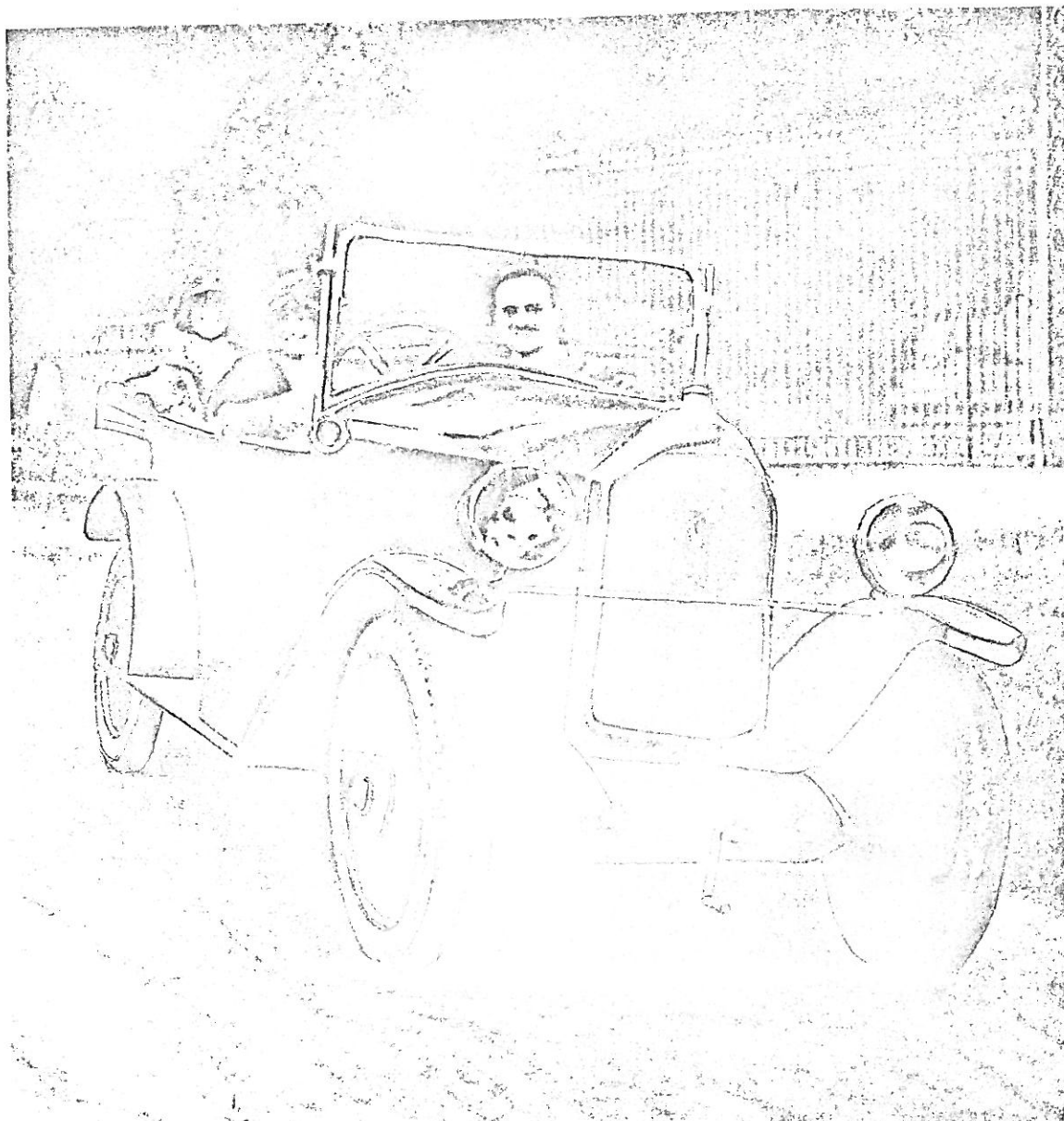


GAMMELBIL-

NR. 5/73 - 2 ÅRG.

posten

- ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER -



MATHIS 10 HK.



