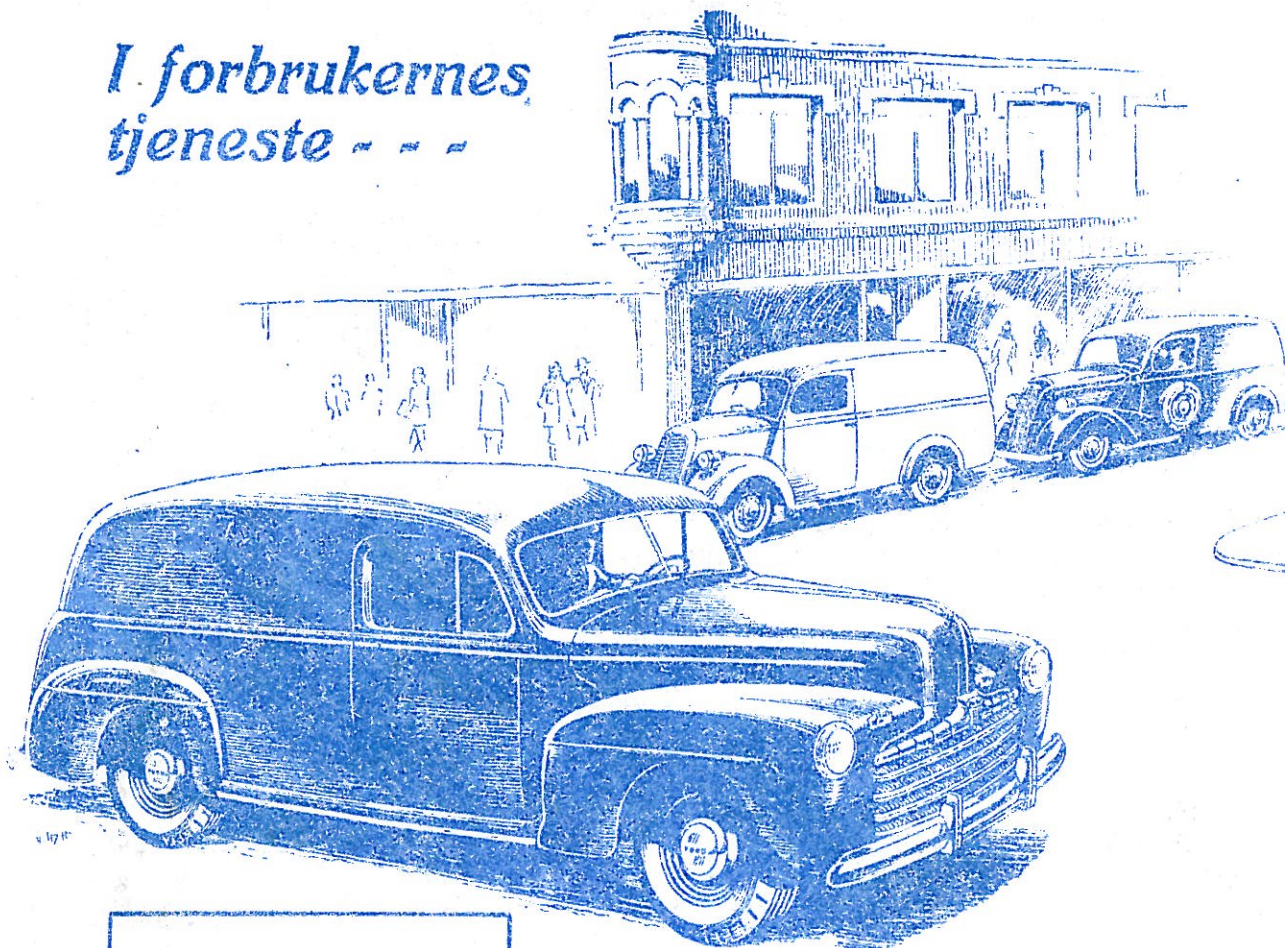
KÖPES:

Till Dodge 24-25 öppen: Karossbakdel, 4 st. dörrar,
Till T-Ford 24 öppen: Karossidor med dörrar eller hel kaross. 2 st. klamror som håller bakfjäder i ramen.

Dan Nilsson,
Näs, S-670 30 EDANE, Sverige.

* Velkommen med en nå flere annonser til neste nummer. Husk at vi må ha annonsemanuskriptet innen den 20.de (mars), for at annonsen skal komme med i aprilnummeret. Senere innkomne annonser risikerer å "stå over" en måned...!
RED.-

*I forbrukernes
tjeneste - - -*



*Ny 100 HK
V-8 Motor*

Med en rekke forbedringer som gjør den jettesterke motor enestående økonomisk.

Av nykonstruksjoner bør særlig fremheves 4 stempelringer, hvorav den fjerde er plassert under stempelpinnen, dette gir bedre økonomi og mer effektiv avkjøling. Oljepumpen er forbedret og dens kapasitet øket.

Varebilen spiller en stadig større rolle ved ombringelsen av varene til forbrukerne, og for å kunne gjøre dette tilfredsstillende, må den oppfylle de strengeste krav til økonomi og pålitelighet.

Alle de egenskaper som gjør en varebil uunnværlig og lønnsom, finner De hos Ford. Det leveres nå en serie elegante varebiler: - 23 og 34 HK engelske varebiler og 100 HK varebil på 114" og 122" Chassis og 100 HK Sedan Delivery.

FORD

*for økonomisk
Transport*

