

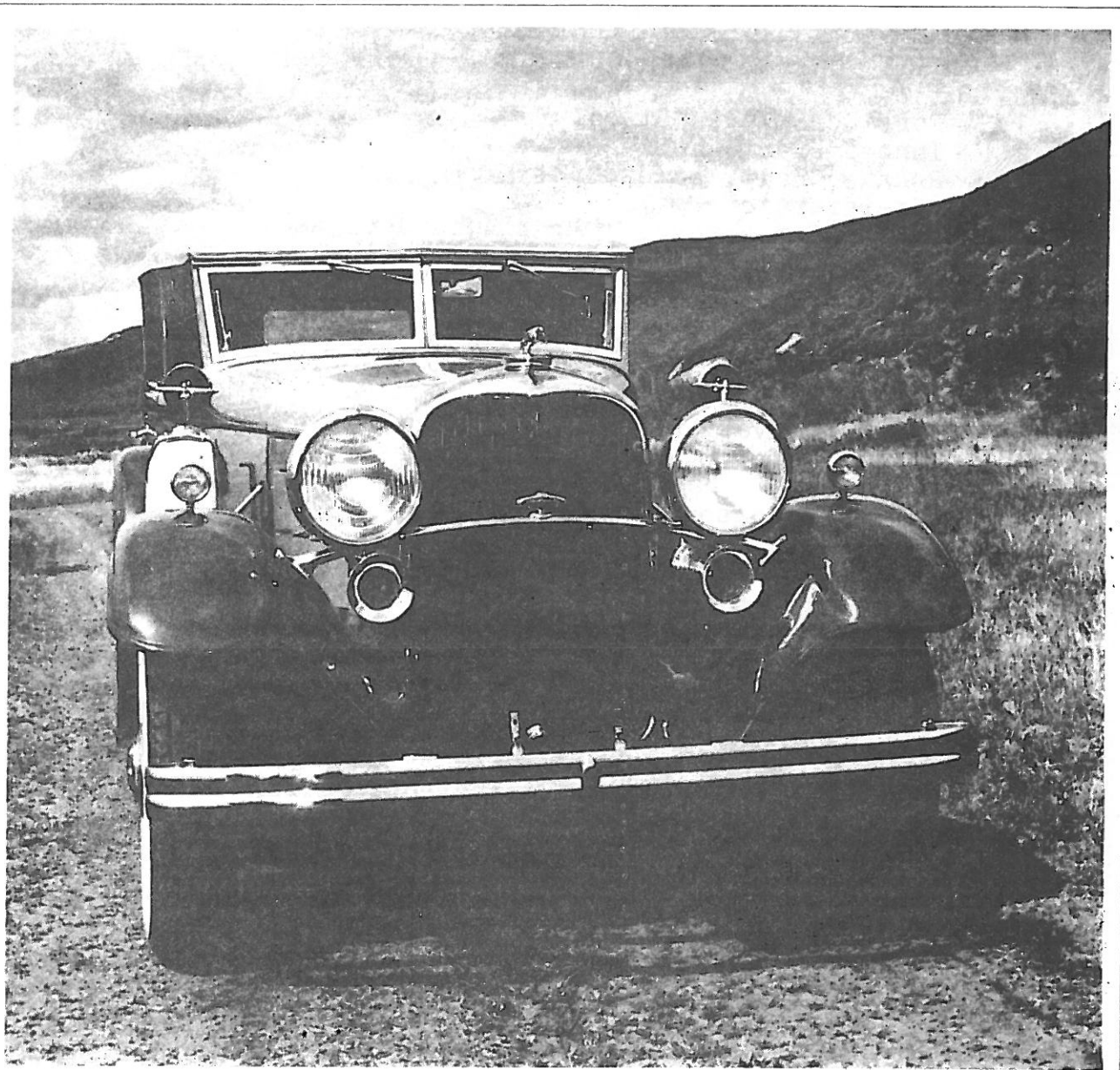
GAMMELBIL -



NR. 4 · 1975 4. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

● *posten*



Motorhistorisk klubb · Drammen

DETTE NUMMER INNEHOLDER :

- s. 1: Forsiden: 1932 "Lincoln"
- s. 2: Innholdsfortegnelse
- s. 3: Redaksjonelt. Adresser
- s. 4: Møtereferatene
- s. 5: Tabell for beregning av kabeldimensjoner
- s. 6-7: MC-siden (NSU's historie, del III)
- s. 8: Månedens veteran. Neste møte. FAMILIEPICNIC
- s. 9-10: Pioner og veteraner. (KNA's 25-års jubileum)
- s. 11-14: Henry's Lady "A". (Del III, 1930)
- s. 15: Innbydelse til teknisk møte/"vårsjekk"
- s. 16: "Drammensløpet '75"
- s. 17: "Litt av hvert om amått og stort"
- s. 18: Terminlister (MHK og NVK). Annonser
- s. 19-21: Annonser
- s. 22: Baksideannonsen.

-----ooo00ooo-----

FORSIDEN:

Denne Lincoln KB 1932-modell, tilhørende Harrah's Automobile Collection i Reno, California, er restaurert til minste detalj. Den er utstyrt med en V-12 motor, som gir bilen en toppfart på 95 m.p.h. (ca. 153 km/t.)

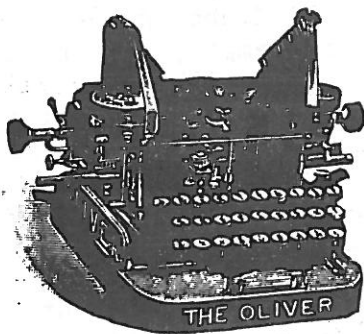
GAMMELBIL - posten

ORGAN FOR
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN.
- samt andre venner av gamle
automobiler og motorcykler -

NR. 4/1975 (nr. 25) - April - 4. ÅRGANG

REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN
(Benytt denne adresse ved abonnementsbetaling og øvrige henvendelser.)
ARSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-



Redaksjonelt

Må det være tillatt å konstatere at det nå synes hevet over tvil at våren endelig er her; - undertegnede har forlenget observert såvel stør, lørke og hestehov, og idet mars måned svant hen i påskehelgen ble samtidig den lange makkoen kastet i et anfall av vårny glede.

Det skal innrømmes at det ikke skjedde helt uten hutring; - det er derfor ennå kaldt av de gjenværende snøflekkene på dekkanten hvor undertegnede holder til, så kanskje var avdukningen av de "unevnlige" noe overilet og lite overveid. Men skitt, er det vår så er det vår!

Påsken har forresten stort sett blitt tilbragt innendørs, ikke minst fordi red. nå er så lei

av vinter og minusgrader at han ikke tilhører dem som drar til fjells og oppsøker ennå mer av samme slags! Ellers har "hjemmepåske" vært avgjørende for utgivelsen av dette nummer av avisen, som altså er produsert uten hensyntagen til helligdagsfreden.

Et ytterligere bevis på at det våres mener vi å finne i det faktum at vi denne gang kan bringe såvel terminlister for sesongen som innbydelse til de første arrangementer av utendørs art. Det blir tidlig start i år, og temmelig tett pakket med vmse tilstelninger later også den forestående sommeren til å bli. I neste måned braker det altså løs på vårt lokale plan. Nå gjelder det å raske på med å få "gamlingen" klar, for om få uker går vi altså inn i en uhyre motorhistorisk sesong...!

Ö.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strömsö. 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24.

Stiftet 18. okt. 1972



KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, Box 174, 3430 SPIKKESTAD
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollvn. 34c, 3400 LIERBYEN
SEKRETÆR: Bjørn S. Nilsen, Jonsokvn. 22, 3000 DRAMMEN
KASSERER: Tore Ødegaard, Nordbyveien 91, 3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Riksveien, 3020 KROKSTADELVA
STYREMEDLEM 2: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJØNDALEN
- Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år. -

MEDLEMSMØTET 4. MARS.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Omlag 70 motorhistorikere kunne formann Alf Bryhn ønske velkommen til vårt marsmøte på HV-huset. Han rettet også en spesiell velkomsthilsen til damene, som nå også begynner å innfinne seg.

I sin innledning meddelte formannen at aftenens foredragsholder, Dag Johanne- sen, dessverre hadde meldt sykdomsforfall. Deretter fortsatte han med en henstil- ling til dem som ennå skylder leie for plass på låven, om å ordne dette forholdet omgående. Deretter refererte han et tilbud fra Stein Allsted om dekk i dimensjon 4.75x19" til gunstige priser.

Formannen i løpskomiteen, Håkon W. Røine, orienterte så om de foreliggende planer for kommende sesong. Man vil i den utstrekning det er mulig ta hensyn til de øv- rige klubbens terminlister og således forsøke å unngå "løpskollisjoner". Rolf - Alexandersen (NAMK's sekretær) antydte at såvel Norsk A Modell Klubb og V8=Regis- tær kan være interessert i et samarbeide omkring et felles byttemøte, og foreslo at man søker å involvere også de øvrige klubbene i et eventuelt slikt foretagende.

Formannen refererte så punkt for punkt innstillingen fra vår tekniske komite, og den syntes meget positiv. Komiteens formann, Øystein Kleppan, ga endel utfyllen- de kommentarer og besvarte spørsmål i sakens anledning.

En forespørsel fra styret til salen hvorvidt det var noe i forbindelse med av- viklingen av møtene man ønsket endret, ga inntrykk av at man er fornøyd med møte- ne slik de nå er.

Så kunne Per Gran-Henriksen få slippe til, og han ga oss en generell oriente- ring vedrørende beregning av kabeldimensjoner i motorkjøretøyers elektriske an- legg. Han illustrerte sitt innlegg med tabeller; - disse er gjengitt på side 5 i dette nummer av GAMMELBIL-POSTEN.

Dermed var det kaffepause, loddsalg og "gammelbilprat en masse"; sistnevnte er for mange møtekveldens store høydepunkt.

