

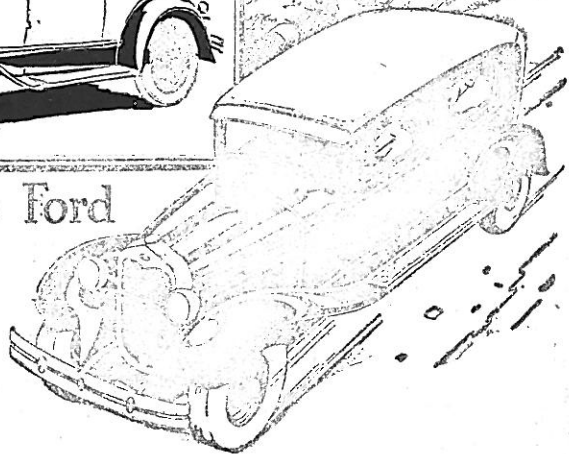
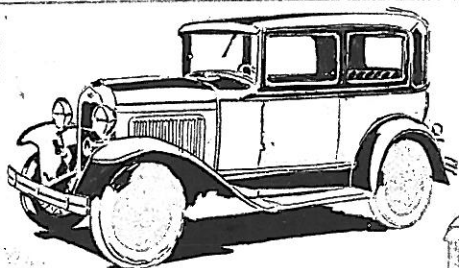
GAMMELBIL-

NR. 4/73 - 2. ÅRG.

posten

FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER

Fart med sikkerhet



Den nye Ford

Tudor Sedan,
kr. 4135.
f. o. b. Oslo —
Støtfangere er inkl.
i prisen.

Den nye Ford er utstyrt med innkapslet 6-bremsesystem som standser vognen stille og sikkert — selv ved den største hastighet.

I vindskjermen er der splintsikkert triplex-glass, noget som ellers bare forekommer på meget dyre automobiler.

Ved chassissets konstruksjon er der benyttet 40 forskjellige slags stål, som hver er valgt som det beste til sitt specielle formål.

Kjøp den nye Ford. — — — den gir Dem
fart med sikkerhet!



Autorisert Ford-forhandler:

Centralgaragen A - Drammen

Telefon 1410.



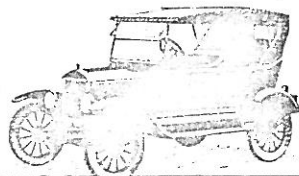
RE DAK SJO NELT

Så er det da gudskjelov blitt våren, og den kalde årstiden er omsider passé. Riktignok må vi vel innrømme å ha gluppet temmelig skånsomt unna denne gangen, selv om redaksjonens personlige innstilling til vinterhalvåret er av en slik karakter at den noppe egner seg til å gjengis på trykk, og vi skal derfor avstå fra å plage leserne med denslags utgytelser! La oss isteden glede oss over at vi nå går over terskelen til sommeren, med de mange hyggelige hendelser denne årstiden forhåpentlig vil bringe med seg!

Det ser forresten ut til at vårt "gedigne verk" (Mads Jostad's ord) "GAMMELBIL-POSTEN" har vakt interesse også utenfor landets grenser. Invertfall har redaksjonen mottatt forespørsel fra tre-fire svenske gammelbilvenner, som er interessert i abonnement

ONSDAG 6. juni kl. 19.00 samles vi igjen til møte; - forøvrig det siste før ferien. Det betyr selvsagt ikke at vi ikke skal delta i de mange uten-dørsaktivitetene, men noe regulært MØTE blir det ikke før onsdag 5. september.

Veteranbiler
Fabrikk nye dekk, alle dimensjoner, til s. Hurt. lev. Nor-Trade, 1370 Asker, tlf. 78 35 64, e. 17.



Fra gamle dager

Pedersen hadde kjøpt en ny Ford og bestilte rikstelefon til Amerika.

- Er dette herr Ford?
- Ja.
- Er det sant at De kan sette sammen en bil på 10 minutter?
- Det er riktig.
- Det må være den jeg har fått.

For 25 år siden

22. mars 1948

Henry Ford, «det løpende båndes skaper, førte amerikansk industri inn i en periode med uant produksjon og velstand. Likevel så mange at han helt hadde glemt en faktor: individene som utgjorde det menneskelige element i hans gigantiske produksjonsapparat. Henry Ford II, hans ærverdige sønnesønn, har nå satt seg som mål å gjenopprette likevekten mellom mennesker og maskiner.

på avisen. Selv om det egentlig ikke var en slik utvikling som var tilsiktet da vi startet dette "menighetsbladet", er det vel heller ikke noe iveien for å få abonnenter, så fremt vi får dekket våre utgifter.

Vårt forrige nummer hadde hele 19 sider + bilag, - og "volumet" var øket med tanke på eventuelt dårlig vær i påskeholga. Det er ikke dermed sagt at vi skal makte å lage hvert nummer av "GAMMELBIL-POSTEN" like omfangsrikt, man skal jo ha tid til litt annet enn å lage avis også! Men hvis en eller flere av medlemmene spisser sine blyanter og er behjelpelig med artikler, tegninger, avisutklipp, tips etc., vil det avlaste redaktøren og samtidig bidra til å øke side-tallet.

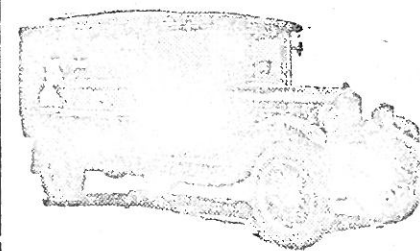
Redaksjonens planer går ut på å komme med ytterligere ett nummer av "GAMMELBIL-POSTEN" (nr. 5) før ferien. I juli og august kommer det INGEN avis, men vi har allikevel tenkt å arbeide, slik at et forhåpentlig fyldig nummer vil foreligge når vi samles igjen til vårt første "høstmøte" onsdag den 5. september. I det nummeret skulle vi også gjerne se DITT bidrag.....

Ø.L.

Penger

Vår kasserer, TORE SDEGAARD, kan fortelle at vår økonomiske status etter siste møte ser slik ut -:

Kassabeholdning 31/3.....	kr. 587,75
overskudd, kveldsspleis 4/4.....	kr. 12,50
overskudd, utlodning.....	kr. 140,00
KASSABEHOLDNING.....	kr. 740,25



Drammens Begravelsesbyrå

Likkistefabrik A/S

Etabl. 1870.

Begravelser og Kremasjoner.

E. STENSRUD,

Telefon 248. Toldbodgt. 25.

Filial: St. Olavs gt. 5

(H. Langsbro's tidl. forretn.)

Telefon 1963.

KLUBBMØTET I APRIL.

Ikke mindre enn 48 gammelbilentusiaster hadde funnet veien til vårt klubbmøte onsdag 4. april. Det var også dehnne gangen en rekke nye ansikter å se ved bordene, -deriblandt en kvinne.

Dette møtet, som var det 7.de i rekken, ble et rent "dabatt-møte" der hovedvekten lå i å forsøke å klargjøre en rekke spørsmål på det formelle plan, ettersom den stadig økende tilstrømning av gammelbilinteresserte påny har aktualisert spørsmålet om å komme inn i mere organiserte former.

Som vanlig ledet Mads Jostad (nå også med bjelle og "jordmorveske"!) møtet på sitt saklige og muntre vis. Etter at man hadde forsynt seg med kaffe og kaker ble "GAMMELBIL-POSTEN,s" fyldige påskenummer delt ut. Deretter ble de to utkastene til klubbmerke presentert og detaljert drøftet, uten at noen konkret avgjørelse ble tatt i valg av merke.

Det påfølgende ordskifte om organiseringen av en klubb ble stort eggt "hengonde fast" i detaljer, f.eks. om hvilken status vi eventuelt vil oppnå overfor forsikringsselskaper, registreringsmyndigheter o.l. sammenlignet med N.V.K., og man heftet seg særlig ved ting som refusjon av årsavgiften. Mads Jostad ble tatt ut til å stille de nødvendige undersøkelser i direktoratet. Videre ble også behovet for et eventuelt medlemskap i F.I.V.A. (Federation Internationale des Voitures Anciennes) ganske flyktig berørt.