RE DAK SJO NELT

Så står vi da foran ferietiden, hvilket vel for mange betyr å legge gammelbilhobbyen "på hylla" i noen uker. Kanhende blir det en og annen dag da man gjør en jobb på gammelbil, og noen av oss har vel også en gammel bil å kjøre med i ferien.

Redaksjonen vil fra og med dette nummer ta et to måneders opphold i utgivelsen av vår avis "GAMMELBIL-POSTEN"; -det holdes jo heller intet møte i juli og august. Dette betyr imidlertid ikke at vi tar ferie fra våre redaksjonelle gjøremål; -vi vil samle stoff gjennom den ganske sommer, skrive og

NESTE MØTE:

På grunn av ferietiden og de mange andre utendørsaktivitetene blir det en stund til vårt neste møte.

Men **ONSDÅG** 5. september klokken 19.00 samles vi atter til gammelbil-treff, -samme sted som før!

— PENGER —

Kasserer TORE ØDEGAARD har innlevert følgende rapport etter møtet 2. mai -:

Beholdning pr. 31/4-..... kr. 740,25

Overskudd, kveldsspleisen 2/5 kr. 5,00

KASSEBEHOLDNING KR: 745,25

(Det var INGEN utlodning på mai-møtet; -derfor den lave økning i beholdningen!)

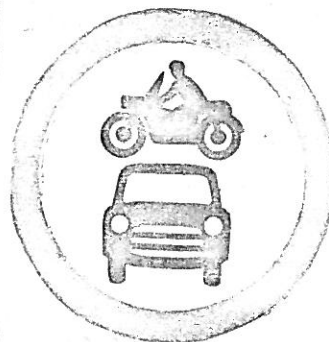
trykke, med det mål for øye å komme med et fyldig nummer av avisen når vi igjen samles til vårt første høstmøte onsdag den 5. september.

Vi tar MEGET GJERNE imot rapporter, artikler, tegninger, fotos, utklipp, annonser og ALT som har med gammelbiler og motorsykler å gjøre. Alle er velkommen med stoff som kan bidra til å gjøre "GAMMELBIL-POSTEN" til en bedre avis!

Som en spesiell turistservice i anledning av ferietiden bringer vi denne gang en artikkel om europeiske bilmuseer (det finnes sikkert atskillig flere enn de som er omhandlet i artikkelen!) Om noen av "våre" er innom et slikt museum iløpet av sommeren, står spalteplass til rådighet for et reisebrev....!

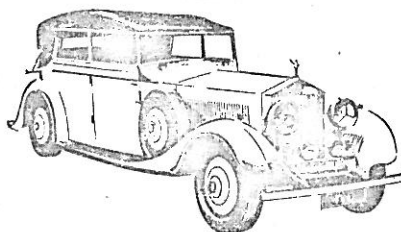
Herved ønsker vi alle en riktig GOD SOMMER, og på gjensyn til høsten!

Ø.L.



Vi har mottatt et forslag til klubbmerke som vi ikke finner noen grunn til å nøle med å bringe videre, og vil tilføye at det jo i og for seg er et godt forslag.

Her er det tatt behørig hensyn både til bil- og motorsykkel-entusiastene, men vi har en merkelig følelse av at vi har sett dette merket tidligere i en annen forbindelse....



Utpantningsvarsel.

Utpantning for skyldig skatt paa motorvogner og motoreyklar for 1927—28 i Buskerud fylkes landdistrikter vil bli foretatt hvis skatten ikke innbetales innen 29. oktober 1927.

Buskerud skattefogedkontor,
8. oktober 1927.

T. Johannessen.



REO

betyr gode vogner. Sikre vogner for passagertrafikk, sterke og økonomiske lastevogner. At REO-lastevogneren nu overveieende er norsk arbeide skal heller ikke glemmes.

Ikke én vogn varer så lenge som REO — ikke én.

Forhandler for Buskerud og Nordre Vestfold:

O. NORSTAD A/S

Tollbodgt. 13.

DRAMMEN

Tlf. 1150 — 1187

 M A I M Ø T E T.