"Medlemmenes 10 minutter", som avløste kaffepausen, gikk denne gang stort sett ut på å etterlyse deler. (Red's kommentar: -Dette kan også gjøres minst li- ke effektivt gjennom GAMMELBIL-POSTEN's annonsespalter!)

Etter at trekningen i aftenutlodningen var unnagjort, rigget Gunnar Kristian- sen til fremviseren. Han har vært meget flittig med sitt filmkamera, og resulta- tene av opptakene var det nå vi fikk ta del i. I en halvtimes sammensatt farge- film fra de fleste av fjorårets arrangementer -væsentlig med lokalt tilsnitt- fikk vi gjenoppleve begivenhetene på lerretet, noe alle tydelig satte pris på.

Dermed var kvelden tilendebragt, og formannen kunne heve møtet.

ref.

STYREMØTET 13. MARS.

Styremøtet torsdag 13.mars ble holdt hjemme hos Per Gran-Henriksen i Lierbyen. Formannen refererte først innkomne brev, og fortsatte deretter med å bekjentgjø- re at det har ankommet 60 vognmerker, som nå går til emaljering. Trolig vil et ferdig merke kunne presenteres på april møtet. Det er også innhentet nytt til- bud på jakkemerker, men av økonomiske grunner må dette antagelig utstå inntil videre.

Et forslag om et felles byttemøte med de øvrige klubbene finner styret interes- sant, men vår kapasitet vil neppe rekke for flere arrangementsopplegg i sommer. Det ble videre vedtatt å sette fortgang i trykking av nye lover, noe redaktø- ren vil forsøke å få besørget snarest.

Innstillingen fra teknisk komite er nå vedtatt i prinsippet, men kan i påvente av FIVA's regler ikke formelt godkjennes før disse foreligger.

Ellers på møtet ble det luftet en tanke om et arrangement for pensjonister, og endel forarbeide vil her bli igangsatt før konkrete planer kan fremlegges. Vi- dere ble det påpekt at navnet på vinneren av fjorårets Drømmensløp snarest må besørges gravert på vandrepokalen. Tilslutt drøftet man litt omkring et felles klubbmøte på styreplan med sikte på en bedre koordinering av løp og andre ar- rangementer, og ved 22.30-tiden ble møtet hevet.

ref.

TABELL FOR BEREGNING AV KABELDIMENSJONER:

	Tverrsnitt i mm ² .	Maksimal trådbelastning i ampere.	Spenningsfall pr. løpende m. v/ maksimal belastning.	Anvendelsesområde:
3 % spenningsfall max.	0,75	5	0,12 V	Kontrollamper, bensin- og termperaturmålere og lignende.
	1,0	7	0,12 V	Dashbordbelysning, interiørbelysning og lignende.
	1,5	11	0,13 V	Park- og retningslys, primærstrømkretsen til tenning o.l.
	2,5	18	0,12 V	Hovedlys, ekstralys (tåkelys, "1000-metere", arbeidslys) o.l.
	4	30	0,13 V	Fra startrele (batteri) til amperemeter og kontrollboks. Likestrøms- og vekselstrømsdynamens hovedstrømkrets; strømføring til lysrele o.l. (Tverrsnitt velges ut fra belastningsstrøm, kabellengde og evt. valgt spenningsfall)
	6	40	0,12 V	
	10	60	0,10 V	
0,5 V spenningsfall max.	50	300	0,105 V	Batterikabel for personbiler med 6 volts anlegg
	25	150	0,105 V	Batterikabel for mindre personbiler med 12 volts anlegg.
	35	200	0,10 V	Batterikabel for større personbiler med 12 volts anlegg.

- ENGELSK TYPEBETEGNELSE PÅ KABEL:

(eksempel): 28/012" = kablen består av 28 tråder, hver med en diameter på 0,012".

OHM'S LOV.

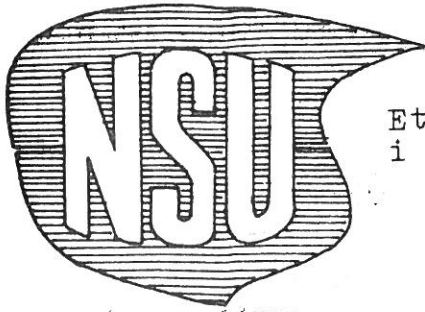
(Ohm er enheten for motstand. En tykk ledning har liten motstand og lar strømmen lett passere, på samme måte som vann uten vanskeligheter kan renne igjennom et tykt rør. En tynn ledning gjør større motstand mot strømmen, akkurat som et tynt rør gjør motstand mot vannstrømmen. Kobberledninger har lav motstand og slipper strøm lett igjennom.)

Strømstyrken i ampere.....= I
 Spenningen i volt.....= E
 Motstand i ohm.....= R
 Arbeidshastigheten i watt.....= P

$$E = I \times R. \quad I = \frac{E}{R}. \quad R = \frac{E}{I}. \quad P = \frac{I \times E}{I^2 \times R}. \quad I = \frac{P}{E}.$$

— ET EKSEMPEL:

En 36 watts billyspære får strøm fra et 12 V batteri. Den bruker altså en strømstyrke på $\frac{36}{12} = 3$ ampere, fordi $\frac{\text{watt}}{\text{volt}} = \text{ampere}$ ($I = \frac{P}{E}$.)



Etter en spesialartikkel i "MC-NYTT" av Åke Wremp, fritt oversatt

av Öivind Langeland.

(DEL III)

MC-SIDEN

— EN AV DE FIRE STORE

I Sverige ble NSU Max raskt en salgssuksess. Maskinen representerte en helt ny

stil med oljetett og helt innkapslet blokkmotor, ren plateramme i sort med gulldekor samt en passelig mengde kromdetaljer. Såvel for- som bakhjulsfjæring hadde hydrauliske dempere, videre var drivkledet helt innkapslet. På sett og vis var Max en sportslig maskin men allikevel godt egnet for brukskjøring på den tidens oftest grusdekte veier. Skjermene var ganske dype, og tillot kjøring på temmelig sølete veier uten at føreren ble nevneverdig tilgriset. Den imponerende lydporten, som gikk fra midt under motoren til bakenfor bakhjulet, ga en effektiv demping av motorstøven, i motsetning til f.eks. de engelske "blikkbokspottene". NSU's lyddempere var vitenskaplig utprøvde, og kunne til og med doku-

mentere en phonverdi. Mest interessant var kanskje selve motoren, som hadde overliggende kamaksel med en meget spesiell drift. Et mellomhjul, som ble drevet av motordrevet og overførte kraften til gearkassen, drev også en eksenteraksel nede ved veivhuset. Fra denne eksenterakselen gikk et par veivstenger opp til toppen. Der snudde man prosedyren og lot veivstengene drive den overliggende kamakselen rundt. Endelig fantes det et par vanlige vippearmer som påvirket ventilene.

En annen "racerfinesse" var de helt innkapslede hårnålsfjærene.

Samtidig med Max'en bygget NSU også sine berømte racermaskiner, og noen av erfaringene derfra kom standardmaskinene til gode. Bl.a. erstattet man

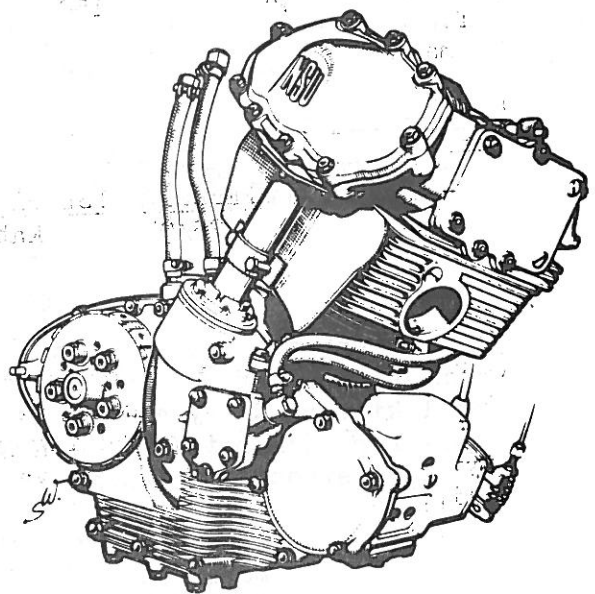


Racerføreren Werner Haas, som skaffet NSU store triumfer i den tiden fabrikkens raceravdeling bestod.

platenavene med støpte fullbremsnav av aluminium, samtidig som modellnavnet ble forandret til NSU Supermax.

For privatbruk solgte NSU en liten serie av spesialtrimmede Max-maskiner, kalt Sportmax. De hadde en motoreffekt på hele 28 hk/9000 o.min., veide bare 112 kg. og hadde en maksimalhastighet på omkring 195 km/t. I hendene på rutinerte roadracingførere konkurrerte Sportmax'en ofte om plassene tett oppunder fabrikktoppen.

En annen spesialmaskin var den lille Sportfox'en, -også kalt Rennfox-, som også var en produksjonsracer. Slagvolumet var på bare 98 ccm og motoren hadde helt innkapslede toppventiler som var støtstangsstyrte. Effekten lå på 7,5 hk, men i 1950 var dette tilstrekkelig til å slå ut de aller fleste



Rennfoxmotoren på 125 ccm i sin første versjon med kamdriften på høyre side. Vi ser de spesielle kjøleflensene, den åpne clutchen og Bosch-magneten lengst foran. På siden av motoren sitter en plate som leder avkjølingsluften tett inntil sylindren.

"hjemmetrimmede" 125-kubikk'ere. Noen av disse maskiner ble også importert til Sverige; den første ble kjørt av Börje Svensson, som brukte å komme inn som nr. to eller tre etter Lill-Orsa.