Man kom også tildels sterkt inn på hvorvidt det skal fastsettes en øvre aldersgrense for de biler som skal aksepteres innen klubben, og det ble besluttet å godta biler som er 30 år eller eldre, men med anledning til å gi dispensasjon for nyere årganger etter regler som vil bli nærmere utredet senere. Denne grensen blir særlig å ta hensyn til ved eventuelle lokale gammelbilløp, og vil selvsagt ikke utelukke fra klubben de som har nyere biler og/eller motorsykler, eller intet kjøretøy i det hele tatt. Interessen for gamle biler eller motorsykler bør selvfølgelig fullt ut berettige til medlemskap, var konklusjonen. Et arbeidsutvalg, bestående av Mads Jostad, Arild Karlsen, Øivind Langeland, Øivind Viker og Tore Ødegaard ble utpekt, bl.a. for å tilrettelegge det videre arbeidsprogram innen klubben.

Ellers avslørte en rask opptelling blandt de tilstedeværende at det utpå sommeren kan ventes å være omlag et dusin restaurerte gammelbiler som "sokner" til vår klubb;- et antall som vel i og for seg er tilstrekkelig for å arrangere løp.

Spørsmålet om hvorvidt kvinner skal få adgang til klubben ble årsak til både heftig og munter debatt, og meningene var motstridende. På Gustav Wilhelmsens påstand om at mannen jo er utelukket fra husmorforeningene, anførte Mads Jostad at han ennå ikke hadde hørt om noen mann som har søkt medlemskap i noen husmorforening! Forslaget fra Øivind Viker om en 30-års grense også for de kvinnelige medlemmene ble øyeblikkelig grespet fatt i av møtelederen, som ville vite om han mente en øvre eller nedre grense! Stemningen var stort sett for kvinnelig deltagelse i klubben, idet man trodde at det ikke ville medføre noe stort skred av kvinner på møtene, som jo omfatter ting som vel særlig engasjerer mannfolk.

Alf Bryhn ville gjerne vite om møtene også kunne være åpne for større barn med gammelbil-interesser. Man kom til at praktiske ting som plassmangel, problemer med å beregne innkjøp av brus, kaker etc., samt at det som oftest blir temmelig sene kvelder, vil vanskeliggjøre adgangen for barn, men vi bør være oppmerksom på behovet for et og annet "familiearrangement".

Helt tilslutt ble trekningen i aftenutlodningen foretatt, og forholdet mellom gevinster og vinnerlodd ble slik -:

1 kg. håndrenskrem	vunnet på lodd nr. C - 86
1 kraft-skrutrekker	=== " === C- 100
1 sett skrutrekkere	=== " === C - 98
1 skiftesnøkkel	=== " === C - 48
1 "forundringspakke" (gave)	
= 2 flotte keramikk-krus	=== " === C - 14

"referent"

LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT.

Onsdag 18. april var det nøyaktig et halvt år siden vår gammelbilklubb ble etablert. "Jubileet" gikk for seg i stillhet og uten feiring av noen art; man nøyde seg med å konstatere at det første halvåret av vår historic er passert.

Når dette leses, er N.A.F.^s familieløp m/spesiell veteranklasse og start fra Kadett-tangen (Sandvika) søndag 29. april, bragt i havn. P.g.a. tidsnød har vi intet referat i dette nummeret, men håper å komme tilbake med en notis i neste nummer.

Gammelbil-treffene med byttemøte hos Tore Woldstad på Vestre Spone 26-27.mai vil trolig bli litt av en begivenhet. Etter hva vi har forstått vil hele billass med gammelbildeleer bli frembudt for salg eller bytte, og er det noe gammelbileiere har interesse av så er det vel nettopp deler. "Gammelbil-Posten" har forresten fått spørsmål fra Sverige om hvor egentlig Åmot befinner seg på Norgeskartet, (det finnes visst 18 steder som heter Åmot i Norge!) så formodentlig kommer det interesserte fra vårt naboland i øst også.

Når red. nå har besluttet å selge ALLE sine gammelbiler (med unntak av AUDI'en) har det skjedd på veloverveid grunnlag. Årsakene er flere (små muligheter for restaurering innen overskuelig fremtid; kummerlige og dyre, samt utrygge lagerlokaler, foruten et realistisk og strengt jordbundet syn på hva det krever å holde fire-fem biler i registrert stand, med årsavgifter, forsikringer, garasjeleie, vedlikehold etc.) Sunn fornuft tilsier rett og slett at han ikke har råd. Dessuten gjør mer personlige grunner krav på de kronene han kan oppnå ved å selge. Slik ligger det altså an, om noen skulle lure på det.....

Gunnar Kristiansen skal forresten også selge; -en fin 4-dørs CHEVROLET fra 1934 (4-dørs sedan) som bilsekkyndig Rygh i Drammen tidligere har vært eier av.

Det begynner å bli penger i klubbkassa, og etterhvert vil vel spørsmålet melde seg om hva pengene skal brukes til. Red. vil for sin del foreslå at man f.eks. investerer i et filmlerret av noe større dimensjoner (ca. 2 x 2 m.) som vil yte film og slides større rettferdighet og gi bedre utbytte for dem som sitter bakerst i salen, enn hva de små amatørlerretene er istand til. Kostbart spesialverktøy (som f.eks. momentnøkkel, hjulavtagere etc.) kan også være ting som man kan kjøpe i klubbens regi, slik at de som har behov for det kan låne/leie slikt til en spesiell jobb. Andre forslag.....?

I "et av våre dalfører" har Arne Chr. Karlsen funnet en fin, kjørbare CHEVROLET 1924; en gammel BUICK av foreløpig ukjent årgang, samt en INTERNATIONAL lastebil av den mindre typen, (fra 30-tallet) Hvorvidt det er mulig å få kjøpt noen av bilene er ennå noe usikkert, men vi tør formode at Arne Chr. ikke uten videre godtar et NEI som et endelig svar....

Øivind Viker har også besluttet å redusere sitt antall biler, delvis av noenlunde samme årsaker som Øivind Langeland. Interessen for gammelbil er fremdeles den samme også der i gården, men han mener at det er på tide å ta til vettet; -det må være måte på alt!

Staten er utvilsomt bilismens verste fiende. De skatter og avgifter som pålegges bileieren kjenner vel neppe noen grense; stadig skal bilfolket melkes for nye millioner! Tidligere hadde vi gammelbilfolk muligheten til å kjøre relativt billig ved å fylle traktorbon-

sin til 65 øre literen på våre lavkomptimerte kjøretøyer. Fra 1.april i år har Staten luket vekk også denne muligheten til å komme noenlunde rimelig utav det. Man påla ganske enkelt t-bensinen en ekstra avgift, slik at literprisen øyeblikkelig spratt opp i kr. 1,25! Selv om det har vært ytrot tvil om lovhjemmelen ved en slik avgift, og at dette skal opp til behandling ~~XXX~~ i Stortingeh, er det neppe særlig grunn til optimisme. Staten får nok sitt på et eller annet område, og atter blir det vel bilistene som må betale....

LEDIG SOMMERJOBBER:
XX

Arild Karlsen trenger hjelp til å kjøre turister på Bygdøy i sommer med sine to åpne gammelbiler, en BUICK og en STUDEBAKER.

Hvis DU kan tenke deg å være sjåfør på "VINTAGE BUS" en eller flere dager i uka i tidsrommet fra slutten av mai til september, så vær vennlig å ta kontakt med Arild snarest i telefon 84 71 39.

HVA BETYR DE FORSKJELLIGE KAROSSERIBETEGNELSENE ?

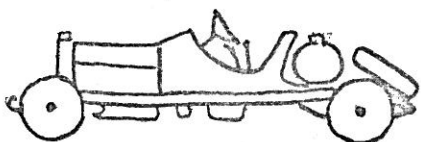
Det finnes forskjellige navn på de forskjellige karosserityper -og vel så det. I dette tilfelle menes: det samme navn brukes ukritisk om ulike typer, og den samme karosseritype kalles av og til det ene, av og til det andre. Galt nok er det i de store bilproduserende land; helt ellevilt kan det bli her i Norge hvor vi har tatt imot biler fra mange land, som har hver sin terminologi. Ofte er det ene lands betegnelse også i bruk i andre land, men med en helt annen betydning. Eksempel: Limousine betyr på norsk, engelsk og amerikansk en stor sedan med glassrute mellom herskapssete og sjåførsete; -på tysk betyr det hvilken lukket personbiltype som helst, inklusive de minste, således er en Volkswagen "bille" på tysk en limousine, og dette må jo bringe forvirring.