Det var 40 mann som hadde funnet veien til GIF's klubbhus på vårt møte den 2. mai (vårt 8.møte), og også denne gangen så vi flere nye ansikter i salen,- bl. a. hadde N.V.K.s formann Dag Johannesen og redaktøren av N.A.M.K.s medlemsblad "A"-visen, Jan Sverre Christensen, møtt frem.

Som vanlig åpnet Mads Jostad med å ønske velkommen til de fremmøtte, og han skiserte også kort om arbeidsutvalgets forberedelser til møtet, samt hva kvelden ville komme til å bringe. Mens man ventet på kaffen, orienterte han også om den metode han benytter ved lakking av chassis og understell på sine biler ("OWATROL-metoden) som forøvrig er gjengitt i dette nummer av GAMMELBIL-POSTEN.

Etterhvert ble det kaffe på bordet, samt "biteti" og frukt, og bilpratene gikk livlig. Nytt nummer av "GAMMELBIL-POSTEN" ble det også denne gangen utdelt.

Deretter orienterte Tore Ødegaard om ulike typer plast, sparkel, grunning og lakk, og forklarte ganske inngående om bruken av disse. Han besvarte også spørsmål fra salen vedrørende forbehandling og lakking.

Etter ytterligere kaffekopper og bilprat, ble kvelden avsluttet med at Øivind Langeland viste "i reprise" sine color-slides fra N.V.K.s "Jubileumsløp" ifjor høst. Dag Johannesen ga først en kort orientering om løpsarrangementet, og var ellers behjelpelig med kommentarer til bildene.

Det bør også nevnes at den etterhvert så tradisjonelle kveldsutlodningen utebde, av en eller annen grunn, tiltross for at gevinster var innkjøpt....

ref.

KONGSVINGERLØPET.

Søndag 6.mai arrangerte N.V.K. det såkalte Kongsvinger-løpet, med start fra Oslo klokken 9.00. Da "GAMMELBIL-POSTEN" ikke var tilstede, kan vi dessverre ikke bringe noe referat fra arrangementet, men må innskrenke oss til å fastslå at det altså "skjedde noe" også den dagen....

" OWATROL-METODEN "

for behandling av ramme og understell.

All skitt og løs rust må først fjernes fra de delene som skal behandles (v/stålbørsting, skraping eller sandblåsing) Når delene er rene og absolutt tørre, påføres et strøk "Owatrol" olje. Dette er en rusthindrende olje som trenger helt inn til metallet og "binder" fast rust og hindrer ny rustdannelse, og er et ypperlig underlag for lakk.

Etter 12-24 timers tørretid kan så lakken (vanlig billakk) påføres. (Overflaten vil ennå virke noe "klebrig", men det skal være slik!) Lakken kan om nødvendig tynnes med 5-10% "Owatrol", og bør strykes på med en myk og flat pensel.

Behandlingen gir en blank og smidig overflate som ikke blir så "sprø" som ved alminnelig lakking, og som derfor blir meget motstandsdyktig overfor slag, steinsprut og lignende ytre påvirkning.

"Owatrol-metoden" brukes med fordel på ramme, styrestag, felger, aksler, innvendig i skjermene og på karosseriets underside. Et tynt lag "Owatrol" på alle forniklede og forkrommede deler beskytter mot rustdannelse på støtfangere o.l.; -"nupper" i fornikling/forkromming kan fjernes ved å gni med fin stållull fuktet med "Owatrol".

EUROPAS BILMUSEER ET ELDORADO FOR BILENTUSIASTENE.

Over 60 samlinger er åpne for publikum.

Hvis De skal utenlands i ferien; -hvis tidsskjemaet ikke allerede er for stramt, og hvis De har en smule interesse av Deres gode venn automobilens historie, ja da bør De virkelig unne Dem et besøk på et eller flere av de vel seksti bilmuseene som finnes rundt om i Europa.