RACERAVDELINGEN

Den gamle førkrigsraceren med kompressor ble kjørt i en del nasjonale konkurranser på begynnelsen av 40-tallet, fortrinnsvis ført av Wilhelm Herz. Men så kom FIM's kompressorforbud, som tvang NSU til å begynne å konstruere en helt ny motor, en rekkefirer med overliggende kamaksler og fire forgassere. Albert Rader hadde ansvaret for dette arbeidet, som fremdeles foregikk på rennsportavdelingen i Neckarsulm. Debuten skjedde i 1951, men barnesykdommene var dessverre legio. Effekten lå allerede på 53 hk, med finpuss og ytterligere eksperimenter burde det være forholdsvis enkelt å komme opp i 60-65 hk. Problemer med kjølingen, smøringen og ventilene gjorde imidlertid Roder tvunget til å legge 500-motoren tilside.

Istedet begynte han og hans kollega Dr. Froede å interessere seg for de to minste racerklassene, 125 og 250 ccm. Roder tok ganske enkelt cylinder og topp fra den firesylindrede 500-kubikk'eren, satte disse på et nytt veivhus og fikk således en 125 cc racer med overliggende kamaksler. Den ble prøvet bl.a. på Solitudebanen på slutten av 1951, og de fleste trodde da fremdeles at det dreide seg om en "forsøkskannin" som skulle utvikle bedre 500-maskiner. I vinterhalvåret fortsatte arbeidet på fabrikken og i 1952 var man klar for en helhjertet innsats i de store konkurransene.

Et fabrikklag var også satt opp. Det bestod av tyskerne Wilhelm Hofman og Otto Daiker pluss italieneren Roberto Colombo. I noen konkurranser kjørte dessuten engelskmannen Bill Lomas for NSU. Alle disse førere ble imidlertid forvist til annen- og tredjeplassene, når NSU's neste lagmedlem dukket opp på arenaen. Hans navn var Werner Haas og debuten foregikk i Tysklands GP på Solitude i 1952, forøvrig landets VM-debut i moderne tid. Både Colombo og Hofman hadde crashet under treningen og stallsjefen Gustav Germer var på jakt etter en egnet fører som kunne overta. Tilbudet falt på den bare 24 år gamle Haas, som var påmeldt til konkurransen på sin trimmede 125 ccm Puch.

Etter noen prøveomganger med en unummerert treningsmaskin med en stor T på skiltet, beviste Haas sin dyktighet overfor stallsjefen, og samme kveld ble en formell kontrakt inngått mellom Haas og NSU-fabrikken. På konkurransedagen skulle Haas erstatte Roberto Colombo i 125-klassen.

Mot seg hadde Werner Haas et koppel hurtige ekvipasjer av italiensk opprinnelse;-på den tiden kom alle fabrikkmaskiner i de små klassene fra landet ved Middelhavet. Fremst blandt disse var Carlo Ubbiali på Mondial og Cecil Sandford på MV Agusta, sekundert av tyskeren H.P.Müller på Mondial samt Copeta på MV Agusta. Allerede i starten la Haas seg i teten til hjemmepublikums uhemmede glede. Man var ennå ikke riktig klar over hvem Haas var, men for publikum gjeldt det i første omgang at en tysk fører konkurrerte om VM-poengene, og det til og med på en tysk maskin.

Etter en fantastisk kamp med Ubbiali lyktes det Haas å dra forbi og passere målstreken 0,7 sekunder foran italieneren. Seiersseremonien i Tyskland etterpå inngikk i Tysklands motorhistorie med ovasjoner som kan sammenlignes med de som tidligere hadde blitt Mercedesførerne til del. Tyskland hadde atter steget frem i rampelyset og innehadde dermed en hovedrolle i VM-sammenheng.

At Haas' seier på hjemmebane ikke var en tilfeldighet, kunne han bevise noen måneder senere. Da fikk riktignok italienerne sjansen til å hylle sin favoritt Enrica Lorenzetti på Guzzi 250 som seierherre på Monza, men kun en hårsbredd for Werner Haas. Han kjørte NSU's nye tosylindrede 250 ccm, men fikk på grunn av en feil med clutchen denne gang nøye seg med runderekord.

(FORTS.)

Til et godt dekk hører en god slange

Det er dårlig økonomi å bruke en dårlig og gammel slange til et så godt dekk som „FORT“ DUNLOP. Alle Dunlop slanger er fremstillet av beste gummi og vulkanisert i riktig fasong.

De utsettes for inngående prøver innen de forlater fabrikk.

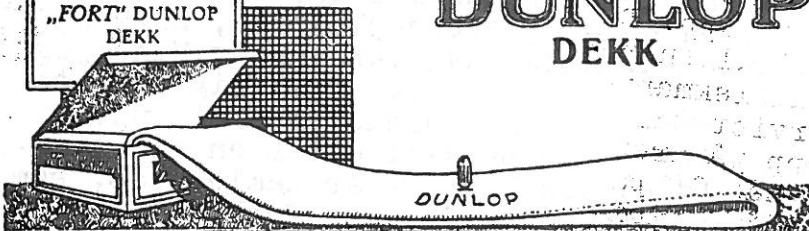


FORT DUNLOP
Et sterkt dekk av spesiell konstruksjon

Kjøp alltid en

DUNLOP SLANGE TIL ET DUNLOP DEKK

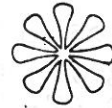
**DUNLOP
SLANGE**
En verdig ledsager til det berømte „FORT“ DUNLOP DEKK



Forhandlere:

Drammens Rutebil- & Bensinstasjon, Drammen.
Franz Nielsen, Drammen.
O. M. Foss, Lier.

B. H. Høvik, Røyken.
Nils Larsen, Hokksund.
Th. Foss, Kongsberg.

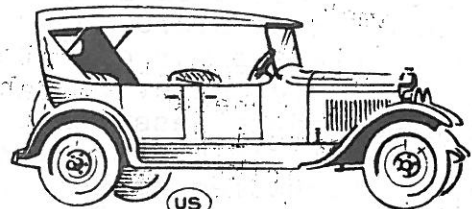


Neste møte:

Neste gang vi skal samles til medlemsmøte på "HEIME-VERNSHUSET", Landfalløya 131 blir **TIRSDAG 6. MAI KL.19.**

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

månedens veteran:



US
1926 • DODGE • TOURING

DODGE TOURING 1926.

Brødrene Dodge leverte først motorer til Ford, men startet i 1914 egen fabrikk. Deres første bil var DODGE 4, med 4 cyl. motor på 25 hk. I 1928 kjøpt Chryslerkonsernet hele Dodgefabrikken for 175 millioner dollars.

Torsdag 8. mai (Kr. Himmelfartsdag) arrangeres den tradisjonelle

“FAMILIE-PICNIC”

Det blir tidlig sesongstart i år, - allerede **TORSDAG 8. MAI** (på "Kristi Himmelfartsdag") går vår årlige **FAMILIE-PICNIC** av stabelen.

Vi møtes på plassen ved **LIERKROA** kl. 10.00, og turen vil gå syddover langs Drammensfjorden til en naturskjønn idyll.

Ta med nistekurv, og ellers alt som er nødvendig for en utflukt med opphold ute i det fri. Glem ikke pleddet, - husk det er tidlig ennå med skarp luft.

Vel møtt til en hyggelig utflukt, både med gammelt og nyere kjøretøy! Arrangementskomiteen.

PIONER OG VETERANER.

K.N.A.'s 25-års jubileum.

Fabrikkeier Chr. Schou:

Vi søker K.N.A.'s formann fra 1921 til 1928, fabrikkeier Chr. Schou, og spør om han har lyst til å fortelle Motorlivs lesere litt om hvad der har interessert ham mest under hans arbeide i klubben. Man kan lese i Motorlivs annaler at han har et langt og intenst virke i klubben bak sig, dels som styremedlem og dels som formann. Og for med en gang å komme inn på automobilens område, sier vi:

- De var jo i sin tid utvilsomt landets yngste bilist?

- Ja, det tror jeg nok kan være riktig, sier fabrikkeieren, jeg hadde kjøretillatelse allerede i 1906, i attenårsalderen, og dengangen var det ikke særlig mange biler i landet.

- Og hvad var det så De kjørte? Det var vel en av de gamle som man styrte med en pinne?

- Å nei såmen, den hadde da ratt. Men det var ellers en underlig fremtoning. Det var merkelig nok en Buick; cylinderen var anbragt under baksetet, men startsvive satt på siden av vognen. Der kunde fortelles meget morsomt om alt det opstyr den vakt hvor den for frem.

- De fikk altså lov til å kjøre avgårde med den hvor De vilde?

- Ja, det var der forsåvidt ingen vanskelighet med, men vi måtte jo melde på forhånd at vi kom. Skulde vi en tur op i Sørkedalen så måtte vi jo ha tillatelse, og det var nesten litt av et eventyr å dra avgårde så langt som til Sandviken. Man måtte jo stelle med bilen lange tider iforveien. Og det å ha hedersplassen på baksetet, som jo gjaldt som det fornemste, var jo i og for sig en nok så tvilsom fornøielse, all den stund man måtte stige ut hver gang der inntraff stans av en eller annen art, for å komme til motorens edlere deler.

- Hadde De noen særlig lang tur med den bilen?

- Ja, jeg husker vi i 1907 drog avgårde til Fagernes og reiste over Gjøvik til Vinstra. Jeg tror vi hadde ikke mindre enn 20 punkteringer på veien. Vi hadde jo ikke våre dagers fjæringer og gummidekker, og blev det altfor ilde så greide vi oss med å kjøre granbar inn i ringene og la det stå til.

- Kanskje det var såpass mange vanskeligheter ved motorkjøring at man klarte sig like godt med en rask hest?

- Å nei, så ilde var det nå ikke, sier herr Schou med et smil som kanskje kan bety at han ikke føler bemerkningen særlig smigrende for biltrafikkens barndom. Og så fortsetter han: Det var jo nesten folkemøte langs veiene hvor vi stoppet op, og møtene med hester og kuer kunde jo av og til by på nokså store anstrengelser. Og det var jo ikke så rart at folk utover bygdene la for dagen en mild grad av nysgjerrighet når de så uhyret komme, for også i byen var nysgjerrigheten stor. Jeg husker at når jeg kjørte nedover og stoppet op utenfor en butikk, var som regel gaten så svart av folk at politiet ukaldet kom til for å oprettholde almindelig orden og sørge for at vi kunde komme avgårde igjen.