Etter såkalt vanlig folks språkbruk finnes det bare to slags personbilkarosserier: "kuppe" og "Kabbriole". Dette må jo folk få lov å si (og selvsagt må de få legge trykket på den stavelse de vil), men helt galt blir det når ikke veteranvognklubbens medlemmer har oppdaget at nettopp disse to karosserityper, når det gjelder veteranvogner, praktisk talt ikke finnes representert i vår vognpark!

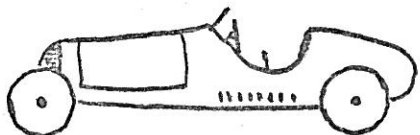
For å begynne med de åpne vogner, finnes det to hovedgrupper, touring og cabriolet. Touring, (egentlig Touring car), på engelsk ofte tourer, i Europa ellers ofte torpedo, er en helt åpen bil med kalesje til å slå opp. Den kan ha et mer eller mindre fullkomment system med sidegardiner, men har ikke glassruter i dørene til å sveive opp. En cabriolet, på engelsk som oftest drop head og på amerikansk oftest convertible, har alltid glassruter til å sveive opp, en sjelden gang også fast ramme på oversiden av dørene. Betegnelsen phaeton betyr omtrent det samme som touring.

Hovedtypene når det gjelder lukkede biler er sedan og kupe. Sedan'ene kan sies å ha hele plassen mellom frontglasset og bakakslene utnyttet til passasjerplass, mens kupeene er kuttet (derav navnet!) foran bakakselen og vanligvis avsluttet med en form for kuffert. De har alltid bare to dører, mens en sedan kan ha to eller fire dører. En kupe med innendørs plass for bare to passasjerer, kan i halen ha et svigermorsete med plass til enda to. Limousine er en sedan med glassvegg, som nevnt tidligere.

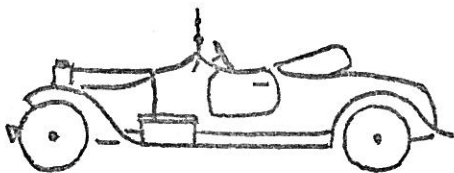
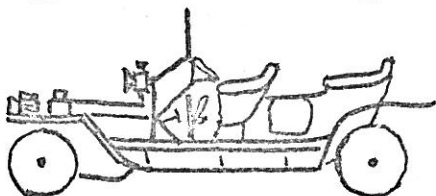
Ellers vil forhåpentlig illustrasjonene med beskrivelse på neste side rydde av veien de fleste misforståelser med hensyn til karosseribetegnelser.



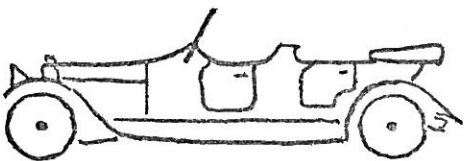
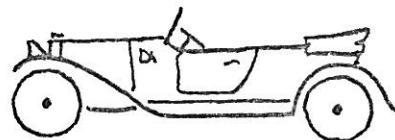
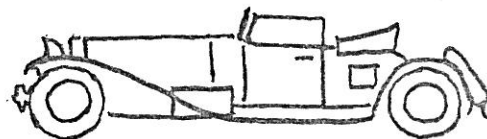
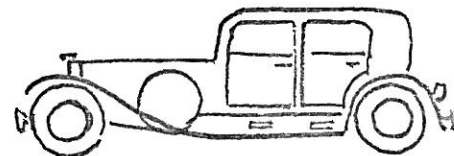
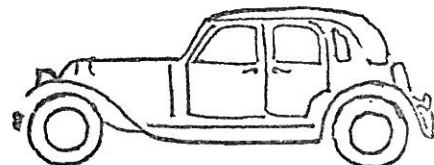
2-seter RACEABOUT eller SPIDER



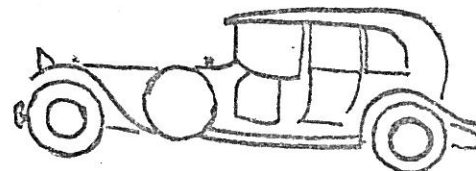
2-seter GRAND PRIX

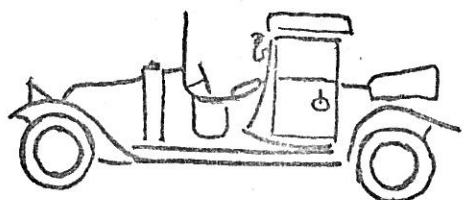
2-seter ROADSTER eller RUNABOUT,
med eller uten svigermorsete

4, 5, 6 eller 7-seter TOURING

4, 5, 6 eller 7-seter TOURING,
PHAETON eller TORPEDO.4 eller 5 seter 2-dørs TOURING
eller TOURER (engelsk)2-seter CABRIOLET eller DROP HEAD (eng-
elsk) eller CONVERTIBLE (amerikansk)4, 5, 6 eller 7 seter 4-dørs og 4-vinduers
SEDAN (med glassvegg: LIMOUSINE)4, 5, 6 eller 7 seter 4-dørs og 6-vinduers
SEDAN (med glassvegg: LIMOUSINE)COUPE DE VILLE eller BROUGHAM
eller TOWN CAR

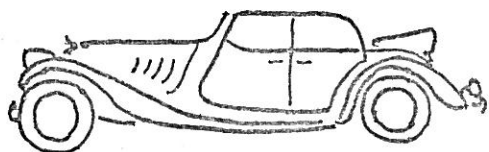
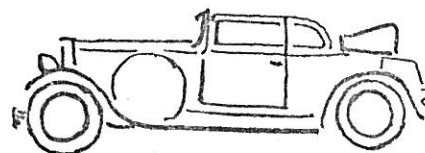
LIMOUSINE med åpent sjåførsete





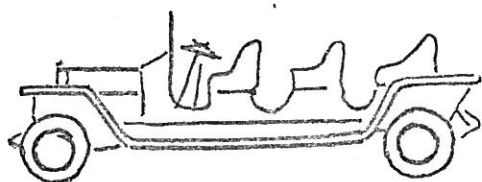
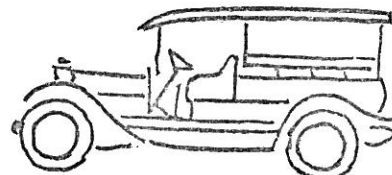
LANDAULET uten tak over sjåførsetet

4 eller 5-seter 2-dørs CABRIOLET



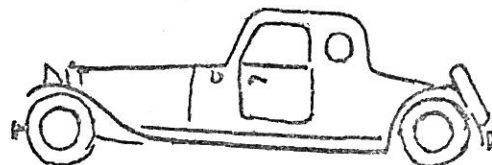
4, 5, 6 eller 7-seter 4-dørs
CABRIOLET

CHARABANC, (variant: STATION WAGON,
SHOOTING BRAKE (engelsk))



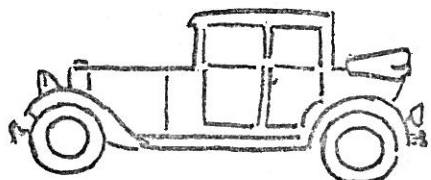
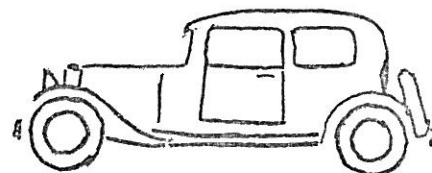
CHARABANC, (variant: OMNIBUS)

2-seter COUPE med eller uten
svigermorsete.



4 eller 5-seter COUPE
med bagasjerom

4 eller 5-seter 2-dørs
SEDAN COACH (amerikansk)



LANDAULET med helt inne-
bygget forsete.

(Artikkelen er "lånt" fra "VETERANVOGNPOSTEN" nr.1/71)

Brand- & Livsforsikringer tegnes i
Brand- &
Livsforsikringsaktieselskabet SVEA.

Dessuten tegner vi:
Sjø - Tyveri - Bil - Garanti-Forsikringer.

Pehrson & Wessel.

Telefon nr.: 109 - 509 - 1009 - 1509.

BESTE SÆTE OG
KALESJELAKK

Svenskand
WATER-PROOF

ARBEIDSUTVALGETS MØTE.

Freitag 6. april var det nyopprettede arbeidsutvalget samlet til sitt første møte på Tore Ødegaard's verksted.