Museene er like forskjelligartede og innholdsrike som de er mange; -felles for dem alle er at de har tatt vare på noen av de mange tusen forskjellige bilmodeller som automobilindustrien har tilgodesett verden med i omtrent 3/4 århundre. Takket være et møysommelig og nitid restaureringsarbeide har dyktige håndverkere bragt de mange gamle bilene tilbake i deres opprinnelige skikkelse, og hvis man har glede av å beundre biler av fin gammel årgang, mangler det såvisst ikke anledning til det rundt om på kontinentet. Supersterke sportsvogner og eksklusive luksuslimousiner står side om side med ørsmå økonomibiler; og digre dampdrevne uhyrer avløses av elektriske biler eller hestetulle-lignende farkoster fra bilindustriens første famlende begynnelse. Alle er like skinnende blanke som første gang de rullet ut av sine respektive fabrikkporter, og nær sagt alle tenkelige utgaver av automobilen er representert.

De mange bilmuseene har dukket opp delvis som en følge av den stadig stigende interesse for veteranbiler som for tiden gjør seg gjeldende over mesteparten av verden. Hvorvidt denne interessen er av forbigående karakter -som en slags mote- vil vi la forbli et åpent spørsmål i denne sammenheng. Vi vil imidlertid understreke at man så absolutt ikke behøver å være noen fanatisk bilentusiast for å ha glede av et besøk i et automobilmuseum; -risikoen er kanhende større for at man blir fanatisk veteranbilentusiast etter et slikt museumsbesøk! Så skulle Deres ferierute passere noen av de stedene som omfattes av nedenstående liste over europeiske bilmuseer, så husk at hvert eneste ett av dem er vel verd et besøk!

NORGE: har foreløpig bare en liten samling, som er en avdeling av NORSK TEKNISK MUSEUM, Oslo.

DANMARK: Følgende 5 bilmuseer er åpne for publikum, (foruten at det finnes en rekke private samlinger):
 DANMARKS TEKNISKE MUSEUM, Ole Rømers Vej, Helsingør
 TRAFIKHISTORISK MUSEUM, Peders Hvile, Sjælland
 AALHOLM AUTOMOBILMUSEUM, Nysted, Lolland
 EGESKOV SLOT & BILMUSEUM, Egeskov, Fyn
 JYDSK AUTOMOBILMUSEUM, Gjern, Jylland

SVERIGE: Svenskernes interesse for veteranbiler er noe nær enorm, noe som har resultert i en stor samling biler, de fleste private. Følgende er imidlertid åpne for almenheten:
 GYSINGE AUTOMOBILMUSEUM, Gysinge
 SKOKLOSTER MOTORMUSEUM, Skokloster
 TEKNISKA MUSEET, Stockholm
 GILLSTAD BILMUSEUM, Gillstad
 SMÅLANDS BILMUSEUM, Rydaholm
 INDUSTRIMUSEET, Göteborg
 SVEDINOS BILMUSEUM, Ugglarp/Falkenberg
 HÅLSINGBORGS MUSEUM, Hålsingborg
 TEKNISKA MUSEET, Malmö

ENGLAND: Engelskmennene har en rekke store og eksklusive samlinger, hvor en gammelbilentusiast riktig kan "gasse seg":
 SCIENCE MUSEUM, Exhibition Road, London S.W.7
 MONTAGU MOTOR MUSEUM, Beaulieu/Hampshire
 BRIGHTON MOTOR MUSEUM, Brighton/Sussex
 MIDLAND MOTOR MUSEUM, Measham, Burton-on-Trent
 CHEDDAR MOTOR MUSEUM, Cheddar, Sommerset
 MUSEUM OF SCIENCE AND INDUSTRI, Birmingham
 STANFORD HALL MUSEUM, Rugby/Leicester
 SHUTTLEWORTH COLLECTION/OLD WARDEN AERODROME, Biggleswade

(FORTS.)