- Og hvad var så den neste bil De kjørte?

- I 1909 kjøpte far en Benz i Mannheim som jeg var nede og hentet. Den kjørte vi tre uker i Tyskland, og det var i de dager en tur av nokså usedvanlig natur. De merker som ellers i den

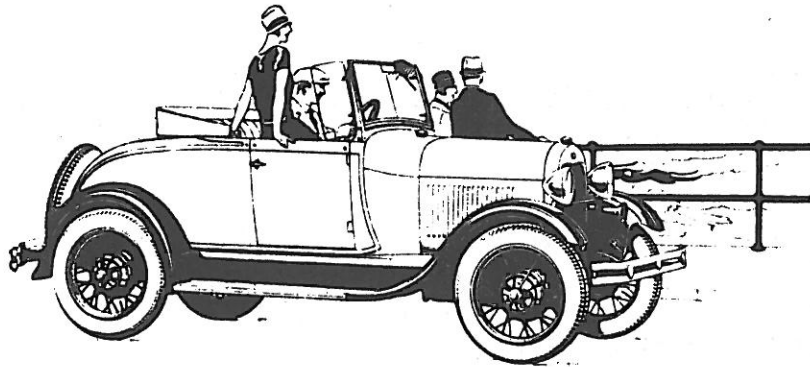
tid var de gjengse, var Mercedes og Benz. Det var i og for sig utmerkede og solide kjøretøier, selvom de ikke bød på den komfort og pålitelighet som det vi nu er vant med.

- Var det andre merker som hørte til pionerene?

- Barthold Andresen hadde såvidt jeg husker en Armstrong, og Mathiesen på Linderud hadde en Argylé. Og de kjøretøiene som man som regel ser avbildet med styrestang var vel de første eksemplarer som kom til Norge av Hupmobilemerket.

Så forlater vi bilismens barndom og lar samtalen gli over til K.N.A.

- Der er jo adskillig forandring å spore fra den tid da klubben hadde godt og vel et halvt hundre medlemmer og til nu. Selv kom jeg inn i 1909, og til og med 1910 var medlemstallet 70. Selvfølgelig var de dagers sammenkomster preget av det naturlige forhold at alle kjente hverandre, og derfor blev tonen og formen under samværet i høi grad kameratslig, preget av det man i god forstand kan kalle for klubbtone. At dette forhold måtte endres da klubbens medlemstall, særlig i de første krigens år, begynte å vokse sterkere, er ganske naturlig. Det er selvfølgelig også riktig at klubben har skjøttet sine opprinnelige mål ved å følge utviklingens sterke vekst. Men det kan jo ikke nektes at man av og til med en smule vemod tenker tilbake. Ellers husker jeg særlig fra krigsårene mange av de forhold som knytter sig til klubbens overenskomst med Foreign Office og Rubber Committee i London. Klubben hadde jo påtatt sig et ganske stort ansvar som påla den en forpliktelse til i høi grad å øve selvkontroll, og det førte den da også op i mange spennende situasjoner. Jeg tror jeg kan si at klubben møtte sin opgave også på dette felt som sig hør og bør. Senere, i min formannstid, heftet jeg mig særlig ved at interessen for bilsport vokste sig sterkere og sterkere. Vi arbeidet ganske meget med å få istand Korketrekkerløpet og isløpet på Gjersjøen, som til å begynne med var i enhver forstand vellyket, idet K.N.A. til og med tjente penger på det. Jeg holder i det hele tatt på at vi må søke å følge med i den internasjonale sportslige utvikling. Vi må komme over til egne Grand Prix-løp, og prøve å skaffe oss en egen bane. Sportsmomentet må til av mange grunner, ikke bare for sportens egen skyld. Der følger så mange gode ting i dens fotspor, kjennskapet til bilens ydeevne vokser, erfaringsområdet utvides, der skapes dyktige og kultiverte førere, og der ligger et nasjonalt incitament i at vi også er med på dette felt. Vi kan vel vanskelig nå så langt frem at vi selv skaper den stedegne norske vogn, og det er vel så at de forskjellige bilprodusenter legger megen vekt på å tilfredstille det norske marked. Men bortsett fra disse spørsmål som tildels knytter sig til sporten, vil jeg nevne at den viktigste opgave for klubben efter min mening alltid har vært å opprettholde et godt forhold til myndighetene og lovgivningen. Det understreker klubbens lojale arbeide mot de store mål, og det ligger en overordentlig stor vekt på at det gjennom klubben kan utnyttes meget av den godvilje som enkeltmann kan legge for dagen. Så har jeg også interessert mig sterkt for at K.N.A. alltid kunde ha de beste rutefortegnelser, gode karter og solide utenlandske forbindelse. K.N.A. skal i det hele tatt være et første-klasses opplysningsbyrå for sine medlemmer. I min tid søkte vi blandt annet å medvirke til dette ved å bytte funksjonærer med K.A.K. i Sverige under turistseasonene.- Ellers kunde der nok være så mangt å fortelle, men det er jo ikke gjort med et øieblikks varsel å finne frem de mere konkrete ting.



Henry's Lady

"A"

(Del III)

TABELL OVER FORD'S 1930-MODELLER.

Karosseri- modell:	Karosseribetegnelse:	Pris i dollars:
35-B	Standard Phaeton	440
40-B	Standard Roadster	150
40-B	De Luxe Roadster	520
45-B	Standard Coupe	495
45-B	De Luxe Coupe	545
50-B	Sport Coupe	525
55-B	Tudor Sedan	495
68-B	Cabriolet	625
140-B	Town Car (samme som i 1929)	1200
150-B	Stasjonsvoegn	640
155-C	Town Sedan (Murray)	640
155-D	Town Sedan (Briggs)	640
165-C	Standard Fordor Sedan (Murray)	600
165-D	Standard Fordor Sedan (Briggs)	600
170-B	Standard Fordor Sedan (Briggs)	600
170-B	De Luxe Fordor Sedan (Briggs)	640
180-A	De Luxe Phaeton	625
190-A	Victoria Coupe	580

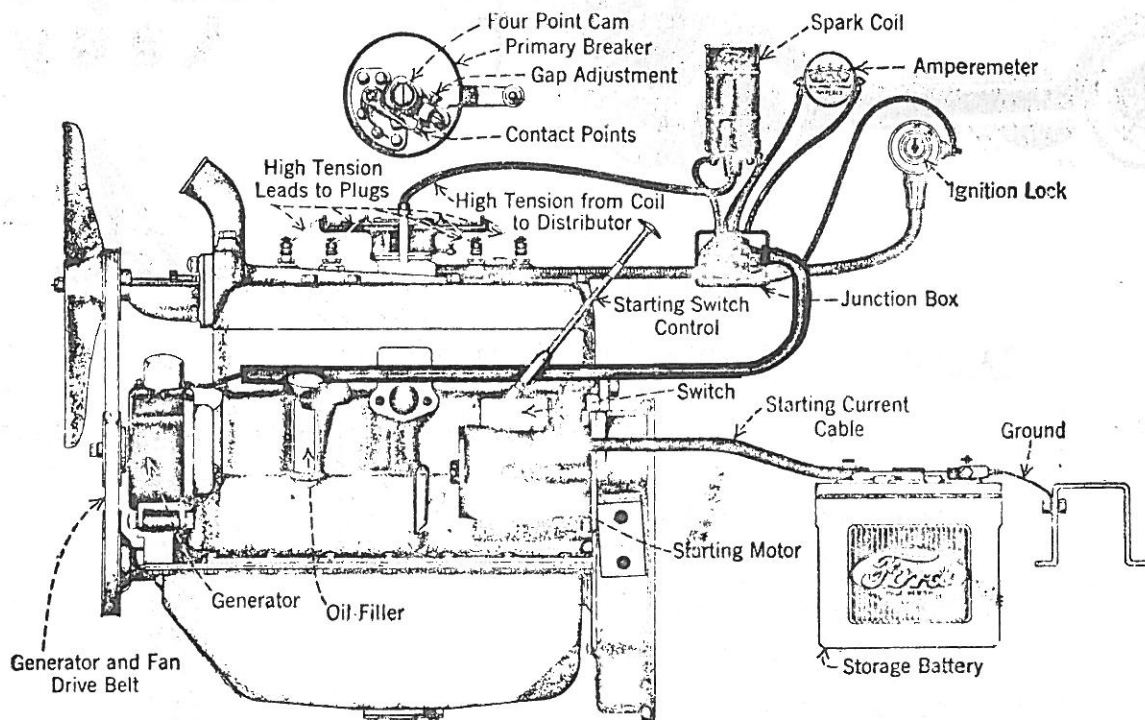
Januar 1930.

Januar var igjen måneden for å vise de nye modellene, og nå proklamerte Henry Ford stolt at der var vesentlige forandringer på den nye A-MODELLEN. Forandringene omfattet vesentlig karosseriet. Dette fikk bedre proporsjoner med høyere panser og radiator og med mykere torpe- og yttervegger. Andre forandringer inkluderte bruk av krom og rustfritt stål på radiatorkappe, lykter og dashboard. Nye, større "ballong" dekk (4.75x19") ble introdusert, samt halvrunde hovedlykter, jevnt buede støtfangere (forkrommede), og et "plant" ratt med større senter. På denne tiden var alle sektor-akslene av to-tanns typen og fullt justerbar for slark. Gass- og tennings-spaken ble fortsatt værende på rattstammen. Radiatorkappa ble fra nå av stanset ut av rustfritt stål (18/8 Cr-Ni). På grunn av vanskelighetene med dyptrekking av rustfritt stål og også av økonomiske grunner, ble den undre delen krympet på plass og lakkert istedet for å bli høypolert. Det originale blå-emaljerte radiatormerket ble beholdt, men den gamle typen radiatorlokk med riflet kant og innvendige gjenger ble skiftet ut med et flatt lokk med riflet kant bajonett-skruing. Bensintank-lokket ble også foran-

dret for å stå i stil. Skjermene på den nye modellen ble gjort videre, lavere og mer elegante.