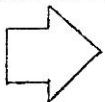
Man ble enige om å forsøke å få til et rent "bilmøte" den 2. mai, -og prøve å ta oss fri fra all debatt om organisasjon, og detaljer i forbindelse med dette. Det ble besluttet å invitere bilsakkyndig John O. Ahlgren til møtet for å orientere om registrering/godkjennelse av gammelbiler. (Øivind Viker sørget for å ta kontakt med hr. Ahlgren samme dag for å overbringe innbydelsen, men p.g.a. sterkt arbeidspress måtte dessverre hr. Ahlgren takke nei til innbydelsen. Han forespillet oss imidlertid en mulighet for å komme tilbake til saken etter sommerferien!) Utvalget gikk deretter over til å tilrettelegge planene for en "familie-picnic" på Kristi Himmelfartsdag; - detaljene er nå klare og omtales fyldig et annet sted i dette nummer av avisen.

Ellers ble det vedtatt å engasjere medlemmene til å forsøke å komme frem til et mer velklingende navn på klubben vår. "Gammelbilklubben" har jo hele tiden fungert som et provisorium, med en dulgt hensikt fra GAMMELBIL-POSTENS redaktør om å provosere medlemmene til å finne på noe bedre. Nå får de altså sjansen, og eventuelle forslag kan skrives på den slippen som medfølger avisen som bilag. Forslag(ene) bes innsendes til arbeidsutvalget (eller til redaksjonen) så snart som mulig, slik at vi endelig kan få en godt og dekkende navn på klubben. Klubbmerket ble ganske flyktig berørt av arbeidsutvalget, men ble foreløpig lagt tilside i påvente av et endelig klubbnavn. Dermed ble møtet hevet.

ref.

OBS!OBS!NY SERIE AV 21" DEKK VIL BLI PRODUSERT!

Et sirkulære som "Mprsk A-modell Klubb" har sendt ut inneholder den gledelige nyhet at Askim-konsernet har funnet igjen sine gamle former til dekk av dimensjonen 4.25 x 21". (Det skal antagelig være 4.50 x 21"!.) Hvis et tilstrekkelig antall bestillinger blir notert, vil fabrikken produsere en serie av denne dimensjonen som en spesialservice for veteranbilerne, og prisen blir såvidt rimelig som ca. kr. 150,- pr. dekk. Denne dekkdimensjon passer bl.a. til en rekke T-Ford-modeller, - til Ford A 1928 og 1929, samt til Chevrolet fra slutten av 20-tallet (til og med 1928), og antagelig også til andre 20-talls biler. Prisen blir altså 75-80 kroner billigere pr. dekk enn for de finske NOIKA dekkene vi omtalte i forrige nummer av "Gammelbil-Posten", så vi anbefaler de som ønsker å komme i betraktning å notere sin bestilling snarest.

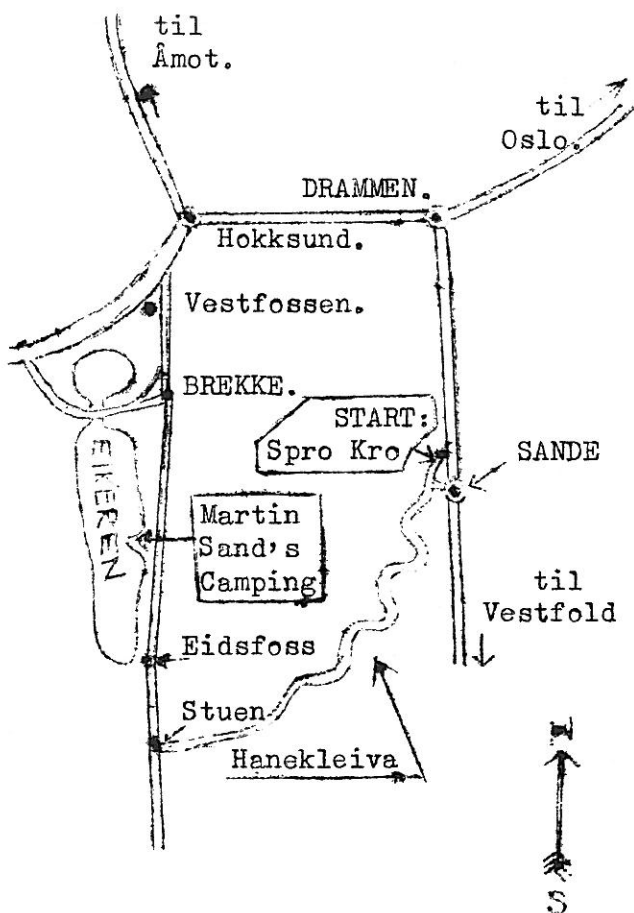
**TIPSET:**

Låsesylindrene på 4-dørs modellene av Ford "A" er de samme som benyttes på Volvo's PV-modeller! Hos Isbergs Bilforretning (og andre Volvo-forhandlere) kan låsesylindere m/nøkler kjøpes for drøye 50-lappen.....

T E R M I N L I S T E
OVER GAMMELBIL-ARRANGEMENTER PÅ FORSOMMEREN 1973.

Det tegner til å bli ganske "fullpakket" med arrangementer denne sommeren. Nedenstående liste er langt fra komplett, og dekker kun de begivenheter som finner sted i nersk regi, -og omfatter bare tidsrommet frem til utgangen av juni måned. Utenlandske arrangementer er ikke tatt med, og arrangementer som finner sted senere i sommer og til høsten vil bli omtalt senere.

5. mai: "Kongsvinger-løpet". Start fra Oslo kl. 9.00; -beregnet ankomst til Kongsvinger ca. kl. 13.00, hvor det blir presentasjon av bilene for publikum, samt kjøring i byens gater.
17. mai: "Smågardistenes" arrangement "blomstertoget" får tilslutning av 8-10 gammelbiler. Start fra Stabakk Idrettsplass (Bærum) kl. 16.00; -løpets varighet ca. 1 time.
- 26.-27. mai: Gammelbiltreff/byttemøte hos Tøre Woldstad, Vestre Spone. (se bilag til "Gammelbil-Posten" nr. 3/1973)
31. mai: Vårt eget arrangement "FAMILIE-PICNIC" til Martin Sand's campingplass ved Eikeren. (se egen orientering i dette nummer av "Gammelbil-Posten")
- 9.-11. juni: NVK's pinseutflukt med "loppemarked" på ROLØKKEN CAMPING like syd for Nesbyen i Hallingdal.
- 9.-11. juni: "Nordic Packard Owners Club" har PACKARD-treff hos Ola J. Borge i Lonevåg ved Bergen.
- 16.-17. juni: A-Ford-klubbene i Skandinavia holder "gränsträff" i Brännebrona, Skaraborgs län v/ Vänera i Sverige.
30. juni: "Rena-Malung"-løpet. (nærmere detaljer fra NVK senere.)



! " F A M I L I E - P I C N I C " !

TORS DAG 31. mai (Kristi Himmelfartsdag) innbyr vi til FAMILIE-PICNIC! Fyll opp bilen (helst gammelbilen) med kone, unger og/eller bikkje og møt opp på plassen bak "SPRO KRO" i Sande, -vi starter kl. 10.00 presis! Turen går over Hanekleiva til Stuen, videre gjennom Eidsfoss og nordover riksvei 35 langs Eikeren til MARTIN SAND'S CAMPING-PASS (800 meter nord for Thorrud Camping). Vi har hatt personlig kontakt med hyggelige Martin Sand, som stiller til vår disposisjon den idylliske odden som stikker ut i Eikeren. Der er det rent badevann (for dem som orker), skikkelig toalett, god tumleplass både for voksne og barn, og parkeringsmuligheter for minst 50 biler. De som kommer fra Kongsberg, Eiker eller Modum og ikke ønsker å kjøre omveien om Sande, kan gjerne kjøre over Fiskum eller Vestfossen til BREKKE, og derfra videre sørover langs Eikeren til "Åstedet". De som starter fra Sande kan beregne ankomst til plassen ca. kl. 10.30. Ta med nistekurv, brus, etc., -kaffe kan vi koke på stedet. Vi er optimistiske nok til IKKE å ta værforberhold, så vi møter opp I ALLE FALL og kjører til stedet, så får vi eventuelt senere søke hus, om værgudene tvinger oss til det.

VEL MØTT!

Arbeidsutvalget.

Indian

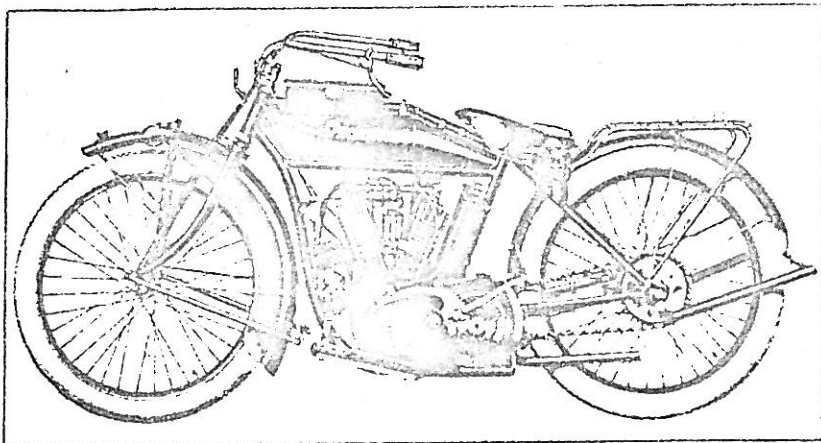
Av amerikanske motorsykler turde merket "Indian" innta en av de fremste plassene. Denne maskin ble produsert av verdens kanskje største spesialfabrikk i denne bransje, Hendee Manufacturing Company, Springfield, Mass.. Da denne fabrikk utelukkende fabrikerte motorsykler og omsetningen løp opp i titusener årlig, nedla man derfor et energisk arbeide for å komme frem til en maskin som kunne konkurrere med enhver annen motorsykel i mo-

MS- siden

let. Forgasseren er fabrikkens egen konstruksjon, med ekstra lufttilførsel og en ekstra stråleforgasser som ved tomgang gir motoren en konstant gassblanding tilstrekkelig til å holde motoren på et lavt omdreiningstall.

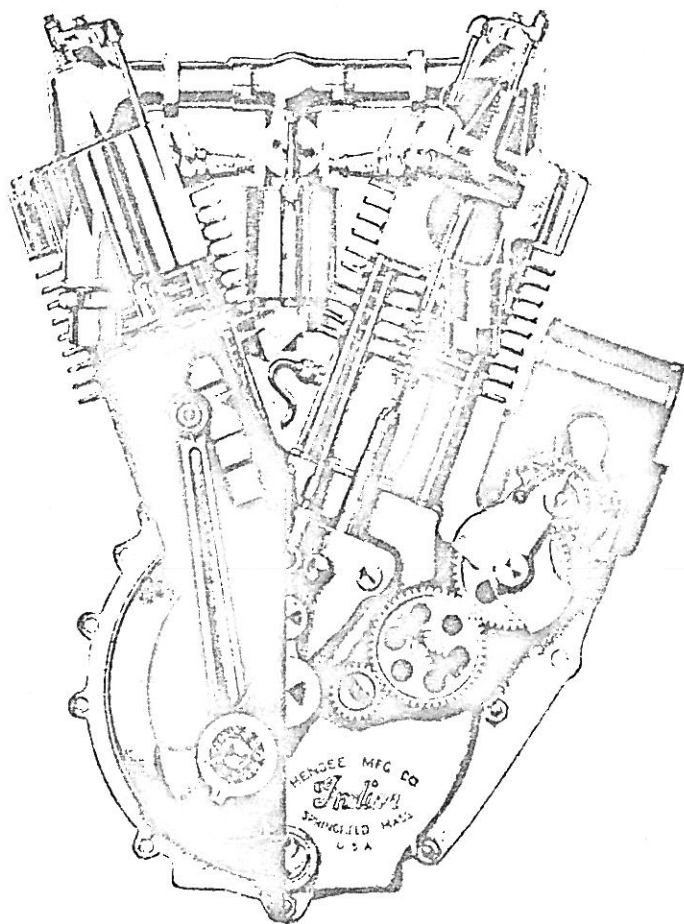
Halvkompressjonen er en anordning av temmelig enkel konstruksjon, og står i forbindelse med tenningsreguleringen. Med en liten vridning av det høyre håndtaket senkes tenningen, samtidig som eksosventilene løftes under en del av kompressjonstakten. Motoren har videre sirkulasjons-smøring, foruten en manuell håndpumpe for smøring, som en "reserveforanstaltning".

Den kraftige gearkassen har tre gear forover, mens clutch-koblingen består av 8 lameller av slipstål, med mellomliggende lameller som er bekledd med vedv metallduk for ytterligere å øke friksjonen.



"INDIAN" MOTORCYKEL 5 1/2 Hkr.

dernitet og holdbarhet. I "Indian's" hjemland var da også denne sykkelen utbredt til den "minste avkrok", og det ble til og med sagt at med begrepet motorsykel forsto man "Indian". Dette uttrykk har dog i hovedsaken kommet derfra at fabrikkens var den første i denne bransjen, og av de først kjente. Selv om det etterhvert dukket opp en rekke nye motorsykelmerker som også vant stor utbredelse, ble hele tiden "Indian" ansett som et av Amerikas fremste motorsykelmerker. Den "Indian" som her presenteres er i det vesentlige konstruert for å dekke de europeiske krav til en motorsykel. Således er dette en relativt liten modell med lett vekt, men med en sterk motor. Den er således en "forminsket" kopi av den større typen "Indian", som jo egentlig er mer egnet for amerikanske enn for europeiske veier. Motoren er en 5 1/2 hK INDIAN-motor, dobbeltsylindret av V-type. Cylinderdiametere er 76 mm. og slaglengden 90 mm. Ventilene er mekanisk styrte med innsugningsventilene plassert midt over eksosventilene. Magnetapparatet er av merket "DIXIE", plassert foran motoren og drevet av denne gjennom et kamdrev. Magneten er dessuten vanntett innkaps-



"INDIAN" MOTOR AFMONTERAC

"AKTUELL BILREPORTASJE VED ÅRHUNDRESKIFTET"

av Dr. Seifert

Det har vært avholdt en del bilutstillinger i de senere år, men den som nå er åpnet i Krysstall-Palasset i Leipzig, må absolutt betegnes som den mest rikholdige. Det er tydelig at vi ikke bare har fått flere biler nå, men at de kjente fabrikkene Dieterich & Co., Panhard & Levassor, Benz & Co., Cudell & Co., har forandret sine opprinnelig modeller, og lanserer nå helt nye biltyper, samtidig som det er dukket opp flere, helt nye firmaer.

Karakteristisk for utviklingen er at man søker å forenkle både understellet, kraftoverføringsmekanismen, og motoren.

Typisk for denne utviklingen er motorsykkelen "Zyklon", et nett lite kjøretøy med to lavt plasserte svinghjul på motoren. Motoren er montert over forgaffelen, og er således alltid tilgjengelig for føreren.

Når det gjelder bilene, så kunne vi beskue alle typer, fra de eleganteste "brudebiler", til ølbiler og tunge lastebiler.

Dürkopp & Co viser fram sine vogner med firetaktsmotorer med en, to eller fire sylindere. Hver enkelt sylinder er montert i en olje(!) eller støvtett kapsel. Inntaksventilene er selvregulerende, mens utblåsningsventilene blir tvangsstyrt, ved hjelp av knast-skiver. Alle større motorer har sentrifugal-regulatorer. Turtallet svinger mellom 800 og 1000 omdreininger i minuttet, men kan om det skulle vise seg nødvendig, drives opp i 1500 omdreininger i minuttet. Tenningen skjer ved hjelp av elektriske gnister, kjølingen foregår ved hjelp av vann som blir avkjølt i en "ribbeslange". En liten trykkpumpe suger vannet opp fra en beholder og fører det inn i de deler av motoren som skal avkjøles, og derfra tilbake til vannbeholderen. Disse vognene -selv ølbilen- blir styrt fra førersetet, og de kan kjøres med 3-4 ulike hastigheter. Dessuten er vognene utstyrt med såkalt reverse-rings-sjaltning slik at det er mulig også å kjøre bakover. Kraftoverføringen er anordnet slik at man under visse forhold kan kjøre med hastigheter opp til 60 kilometer i timen...

Spesielt må fremheves en Omnibus for 6 eller flere personer, fra firmaet Dieterich & Co i Niederbronn i Elsass. Vognen minner sterkt om tilsvarende omnibusser, trukket av hester.