Februar 1930.

Metall-ledningen (røret for kabel) fra fordelingsboksen til dynamorele-
et ble forandret til en böyelig, sortlakkert, vevd strømpe. Dette ble



ble gjort fordi metallrøret ofte brakk og ble årsak til slitasje og
kortslutning på strømkabelen. Rattstammen ble forlenget med 1" og festebrakettene ble forkortet 3/8" for å bevirke lettere styring.

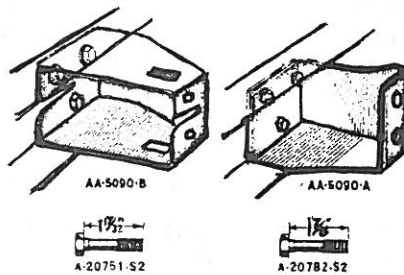
Mars 1930.

Det bakre bærelagers oljerør ble gjort lengere, fra 5/16" til 3/8", for å oppnå ras-
kere tilbakestrømning av oljen i kaldere vær.

Bakre motorfester (brakettene) ble omgjort til tyngre og tykkere stålkonstruksjoner. Boltene til de nye festene var 1.17/32" istedet for de gamle som var 1.7/8" lange. Metall-filteret i bensintankens åpning ble forsterket og utstyrt med 1/2" dype spor (istedet for 3/8") for å kunne fjerne filteret uten fare for å ødelegge det.

Stroppen, som ble brukt til å holde den nedslåtte kalesjen på plass, ble nå standardutstyr på alle roadstere.

Bremsetromlene ble forbedret ved å "rulle" (valse) overflaten til den endelige dimensjonen, istedet for å slipe den som tidligere. Ved å valse overflaten oppnådde man en hardere flate som var mer motstandsdyktig overfor slitasje enn ved den tidligere metoden. Etter dette, anbefalte Ford sine kunder å kjøpe nye tromler fremfor å dreie opp de gamle.



(NY) Fig. 857 (GAMMEL)

ENGINE REAR SUPPORT

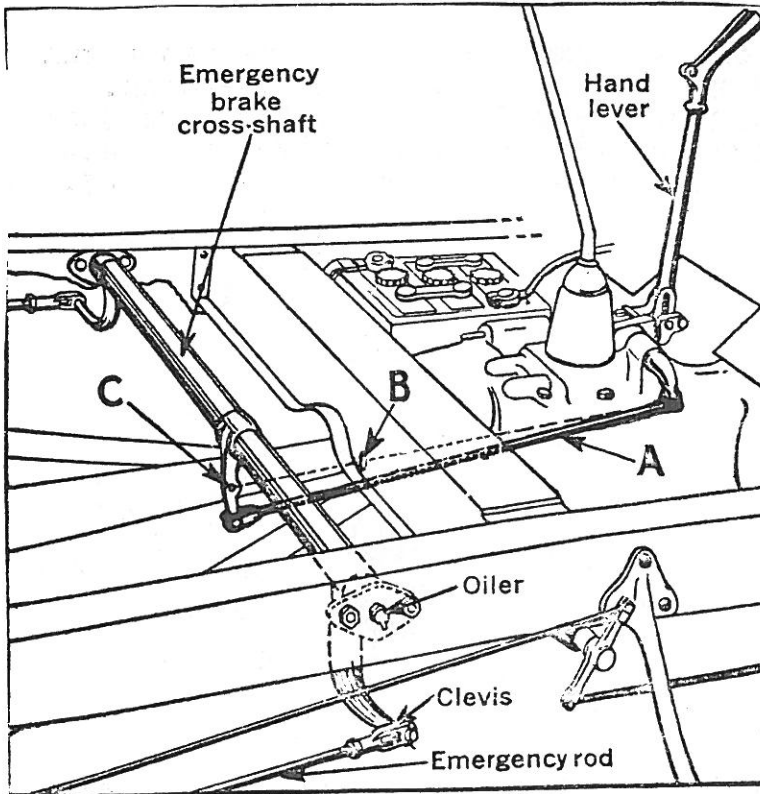


Fig. 203.—Drawings Showing Old and New Design Brake Rods. All New Ford Model A Cars Are Coming Through With Non-Adjustable Type Rods.

Den tidligere justeringsmuligheten på håndbremsen ble sløyfet; forandringen reduserte produksjonsutgiftene. Dette fordi Henry Ford mente at parkeringsbremsen ikke trengte justering.

Rattutslaget (utvekslingen) ble øket fra 11.1/4 : 1 til 13 : 1, hvilket innebar at rattet ble lettere å dreie. Fra nå av kunne kunstlær ("cross Cobra grain") velges ved siden av det vanlige trekket i Coupe'en, og kunstlæret ble anerkjent som attraktivt i Coupe'er benyttet i forretningsøyemed. Brun angoraull (nærmest plysj) eller dyp brunaktig "Bedford"-stoff ble valgfritt trekk i De Luxe Coupe, De Luxe Sedan og Town Sedan.

De Luxe Coupe'en ble fra nå av utstyrt med innvendig belysning.

Tennpluggens elektrodeavstand ble anbefalt øket fra .025"-.030" (0,6-0,8 mm.) til .027"-.035" (0,7-0,9 mm.).

April 1930.

Dynamoakselen og drevet ble forandret ved å gjøre akselen **kortere og navet mindre**. Den gamle nav-lengden var 1.5/32" og den nye 7/8". Håndbremsens tverraksel ble gjort om fra rør til massiv type. Festbraketten til hornet ble utvidet fra 1" til 1.1/8" for å passe til de nye hovedlyktenes fester. De nye brakettene kunne brukes på de gamle boltene, men ikke omvendt.

Mai 1930.

Oljepåfyllingsrøret ble forandret for tredje gang - nå til et rør med tre indre baffere med sentrum bøyd nedover, vekselvis til høyre og venstre side. Dette var det siste forsøk på å fjerne oljedampen fra motoren. (Vanligvis ble dette ordnet ved at et fleksibelt rør eller en slange ble ført fra påfyllingsrøret og ut under rammen.)

Smørenipler ble montert på vannpumpen og på clutch og bremsepedalens foringer. Støtdemperarmene foran ble forandret for å gi større klaring mellom karosseri og arm. Disse **nye armene** kunne brukes på alle modeller uansett år.

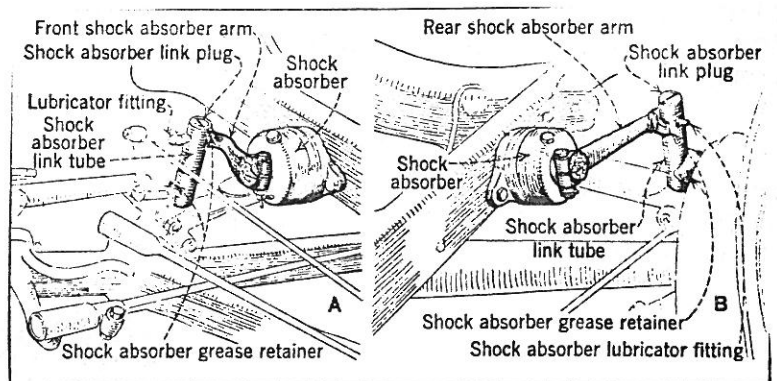


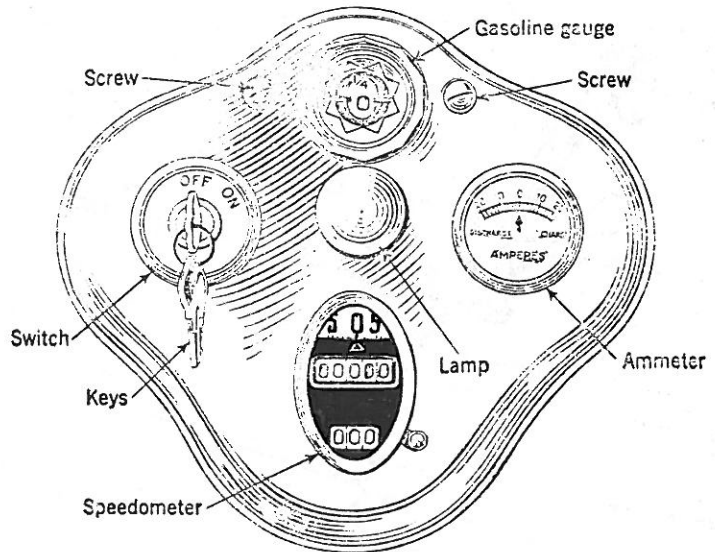
Fig. 207.—Location and Parts of Ford Model A Hydraulic Shock Absorbers, Old Style.

Juni 1930.

En ny type karosseri ble introdusert: De Luxe Phaeton. Denne hadde kun to dører, et lavere ratt og en lavere og forkrommet frontruteramme. Denne typen representerte et mer sporty utseende enn den firedørs Standard Phaeton. Forsetene kunne vippes forover for å gi adgang til baksetet; all polstring var gjort i ekte lær med en totonet "kornet" effekt. Standardutstyr inkluderte cowl-lamps, forkrommet sammenleggbare bagasjegrind, reservehjul i venstre forskjerm, speil montert på frontruterammen og forkrommet deksel på vinduspusermotoren, -nå med vacuumpusser på alle åpne karosserier. Fordi rattet ble senket ble det montert et hjelpestag på gassen for å komme klar av starterknappen.

Det kjente hjerteformede dashbordet med glatt overflate og ovalt speedometer ble byttet ut med et ovalt dashbord i rustfritt stål og med horisontale ribbemønstringer samt et sirkelrundt speedometer.

Et todelt metall reservehjulsdeksel ble tilbudt som ekstrautstyr, det var sortlakkert og valgfritt med eller uten forkrommet list.



August 1930.