Firmaet Benz & Co, Rheinische Glassmotorenfabrik AG i Mannheim stiller ut en patent-motorvogn, "Ideal". Denne vognen har bensinmotor på 3-4 hK, og kraften blir ved hjelp av drivremmer overført til en utveksling med differential-hjul, derfra via kjededrift til bakhjulene. En kjøleslange med pumper beforder kjølevannet til sylindrene, og styringen skjer ved hjelp av en patentert, presis og lett manøvrerbar styreanordning. Som drivstoff brukes bensin med spesifikk vekt 0,7. Den oppbevares i et fat, og en fylling rekker til 100-120 km's kjøring. Hastigheten kan gå opp i 35 km. i timen. Ved å slå ned en håndspak kobles det inn meget effektive bremses. Man kan således bringe vognen til full stopp momentant, selv om man kjører med topphastighet.

Magdeburg-fabrikken Magdeburger Motor & Motorenfarzeugwerke beviser med sin utstilling at motorvognene kan innredes til alle de formål hestekjøretøyene hittil har vært anvendt til. Firmaet stiller eksempelvis ut en "brudebil" som med sin eleganse, sine gardiner og blomster i vinduene er en meget spesiell attraksjon for de kvinnelige tilskuere. Meget interessant er også varebilen som kan ominnredes til turkjøretøy til søndagsbruk. Motorkassen er plassert slik at man ved eventuelle reparasjoner ikke behøver å kripe under vognen, i og med at man kommer til motoren ovenfra. Motoren er på 4½ hK, og bensinforbruket sies å være 12 liter på 100 km. Kjøretøyet kan uten vanskelighet forsere stigninger på 16 pst. Hjulene går på kulelagre, og navene er spesielt robuste. På grunn av motorens (FORTS.)

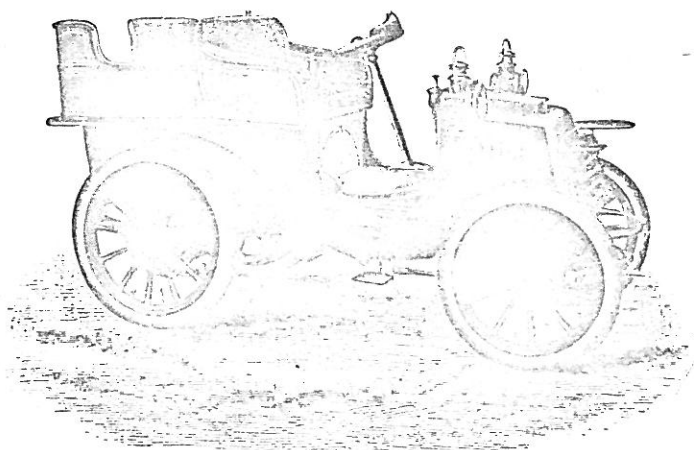
Av og til kan det være velgjørende å se seg tilbake. Det gir oss et overblikk over det som er oppnådd på livets ulike områder og gir oss en anelse om det menneskene vil oppnå i tiden som kommer.

Jeg har bladd gjennom gamle tidsskrifter fra den tiden menneskene begynte å forlike seg med bilen som vesen, og de reportasjene jeg kom over finner jeg så interessante at jeg gjerne vil meddele inntrykkene videre.

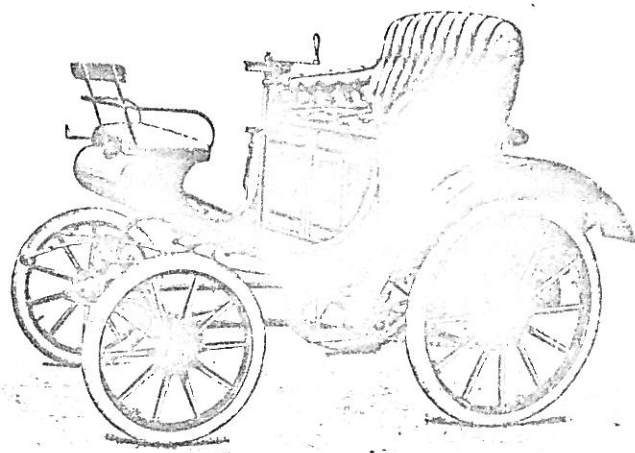
I tiden 18.-22.oktober ble det holdt en bilutstilling i Leipzig. Om denne begivenheten skrev et av tidsskriftene:



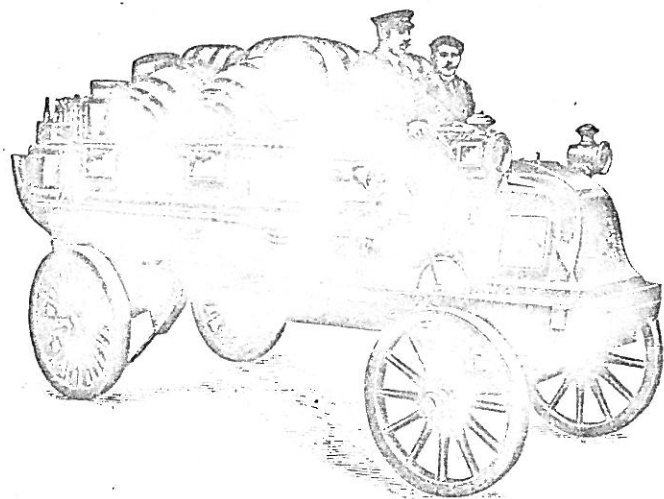
Varebilen som kunne ominnredes til turbil til søndagsbruk!



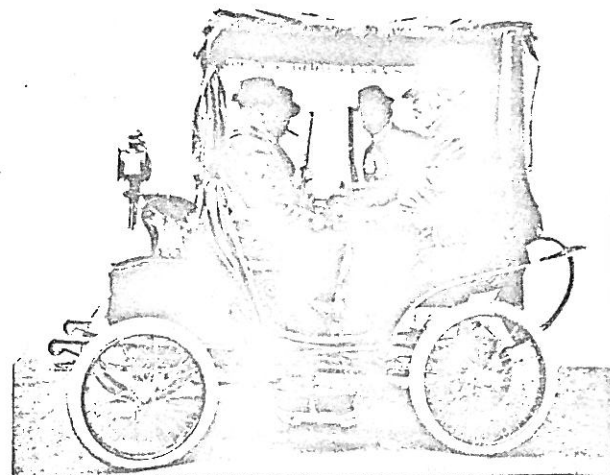
Adlerfabrikkens «Tonneau», typen på «den moderne Automobil».



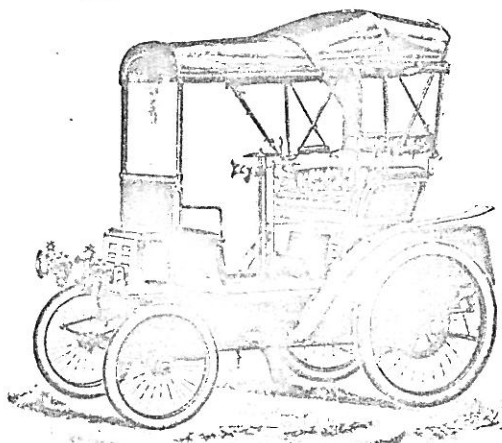
Den nye, oppsiktsvekkende Opel 3—4 seter med innkapslet bensinmotor.



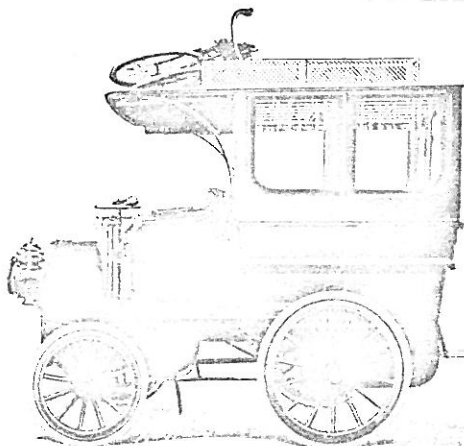
Øl-bil fra Bielefelder Maschinenfabrik.



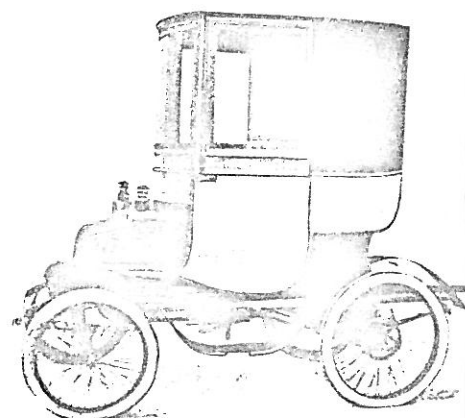
«Reise & Sportsvogn for fire personer».