Denne måneden ble De Luxe Roadster'en presentert; -det fjerde åpne karosseriet i A-Ford-serien. Standardutstyret var identisk med De Luxe Phaeton's, med unntak av "svigermorsetet's" puter som ble trukket med en lærimitasjon tilnærmet det originale lærtrekket i forsetet. Denne modellen hadde også et reservehjul montert i hver forskjerm; -alle de øvrige A-Ford-modeller hadde kun ett reservehjul som standard utstyr, men det fantes allikevel A-Forder med to reservehjul som enten var spesielt bestilt eller spesielt utstyrt slik e t t e r at vognen hadde forlatt fabrikken.

Fordens håndbrems fikk fra nå av en ny sperre, med finere fortanning. Dette medførte en finere regulering ved siden av at bremsen ble lettere å frakoble.

Støtfangerene ble gjort kortere (fra 62.7/8" til 60"). Dette målet var lengden av korden til støtfangerbuen, ikke det virkelige målet på forsiden av fangeren.

Ventilfjærene ble forandret fra 3.7/16" fri lengde til 2.15/16" fri lengde.

November 1930

Den elegante Victoria Coupe'en med det buede "skjørtet" bak (som var bagasjerom med adkomst fra innsiden bak baksetet) var en fullstendig ny karosseritype.





TEKNISK KOMITE
innbyr herved medlemmene
T I L

teknisk møte

SØNDAG 4. MAI - 75 KL. 10⁰⁰.
på

STATENS BILSAKKYNDIGE,
Anchersbakken 7, Drammen

"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN" har velvilligst fått tillatelse til å benytte bilsakkyndiges kontrollhall til en teknisk "vårsjekk" av medlemmenes kjøretøyer som kommer inn under kategorien "30 år eller eldre". "Vårsjekken" vil bli utført av teknisk komite, og tilbudet gjelder bare for medlemmer av "MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN".

VÅRSJEKKEN VIL OMFATTE:

1. SJEKK AV MOTOR. (Kompressjonsmåling, justering av tenning/forgasser/eksosutslipp.)
2. SJEKK AV UNDERSTELL. (Styring, hjuloppheng, forstillingskontroll, fjærer, eksosanlegg.)
3. SJEKK AV ELEKTRISK ANLEGG. (Måling av kabelmotstand, kontroll av lading, enkel lysjustering.)
4. SJEKK AV BREMSER. (Test på bremseprøveapparatet, med anledning til justering.)

▶ -MEDLEMMER SOM STILLER KJØRETØY TIL TEKNISK SJEKK, MÅ TA MED VERKTØY FOR JUSTERING ETC.-

Vi understreker at "vårsjekken" er ment som et service-tilbud til medlemmene og må oppfattes som en frivillig og uoffisiell kontroll av kjøretøyet foran sesongstart.



Men kan også få forhåndskontrollert registreringsklare kjøretøyer under "vårsjekken" såfremt disse er kjørbare og kan fraktes på forsvarlig vis.

Det blir også anledning til å ta med deler for bytte/salg for å korte av ventetiden. Men overdriv ikke dette; -kom ikke med hele billass...!

Vi er nødt til å ta værforbehold. Skulle været bli alt for ufyselig, kan det bli aktuelt å avlyse møtet.

TEKNISK KOMITE.

(Arr.komiteen vil bistå med kaffe/mineralvann og muligens også noe spiselig. Ta gjerne med campingbord og -stoler, og helst også kopp.)



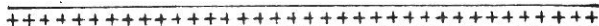
«Drammens-løpet '75»

sondag 11. mai 1975

Det nærmer seg med raske skritt mai måned, sesongåpning og

" D R A M M E N S L Ø P E T ' 7 5 "

Dette vil i år bli arrangert søndag den 11. mai med start fra "Vaagårdsløkka" (foran Bragernes skole, like ved Drammens sykehus).
Innkomsten blir ved Austad Gård.



PÅMELDING:

Løpet er -iår som ifjor- bare åpent for medlemmer av "Motorhistorisk Klubb - Drammen". De som ønsker å delta i "Drammensløpet '75" må sende skriftlig innmelding på nedenstående kupong innen fredag 25. april. Dersom ikke dispensasjon er gitt, er det bare kjøretøyer som er 30 år eller eldre som kan starte i "Drammensløpet".

FREMMØTE:

Deltagere møter på startstedet i god tid før start, og SENEST klokken 10.45.

START:

Første kjøretøy starter kl. 11.00 (presis), de øvrige med 2 minutter mellomrom.

STARTGEBYR:

Hvert deltagende kjøretøy betaler kr. 15,- i startgebyr. Dette blir avkrevet på startstedet.



Det konkurreres om napp i RUNDTOM KAFETERIA's vandrepremie, som etter seier i 3 -tre- "Drammensløp" vinnes til odel og eie. I tillegg er det oppsatt diverse andre premier. Premieutdelingen foregår umiddelbart etter løpets slutt.

VEL MØTT TIL ET HYGGELEG ARRANGEMENT !

Løpskomiteen.



Jeg ønsker å delta i "DRAMMENSLØPET '75" med flg. kjøretøy-:

Reg.nr.:	Årsmodell:	Merke/typebetegnelse:	Kjøres av-:

NAVN: -----

ADRESSE: -----

Påmeldingen sendes INNEN FREDAG 25.APRIL 1975 TIL-:

Håkon W. Røine, Korsvalle, 3400 Lierbyen

"LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT"

Under et innbrudd i Tore Ødegaards verksted for en tid siden ble det bl.a. også stjålet en overhelt originalforgasser til Tores Chevrolet 1926. Dersom noen skulle bli tilbudt en slik av eventuelle "tvilsomme individer", ber Tore om at man er spesielt oppmerksom.

Arrangementskomiteen har tatt hånd om et par sorte damesko som ble "tilovers" etter årsfesten på Harmonien. Så hvis kona/forloveden skulle savne sine selskapssko, så kan disse muligens bero i Frode Holm's varetekt.

Forniklingsverksteder som gjør 1.klasses arbeide er tydeligvis mangelvare i Norge. Vi har hørt at det skal finnes et verksted med bra renommé i Trondheim, så hvis noen vil forsøke, er adressen-: VELO Galvanisk Anlegg A/S, Sluppenvn.1, 7000 TRONDHEIM.

Hos firma Ing. Fadum, Høytorget, DRAMMEN selger man ut restlageret av ymse kule-/rulle-lager til Ford T og A til sterkt reduserte priser. Samme firma har utrolig mye i lager/simmerringer og verktøy.

De som måtte behøve nye dekk i dimensjon 4.75x19" kan få notert bestilling på dette over telefon (02) 19 77 00. Spør etter STEIN ALLSTED, som er mannen bak tilbudet.

Vi gratulerer Håkon W.Røine og Tove, (født Wikborg) som sammen trådte inn i den hellige ektestand lørdag 22. mars.

Samme Håkon er som kjent identisk med formannen i vår løpskomite, og han har bedt oss meddele at det er behov for funksjonærer til avviklingen av Drammensløpet 1975, som arrangeres søndag 11. mai. De som kan tenke seg å hjelpe til under løpet, bes kontakte Håkon såsnart som mulig.

På siste medlemsmøte ble det etterlyst samarbeide med andre klubber, og bl.a. ble Grenland Veteranvognklubb nevnt. Red's kjennskap til nevnte klubb er ytterst sparsomme, bortsett fra at den fungerer i Skien-Porsgrunn-distriktet. Er det noen som kan gi utfyllende opplysninger...?

De av medlemmene som har kjøretøyer som er yngre enn 30 år som de mener kvalifisert til å delta i våre arrangementer, må nå snarest søke dispensasjon om de skal ha håp om å komme i betraktning. Slik søknad blir behandlet av styret etter uttalelse fra teknisk komite, og behandlingen må nødvendigvis ta noen tid. Dette minner oss om at vognregisteret skal utarbeides foran sesongstart, og vi må nok en gang be om at man rapporterer sitt innehav av registrerte kjøretøyer av aktuell årgang øyeblikkelig. Venter man lenger nå, har man seg selv å takke om man ikke kommer med i vognregisteret og risikerer å bli forbigått ved arrangementer hvor innbydelser må sendes pr. post!

På marsmøtet opplyste Øystein Kleppan at det nå også er mulig å få innregistrert kjøretøyer selv om disses opprinnelse ikke kan tilbakeføres. Forutsetningen er imidlertid at ALLE muligheter til å oppspore kjøretøyets siste "lovlige eier" er forsøkt. Blandt de instanser som kan være behjelpelig med dette "detektivarbeidet" er=:

Direktoratet for toll og særavgifter,
postboks 8122, Oslo-Dep, Oslo l.

som kan sitte på opplysninger om fortolling av kjøretøyet, evt. om kjøretøyet kan være solgt på tollauksjon etter brukimport.

Statens Vegvesen, Vegdirektoratet,
Motorvognregistret,
Schwensens gt. 3, Postboks 8109,
OSLO-DEP. - Oslo l

kan også i de fleste tilfeller gi opplysninger om kjøretøyene.

TERMINLISTE FOR SESONGEN 1975
"Motorhistorisk Klubb - Drammen"

- Søndag 4. mai: Teknisk møte / "vårsjekk" hos Statens Bilsakkyndige.
- Tirsdag 6. mai: Ordinært medlemsmøte, HV-huset
- Torsdag 8. mai: (Kr.Himmelfartsdag): Familie-picnic v/Drammensfjorden
- Søndag 11. mai: "DRAMMENSLØPET '75" (Drammen og omegn)
- Tirsdag 3. juni: Ordinært medlemsmøte, HV-huset
- Lørd./Sønd. 21/22. juni: St.Hans-utflukten. (detaljer senere)
- Lørdag 28. juni: Deltagelse under "Sandedagene 1975"
- beg. av juli: "Hallingmarken '75" (nærmere detaljer senere)
- Søndag 24. aug.: "Åpent" veteranløp.
- evt. beg. av september: "Røde Kors-uken '75" Asker.
- Tirsdag 2. sept.: Ordinært medlemsmøte, HV-huset
- eventuelle arrangementer utover disse vil bli kunngjort senere.

- Norsk Veteranvogn Klubb har denne terminlisten:

- 27. april: NAF's Familieløp
 - 25. mai: Vårmonstring
 - 8. juni: Messingtrippen
 - 14-15.juni: Loppemarked.
 - 5.-6. juli: Fjellfestivalen (Rena-Malung)
 - 9.-10. aug.: Vestfoldutstillingen '75 =Larvik
 - 7. sept.: "Sandvigen-Sundvolden '75"
 - 14. sept.: "KRONE"-løpet.
- dessuten er ytterligere prosjekter under planlegging.

- A N N O N S E R -

TILSAIGS:

Jeg har endel nye slanger billig tilsalgs i 1 måned fra idag. (Medbringes på møtet idag, 1.april)-:

2	4.00/4.25 x 15"	7	5.50	x 16"
1	6.00 x 15"	1	4.25/4.50	x 17"
1	6.50 x 15"	2	4.75/5.00	x 17"
1	7.00 x 15"	2	5.25/5.50	x 17"
1	7.50 x 15"	3	6.00	x 18"
2	145 x 15"	1	7.00	x 18"
2	4.50 x 16"	2	4.00/4.25	x 19"
4	5.00/5.25 x 16"	1	5.25/5.50	x 19"

Pris kr. 20,- pr. stk.

-Finn Torgersen,
Riksveien, 3020 KROKSTADELVA
tlf. 82 62 40 kl. 8 - 16.

JEG SØKER-:

Utvendig dørklinke (låsbar) til høyre for dør, samt en hel og pen radiatorgrill til CHEVROLET Standard 1933-modell.

Øivind Vikør,
Svelvikveien, 3000 DRAMMEN.

ERSKINE STUDEBAKER.

Er det noen som kan hjelpe meg med deler til min Erskine. Kan også ta delebil. Alt av interesse. tlf.

Jan Paulsen, 83 88 18 kl.
Klevjerhagen, 3074 SKOGER. 7 - 16.

JEG MÅGLER FØLGENDE DELER TIL:

- "FORD A FORDOR SEDAN 1931-mod.
- 1 dørhåndtak, utvendig
- 1 dørhåndtak, innvendig
- 3 vindus-sveiver
- Original tenningslås
- Fjerhenker

Øystein Kleppan,
c/o Statens Bilsakkyndige,
3000 DRAMMEN.

TILSAIGS:

1964-mod. Fiat "500" (Autobiancha), typisk "konebil"/"studentbil". Selges for kr. 1500,-

Tore Ødegaard,
Nordbyvn. 91, 3000 DRAMMEN.

JEG SØKER=:

-6 volt elektrisk bensinpumpe

JEG SELGER=:

- 1937-mod. PLYMOUTH, 7-seter sedan
- 1939-mod. OPEL varevogn
- 1935-mod. HANOMAG åpen to-seter

JEG KAN ANVISE=:

-1929 ESSEX (lukket). Mangler radiator. Står i Trøndelag. Selges for 1500 kroner.

Arild Karlsen,
3420 LIERSKOGEN.

ETTERLYSNINGER:

Alt i deler til CHRYSLER "75" 1929. -Håkon W.Røine, Korsvalle, 3400 Lierbyen

Ratt og rattstang til CHRYSLER 1928. Batterikasse til HARLEY-DAVIDSON 1922. -Oddleif Kvålseth, 3022 SOLBERGELVA.

- Har følgende deler for SALG/BYTTE:

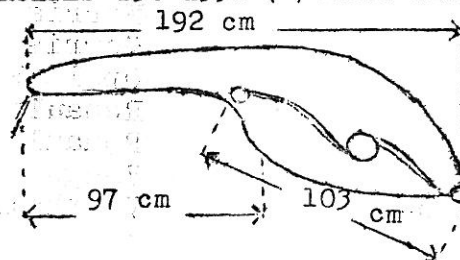
- Essex 1928: Radiator m/kappe, front støtfanger, panser. (Th)
Dodge 1935/36 og Reo last ca. 1939-47: Instruksjonsbøker. Litt flekket. (Th)
Studebaker (?) last fra 20-tallet: Radiator m/kappe. (T)
Ford T 1924-25: Venstre forskjerm. Div. akslinger til 27-modell. (Ø)
Ford A 1928/29: Overhelt styresnekke m/sprukket ratt. Fremre støtfanger. (Th)
" 1930/31: Forsete Tudor sedan (Th)
" B/V8 1932: B-radiator m/kappe. Innv. vindusrammer europeisk Tudor.
" V8 1933/34: Radiator m/kappe. Panser. Bakskjermer. Baklyktbraketter. Reser-
vehjulsholder bak og til venstre forskjerm. Hovedlykter. Skjørt
over bensintank. Radiatorlokk (33). Innv. vindusrammer Fordor
(33). (Th/Ø) Snekke m/ratt (Th)
" V8 1937/39: 60 hk gearboks. Hjul. Hjulcapsler. Fordører Fordor. Forskjerm
venstre 38 deluxe/39 standard. 39 instrumenter. Lykteglass. Di-
verse, diverse. (Th/Ø)
" V8 1947/48: Parklykter + ekstra glass. Fjærbolter (nye). (Th)
" USA 1949/59: Masse nye deler, forstillings-/motor-/el.-deler (T)
" " 1935/50: Div. lastebil/pickupdeler, nye (T) 37 radiator (Th)
Studebaker 1934: To 17" felger (Th)
Chevrolet 1932: Front støtfanger (T)

= FORKORTELSENE: (T)-delene er i Tromsø. (Th) -i Trondheim. (Ø)-i Oslo/Østlands-
området.

Fra kilder rundt Tromsø skulle det være muligheter for deler fra 1936 BUICK og
DODGE 4-dørssedaner og AMILCAR 1938 2-dørssedan. Rundt Trondheim: 1937 BUICK
og TERRAPLANE sedan.

- Ønsker på egne og andres vegne å KJØPE/BYTTE til meg følgende:

- Ford A 1930-31: Phaeton setebunner.
Hudson 8 1931: 6 trådfelger m/6 hull for dekk 5.50x18. Bakre støtfangerbrakett.
Baklykter m/braketter.
Ford B/V8 1932: Panser. Instrumenter. Hoved- og baklykter. Holder for reserve-
hjul i skjerm. God høyresnekke. Gassoverføring på torpedovegg
til venstrestyrt. Forskjermer. Dekkplate over fremre rammehorn/
under radiator. V8-radiator. Dørlukningsmekanisme venstre dør
(Victoria eller USA-Tudor) Alle interiørdetaljer til Victoria.
Lastebil tank og frontruteramme.
Ford B/V8 32-34: Europeisk spesial-cabriolet, evt. bare karosseriet. 4/5 seter
uten bakre sideruter. (Dette er for en amerikansk samler som
har hjulpet meg med deler).
Ford V8 1933-34: Frontruteramme.
Ford V8 1935: Samtlige skjermer, spesielt høyre bak. Sedan bakskjermer passer
min engelske spesialcabriolet fra karosserimakeren Carlton Car-
riage Co. Er det noen som har opplysninger om dette firma? Den
trenger også et kalesjestativ nærmest mulig opp til form og di-
mensjoner ifølge tegningen nedenfor. Eventuelt kan kalesjesta-
tiv til MERCEDES 230 1938 (m/bakre sideruter) stilles i bytte.



Største bred-
de: 147 cm.

Terraplane 1934: 1 stk. felg ønskes byttet i ditto til 1935-modell.

I V A R E. S T A V,
Prestvannsveien 3,
9000 T R O M S Ø.

- A N N O N S E R -

Jeg kan levere følgende

ELEKTRISKE KOBLINGSSKJEMAER-:

Auburn	1929-36	Kissel	1929-30
Austin	1931-35	Lafayette	1934-36
Bantam	1938	La Salle	1929-38
Black Hawk	1929	Lincoln	1930-38
Buick	1929-38	Lincoln-Zephyr	1936-38
Cadillac	1929-38	Marmon	1929-32
Chandler	1929	Marquette	1930
Chevrolet	1929-38	Nash	1929-38
Chrysler	1929-37	Nash-Lafayette	1934-36
Continental	1933-34	Oakland	1929-31
Cord	1929-37	Oldsmobile	1930-38
Cunningham	1930-32	Packard	1929-38
De Soto	1929-38	Peerless	1929-32
De Vaux	1931-32	Pierce-Arrow	1929-37
Dodge	1929-38	Plymouth	1929-38
Duesenberg	1929-36	Pontiac	1929-38
Dupont	1930	Reo	1929-36
Durant	1930-32	Rockne	1932-33
Erskine	1930	Rolls-Royce	1929
Essex	1930-32	Roosevelt	1929
Essex-Terraplane	1932-33	Ruxton	1930
Ford "A", "B", "V8"	1929-38	Stearns-Knight	1929
Franklin	1929-34	Studebaker	1929-38
Gardner	1930-31	Stutz	1930-38
Graham-Paige	1929	Terraplane	1933-37
Graham	1930-38	Viking	1929
Hudson	1929-38	Whippet	1929
Hudson-Terraplane	1938	Willys	1930-38
Hupmobile	1929-38	Willys-Knight	1928-32
Jordan	1929-31	Windsor	1929-30

- pris pr. copi kr. 20,-

NB! Ved bestilling må flest mulig data på kjøretøyet oppgis.
(Bilmerke, typebetegnelse, årsmodell, tall- el. bokstavkode
for modellbetegnelse, antall sylindere etc.)