Patent-motorvognen «IDEAL» fra Benz & Co i Mannheim.



«Omnibus for 6 eller flere personer» fra Dieterich & Co.



Coupé «Georges Richard» for to personer.

høye turtall, 2000 omdreininger pr. minutt, kan kraften ikke overføres direkte til akselen. Det skjer ved hjelp av en utvekslingsmekanisme.

"Kentaur", et lett, fireseters kjøretøy fra det franske firmaet Panhard & Levasor i Paris vekker oppmerksomhet på grunn av sin egenartede form. Det drives fram av en motor på 6-8 hK som arbeider i fire takter med elektromagnetisk tenning. Kjøling ved hjelp av vann, kraftoverføring ved hjelp av kjeder - som er det vanlige.

Firmaet Automobil & Kraftmaschinen-gesellschaft i München stiller ut en elegant Coupe for to personer.

Modellen "Tonneau" fra Adler-werkene, tidligere Heinrich Kleyer, Frankfurt am Main har alle kjennetegn som karakteriserer en moderne automobil. Vognen har plass til 4 personer, en $4\frac{1}{2}$ hK motor med vannkjøling, og er utstyrt for 3 kjørehastigheter, resp. 6,5, 14 og 27 kilometer i timen, og den kan også kjøre baklengs med en hastighet på 4,5 kilometer i timen. Motoren er plassert foran i kjøretøyet og er lett å komme til fra alle kanter. Vannet blir avkjølet i kjølerør påmontert ribber, tenningen er også her elektrisk, og kraftoverføringen skjer ved hjelp av en friksjons-kobling med særskilt aksel. Drivremmer og kjeder er rett og slett bortfalt! I bakakselen ligger dobbeltdrift-mekanismen, og på innsiden av hjulene sitter kraftige båndbremses. En tredje og effektiv båndbremse virker direkte på kraftoverføringsmekanismen.

Til slutt vil vi gjerne nevne to interessante kjøretøyer: En reise- og sportsvogn fra Nürnberger Motoren-fahrzeugunion og Opels motorvogn med innkapslet bensinmotor.

 Dette var altså aktuell bilreportasje anno 1901. Vi kan ikke la være å trekke på smilebåndet når vi ser hva datidens oppfatning av eleganse gikk ut på. Men hva vil fremtiden si om våre egne, aktuelle reportasjer fra våre dagers bilutstillinger?

SLIK UNNGÅS ØDELEGGELSE AV LAGREDE GAMMELBILER.

Lagringsplass: Fri for fuktighet og trekk, uten direkte sollys.

Hjul og felger: Rustangrepne felger rengjøres og antirust-males etter at dekkene er demontert. Disse rengjøres, og evt. skader repareres. Slangene innsettes med talkum, ventilnåler ettersees/skiftes. Lufttrykket i dekk som lagres påsatt felgen skal ha ca. 3/4 av det trykk som anbefales ved kjøring.

Motor: I forbindelse med lagring varmkjøres motoren i 10 min. En gang i måneden sveives motoren rundt samtidig som 5 ccm. motorolje tilføres hver sylinder gjennom tennplugg-hullet.

Kjølesystem: Rengjøres med svak sodaoppløsning som får stå ett døgn, hvorefter kjølesystemet tappes og gjennomskylles.

Brennstoffsystem: Brennstoffet i bensindrevne kjøretøyer avtappes. Bensinpumpens membran kontrolleres, bensinfilteret og forgasseren rengjøres.

Elektrisk anlegg: Batteriet sendes til oppbevaring/lading hos spesialist. Batteriholderen rengjøres og males eller innsettes med vaselin. Strømfordeleren (eller magneten) demonteres og oppbevares innendørs, hvis man ikke har varmgarasje. Tørre og/eller skadede kabler utskiftes. Tennpluggen renses og justeres.

Gear/kardang: Gearspaken bør stå i "fri". Eventuelle overføringsledd smøres. Ved månedlig "tørning" av motoren bør man sørge for at drevene i gearkasse og kardang snur rundt, ved å jekke opp et bakhjul og sette gearspaken i høygear.

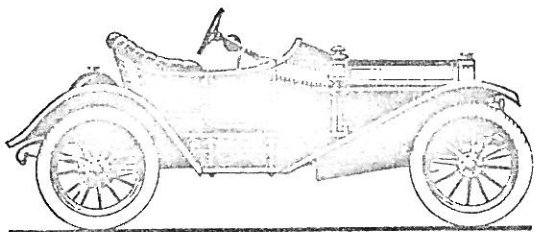
Styring: Alle styreledd holdes rene og velsmurte.

Hjullager: Rengjøres og smøres. Snu hjulene rundt noen omdreininger hver måned.

Bremsesystem: Rust på bremsetromlene fjernes. Alle mekaniske ledd holdes rene og velsmurte. På hydrauliske anlegg kontrolleres gummipakningene i bremsesylindrene. Bremsepedalen bør trykkes ned noen ganger i samband med den månedlige vedlikeholds-prosedyren.

Chassis og karoseri: Vaskes og antirust-males ved behov. Fjærer rengjøres og smøres. Hengsler og låser smøres med olje. Krom og umalt metall settes inn med fett. Stofftrekk renses, lær settes inn med olivenolje. Chassis smøres, og vinduene settes på gløtt for ventilasjon.

1911-OVERLAND 46-SPORT ROADSTER



Det amerikanske selskapet Willys-Overland — som for øvrig har æren for konstruksjonen av det berømte militærkjæretøyet jeep'en, ble etablert i 1907. Overlandfabrikken var gått konkurs og ble overtatt av en av sine egne forhandlere, John North Willys. Denne dyktige forretningsmannen fikk foretaket på rett kjøp igjen. Ja, så godt arbeid gjorde han, at mindre enn et halvt snes år senere lå Willys-Overland på 2. plassen når det gjaldt bilproduksjon, bare Ford var større.

I tiden 1914 til 1932 ble det fremstilt en rekke dyrere modeller forsynt med nesten lydløse glide-motorer etter C. Y. Knights patent. Denne toseters roadster med sin, etter datidens begreper, elegante linjeføring, hadde en konvensjonell 4 sylinders ventilmotor, mens vekslingen foregikk ved hjelp av et pedalbetynt planetgear i stil med det som var i bruk i Fords T-modell.

Skuddsikker bil - 50 år

Al Capone trygg for bomber og granater

Spesial-innretningene i James Bond-bilene er ikke nye. En bil som kunne beskytte sine passasjerer mot alt fra en geværkule til en liten bombe, fantes på amerikanske veier allerede for over 50 år siden!

Dette var den beryktede, og vakre, Rolls-Roycen til Al Capone, en fire-tonns plateståls-limousine som var bygget på et chassis fra 1921 til den i de dager uhorde pris av 35.000 kroner.

Capone fikk spesialbygget en slik at han skulle kunne kjøre trygt i den lovløse forbudstiden, og han brukte den regelmessig i mange år.

Passasjeravdelingen som gangsteren kjørte i hadde vinduer som var mindre enn én fot i firkant. Resten av karosseriet var spesielt forsterket med herdet stål, som skulle få en tommygunkule til å prelle av når den ble fyrt av på ti meters hold.

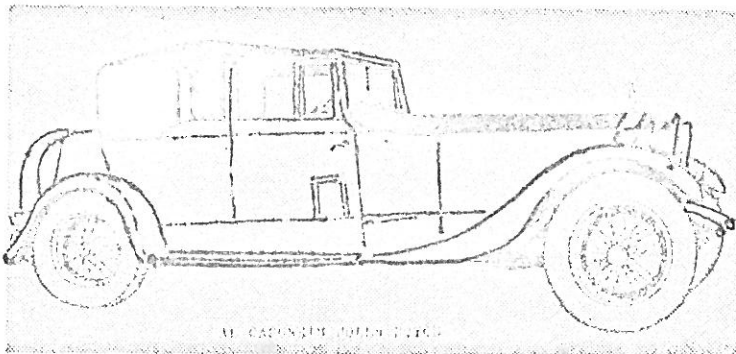
Senere gikk bilen over i show-business, og dro rundt til amerikanske teatre. Den ble til og med fraktet til Europa i tredveårene ved fremvisningen av filmen «Scarface» som handlet om Capone. Denne filmen ble vist både på Kontinentet og i Storbritannia.