- Jeg har også følgende BOKER tilsalgs:

Auburn 8/98	Fiat "500"
Austin Seven 1930	Ford 1934
Ariel 1929	Ford Lincoln V-12 1939
Buick 1931	Ford Edsel 1960
BMW 319 45 PS	Hansa 1100/ 4-cyl.
BMW 319/1 55 PS	Hansa 1700/ 6-cyl.
BMW 326 50 PS	Hudson 1931
BMW 315 34 PS	Morris Cowley
BMW 315/1 40 PS	Morris Eight
BMW 2 ltr. 55 PS	Morris Ten
BMW - " - 80 PS	Morris Minor
BMW 328 80 PS	Opel Blitz
BMW 320 45 PS	Renault 1935 Vivasport
Chevrolet 1932	Renault 6-cyl. 21 Hp. type P.G.
Essex 1930	Vanguard
Fiat 1918 2 and 3-A	Vauxhall

Bestilles fra: O D D H O L T E R,
Theresgate 46 - OSLO 1.
tlf. 02 / 46 75 23.

DYNASTARTER-MAGNET-TENNING-DYNAMO-SELVSTARTER-LYS-LADESTASJON-KRANVOGN

TIL SALGS :

= Nye deler -:

Coil'er til Ford V8 1933 og nyere, og til 1946 og nyere.

Fordelerlokk til Ford V8 1933 og nyere. Dynamo- og starterbørster til de fleste amerikanske 30-talls biler.

Starterbrytere til Ford Junior.

Dynamoankere til Buick Std. 1927 og til Ford V8.

Baklampeglass til Ford V8 1938 og 1939.

Vacuum vinduspussere og ditto res.deler

Deler til Diamond T 1935 og nyere.

= Nye topp-pakninger -:

Chevrolet, alle 6-cyl. førkrigs.

Ford V8 85 og 95 hk, for aluminium og støpejern topplokk.

Buick Eight Special 1938

Chrysler 8 1933

Dessuten en del pakninger av forskjellig slag, 4- og 6-cyl. (Må ha prøve!)

= Brukte dekk -:

1	stk.	6.00 x 21"	5	stk.	4.50 x 17"
2	"	6.50 x 20"	4	"	7.50 x 16"
2	"	6.00 x 20"	2	"	7.00 x 16"
4	"	5.50 x 20"	4	"	6.50 x 16"
2	"	5.00 x 20"	5	"	6.00 x 16"
3	"	3.50 x 19"	6	"	5.50 x 16"
2	"	5.50 x 18"	2	"	5.00 x 16"
2	"	7.50 x 17"	2	"	4.50 x 16"
1	"	6.50 x 17"	3	"	165 x 400
4	"	5.25 x 17"	2	"	11 x 28"
4	"	5.00 x 17"			(traktordekk)

= Brukte deler -:

Motor og gearkasse til :

- Chevrolet 1929

- Chevrolet 1931

- Ford "B"

- Austin "10" 1939

Motorblokk til Chevrolet 1927.

Har også div. brukte deler til Ford T, A, B, og V8, samt til Chevrolet fra '25.

- Jeg skal også selge:

HUDSON 1936-mod. sedan m/overhelt motor. Ikke rust, men må trekkes om .

Leif Petersen,
Enga, 3020 KROKSTADELVA.
telefon 82 61 05.

TILSALGS:

1933-mod. CITROEN 4-s. cabriolet med "Glåser"-karosseri. En meget spesiell bil, som det må legges en god del arbeide på. Prisantydning ca.kr. 4000,-

Per -Jon Moen,
Lindeberglia 14,
Furuset,
OSLO.

ØNSKES KJØPT:

Delebil, eller deler etter følgende oppsett til Fiat 500 1939-mod. ("Mikke Mus"):
-Grill m/pyntelister og emblem, -Hovedlyktene, -2 stk. felger 15" platehjul,
-Bolter m/foringer til lenkearmer (nye),
-Kingbolter (nye), -Originale smørenipler, -5 stk.dekk m/slanger 4.00/4.25x15" (nye),
-Motorpakningsett, -Støvhetter for bremse-sylindere, -Balatakupling for mellomaksel, -Speedometer m/wire.

Leif Rust,
3300 HOKKSUND. tlf. 85 18 05

Følgende deler søkes til 1935 BUICK serie 50:

- 1 stk. baklampeglass
- 1 stk. deksel for tennplugg
- 2 stk. hjulkapsler
- Originalt verktøy, samt jekk, sveiv etc.

Per Gran-Henriksen,
Haskollvn. 34 c,
3400 LIERBYEN. tlf. 84 68 24

TILSALGS:

"Tokai" 3-kanalers walkie-talkie, 2,5 W, Ubetydelig brukt, kun ½ år gammelt.

Kai Martinsen,
Batteriveien, tlf.kl.7-16:
3022 SOLBERGELVA 85 11 97

Hjulkapsler søkes til BUICK 1936-modell.

Rolf Viktor Hansen,
3093 HILLESTAD.
tlf. 033/50193.

BYTTE ?

Har 10 motorhorn.

Ønsker spilleautomater, tutgrammofoner etc.

Alf Nilsen,
3770 KRAGERØ.
tlf. arb.: 035/81137 -priv.:035/82631.

Deler til FIAT 501 søkes:

Frontruteramme i messing m/enkel rute, 4 stk. felger 760x90 fra 1922 mod. eller eldre, Kalesjestativ, baklykt.

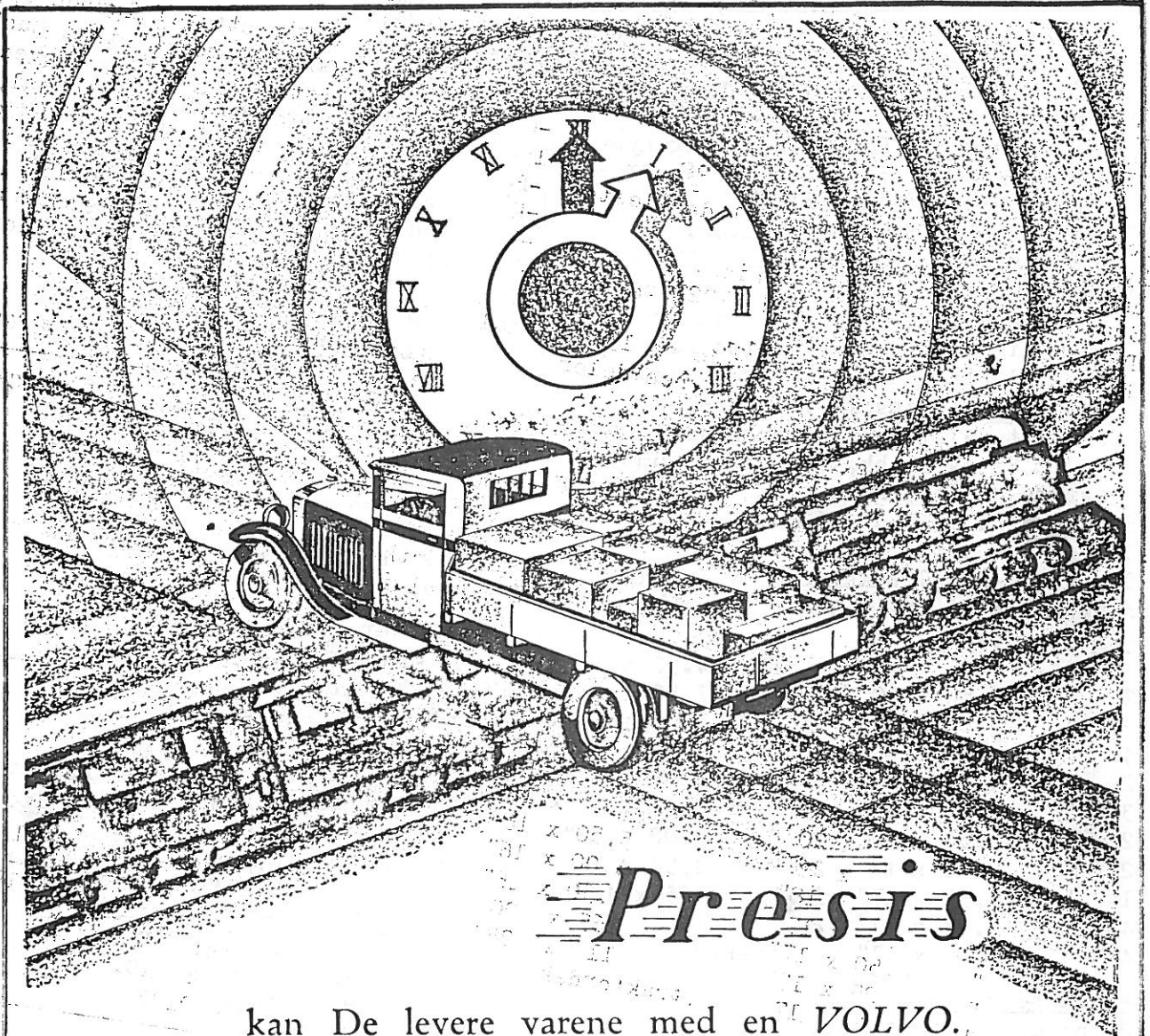
Knut Opheimsbakken,
Bjørkelia 10,
3040 GULSKOGEN.

SELGES/BYTTES:

-Jeg har: Prima gyngestol fra 1880 med 6 ben, Gammel amerikakoffert, 5 kompl. hjul m/bra dekk og kapsler til Ford V8 (5.50x18")

-Jeg ønsker: Dekk 4.75x19". Alt annet "gammelt" har også interesse.

Frode Holm,
3413 TRONSTAD. tlf. 83 30 15 (7-16)



Pre-sis

kan De levere varene med en VOLVO.
Den oppfyller alle krav som kan stilles til en økonomisk lastebil:

- 1) *lav innkjøpspris*
- 2) *lave driftsomkostninger*
- 3) *lave vedlikeholdsomkostninger*
- 4) *hurtighet og pålitelighet.*

Volvos nye lastebilchassier LV-71 og LV-72 med lasteevne 2 $\frac{1}{4}$ ton er kraftigere bygget og veier mer. Og de er bygget av verdens beste stål. Svensk kvalitetsarbeid fra først til sist. Samtlige chassier har hydrauliske bremseser.

VOLVO

A/S VOLVO, KONGENSGATE 11