Bilen dukket opp i Sør-Afrika — den ble solgt for over 17.000 kroner for ti år siden — og i dag er den sannsynligvis verdt tre ganger så meget.

Til tross for at Rolls-Royce bare leverte chassiset og nextet å ha noe med karosseriet å gjøre, var bilens uiførelse allikevel av meget høy kvalitet.

For til tross for at de fleste av Capones konkurrenter døde med støvlene på, levde Scarface selv,

takket være sin kulesikre Rolls-Royce, lenge nok til å sone fengselstraffen sin. (BULLS).



Al Capones skuddsikre Rolls Royce.

RETT SKAL VÆRE RETT.....

-Eric Løfberg's CHRYSLER brannbil er ikke er 1935-modell, slik vi skrev i "Gammelbil-Posten" nr.3/73, men en 1933! Den kommer heller ikke fra Danmark, men fra Skåne, som jo forresten ligger ganske nær Danmark.....!

-Om vi skal tro "Veteranvogn-Posten" og dens måte å oppfatte navn på, så har vi gjort hr. Jan Glemminge den urett å stave hans navn "Glenninge". Vi beklager.....!

Undertegnede åpner mandag 15. april under navn

Drammens Bilophugning,

Bedehusgangen, med kjøp av biler til ophugning.

Telefon 738.

Erbødiggst
O. Kr. Gjerde.

TILSAUGS:

PLYMOUTH 1949-modell 4-d. sedan m. bra motor. Bilen er godkjent av Statens Bilsakkyndige i 1967, og har siden vært registrert på nr. F-70079. Endel karosserirust. Vinterdekk medfølger. Prisforlangende: kr. 200.-

-henv. ODDVAR WEIERUD,
Sehesteds gt. 5, (Nybyen)
3000 DRAMMEN.

CHEVROLET "Master" 2-d. sedan 1933, og CHEVROLET 1930 åpen 5-seter selges.

THORMOD BRENNNA,
Tranby.

TILSAUGS:

FORD V-8 1937-mod. 2-dørs sedan i meget bra stand.

REIDAR KRISTIANSEN,
Engelsrud Terrasse 1,
ASKER.

(siste hus på høyre side før "Engelsrud Kro" på "gamleveien" til Oslo.)

PLYMOUTH 1935-modell selges.

- tlf. 83 61 01, lørdag eller søndag formiddag.

SELGES:

- FORD "Junior" 1934-modell
- CHEVROLET "Standard" 1936, 2-d. sedan,
- HENRY J. 1953-modell.

ØIVIND VIKER,
Svelvikveien, DRAMMEN.

tlf. priv.: 81 01 83, arb.: 83 24 80.

TILSAUGS:

HUPMOBILE "Century Eight" 4-d. sedan 1929-mod.+ 1 delebil, 27/28-mod. AUBURN 6/85, 1930-mod. ukompl. delebil, HUDSON 1940-mod. 2-d. sedan, bra, kjørbar.

ØIVIND LANGELAND,
box 1081,
3001 DRAMMEN.

TILSAUGS:

PLYMOUTH 1936-mod. 4-d. 5-seter sedan skal selges snarest. Bilen har tidl. tilhørt soknepresten i Nittedal. Prisen er ukjent, men bilen MÅ selges på grunn av flytting.

henv. JARLE JOHANSEN,
Hønefoss.

tlf. privat: (067) 21211, -arbeidssted (Helgelandsmoen): (067) 23022, linje 784.

SELGES:

CHEVROLET "Standard" 1934-modell 4-dørs sedan, i bra stand, kr. 1000,-.

GUNNAR KRISTIANSEN,
Åsen, 3050 MJØNDALEN.

K J Ø P E S :

Til FORD "B" Tudor Sedan 1932-modell:

Dørhåndtak, -vindussveiver, -radiatorlokk, -reservehjul, -2 st. hemper til motorpanser, -høyre baklykt, -1 st. frontlykt, -bagadje grind, -amperemeter, -støtfangere (foran og bak), -radiatorgrill.

FRODE RISDAL,
Dikemark Sykehus,
Aud Bierget,
1385 SOLBERG.

-tlf. 78 16 60, linje 379.

ØNSKES KJØPT:

Kardang til FORD "A"-modell.

MARTIN GILJAMSE,
3320 V E S T F O S S E N.
-tlf. 85 07 11.

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

-organ for venner av gamle automobiler og motorcykler, spesielt utgitt for "Gammelbilkklubben" (Drammen)

NR. 4/1973 (nr.6 siden starten) 2. ÅRG.
utgivelsesdato: 2. mai 1973

ANNONSER I AVISEN ER GRATIS.

Avisens adresse er:-

"GAMMELBIL-POSTEN"
Øivind Langeland,
postbox 1081,
3001 DRAMMEN.

TILSAUGS:

PLYMOUTH 1938-mod. 4-dørs sedan,
PLYMOUTH 1939-mod. 4-dørs sedan,

begge i meget bra stand.

TORRE ØDEGAARD,
Nordbyveien 91,
3000 DRAMMEN.

A N N O N S E R (forts.)

SELGES: 1 sommerdekk (nesten nytt) 5.20 x 15", passer bl.a. til SAAB, kr.50,-
 1 felg med dekk 31 x 4.40"
 1 reservehjulsholder (m/messing-vingemutter) fra 1910-15,
 2 tallerkenfelger med dekk 5,25-5,50 x 21"
 2 reservehjulsholdere for sidehjul,
 3 dekk 6.00 x 20"
 1 instrumentbord for STUDEBAKER 1919/20,
 DODGE 1920: forgasser, speedometer, ventiler, (evt. andre deler)
 1 JAEGER (Paris) speedometer, 8 cm. diameter
 1 REPUBLIC bensintank 1918/19,
 2 dørhåndtak ca. 1910-15,
 2 støtfangere 1,30-1,40 m. lange,
 OAKLAND 1926-27: Radiator, radiatorkappe m/emblem samt 2 lykteringer,
 2 4-hulls stål-eker-felger med dekk 4,00 x 18"
 1 gammel rattsnikke ca. 1920 m/treratt og hendler f/gass og tenning,
 2 støpte 5-hulls felger ca. 18" og 20", passer f/ FIAT og OPEL,

KJØPES: Åpen A-FORD ønskes kjøpt. Lukket A-FORD i god stand har også interesse. Andre amerikanske vogner kan gis i bytte.
 Alle deler for BUICK 1929 og PACKARD 1929 (begge minste serie) kjøpes. Videre søkes deler til GRAHAM PAIGE 1929/30, samt dekk i dimensjonene 6.50 x 20" og 5.00-5.50 x 20".

JAN GLEMMINGE,
 Korsveien 62, Åssiden DRAMMEN.
 telefon (sent om kvelden): (02) 82 20 76.
 -eller fast adresse: Rolvsøy, 1720 GREÅKER.

KJØPES: 5 st. dekk 28 x 3" clinch (vulst)
 Parkerings-stativ for HARLEY DAVIDSON 1922-mod.
 Gummi håndtak for HARLEY DAVIDSON og INDIAN
 Bjarne Holmen,
 Engene 55, 3000 DRAMMEN

Til MERCEDES BENZ "230" 1938-modell søkes:

2 låsebeslag for bagasjeroms-lokket,
 2 originale baklykter,
 originale skiltlys-lamper
 evt. litteratur/brosjyrer/fotos som omhandler type "230".
 disp. Peter Wessel,
 Wessels Kulforretning, Drammen.
 (alternativ kontaktmann: ØIVIND VIKER, Svelvikveien
 tlf. 81 01 83 . (arb.:83 24 80)

TILSAIGS:

BEDFORD varevogn (stor kassevogn) laste-evne ca. 800 kg. med meget bra gummi 7.00 x 13". Bilen egner seg ypperlig til å benyttes til tur-/camping-bil, "byggebil" etc. Har vært registrert for ett år siden. Bilen "gis bort" for kr. 200,-
 ROVER 6-cyl. topp/side-ventil-motor, m/slipte ventiler og nye stempelfjærer, (1952/53-modell). Clutch, dobbelt S.U.-forgasser, tenningshode etc. medfølger. Ikke sammensatt. Selges for selvkost, kr.600,-

ØIVIND LANGE LAND,
 postbox 1081, 3001 DRAMMEN.