<u>BELGIA/HOLLAND:</u>	MAHY COLLECTION, Watersportlaan, Ghent VETERANSAMMLUNG HERBOSEH, Antwerpen NATIONAL MUSEUM VAN DE AUTOMOBIEL, Utrecht (Driebergen) AUTOMOTIVE HISTORY COLLECTION'S, GRAVENHAGE, Haag
<u>PORTUGAL/SPANIA:</u>	MUSEU DO AUTOMOVEL, Caramulo/Coimbra MUSEO DEL AUTOMOVILE, Sils/Gerona
<u>SCHWEITZ:</u>	MUSEE DE L'AUTOMOBILE, Grandson MUSEE DE L'AUTO, Geneve VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ, Luzern
<u>ØSTERRIKE:</u>	TECHNISCHES MUSEUM FÜR INDUSTRI & GEWERBE, Wien
<u>TSJEKKOSLOVAKIA:</u>	NARODNI TECHNICKE MUSEUM, Kostelni 42, Praha
<u>ITALIA:</u>	MUSEO NAZIONALE DELLA SCIENZA E DELLA TECHNICA, Milano PADIGLIONE AUTOMOBILI D'EPOCA, Monza MUSEO CARLO BISCARETTI DI RUFFIA, Turin
<u>TYSKLAND:</u>	AUTOMOBILMUSEUM TREMSBUTTEL, Tremsbuttel DAIMLER-BENZ AUTOMOBIL MUSEUM, Unterturkheim/Stuttgart DEUTCHES MUSEUM, Munchen VERKEHRSMUSEUM, Berlin VERKEHRSMUSEUM, Dresden PORSCHE MUSEUM, Zuffenhausen/Stuttgart BMW MUSEUM, Munchen
<u>FRANKRIKE:</u>	MUSEE DE LA VOITURE, Compiègne (Oise) MUSEE D'AUTOMOBILES ANCIENNES, Cures (Seine-Maritime) MUSEE D'AUTOMOBILE DE BRETAGNE, Rennes (Ille-et-Vilaine) MUSEE DE L'AUTOMOBILE, Le Mans (Sarthe) MUSEE DE ROUES, Uzes (Gard) AUTOMOBILES M BERLIET, Venissieux (Lyon) MUSEE FRANCAIS DE L'AUTOMOBILE, Rochetaillée (Lyon) AUTOMOBILE DU FOREZ, Sury-le-Somtal (Loire) MUSEE DU VAL DE LOIRE-BRIARE, Vatan (Loiret) MUSEE DE VATAN, Briare (Indre) AUTORAMA DE LA GRANGE, Yerres (Essonne) AUTOBIOGRAPHIE RENAULT, Paris MUSEE DES AUTOMOBILES DE COURSE, Monthlery, Paris ST. CHRISTOLY-DE-BLAYE, Bordeaux MUSEE BONNAL-RENAULAC, Begles, (Bordeaux) MUSEE AUTOMOBILE DE LOURDES, Carcassonne (Aude) MUSEE AUTOMOBILE DE PROVENCE, Plan d'Orgon (Bouches du Rhone)

Dette skulle vel holde lenge for en ferietur..? Ta kamera og rikelig med fargefilm med, men spør først om tillatelse til å ta bilder, det er ikke alle steder det er tillatt. God tur!!

FAMILIELØPET SOM BLE SKYLLET VEKK MED REGNET.....

Søndag 29. april hadde NAF's junioravdeling i Asker og Bærum trommet sammen til "familieløp" for biler, med egen klasse for veteranvogner. Dagen opprørt med et voldsomt silregn, og ialt et førtitalt vognere hadde møtt frem på startstedet på Kadett-tangen. Den altoverveiende del av bilene som startet var av meget ny dato, behørig utstyrt med fartsstriper, STP-merker, bøttelykter og annet moderne juggel. Klassen for veteranvogner var høyst beskjeden, noe det dårlige været må ta skylden for. Kun 3 (tre!) gammelbiler deltok i løpet, Per Bakkes STUDEBAKER 1934; Hans Hærnes' M.G. 1930, og Bjørn Gæ Johannesen's MERZEDES BENZ cabriolet 1937. Etter noen kilometer på våte Bærumsveier, kjørte man hjem igjen til kjøttgrytene og et mer behagelig innendørsklima!

ref.

" C H E V R O L E T " F Y L L E R 6 0 Å R .

Det er i år 60 år siden den første Chevrolet rullet på de amerikanske veier. Etersom dette merket siden dengang har opparbeidet seg en posisjon som verdens desidert mest solgte bilmerke, skulle det med rette være grunn til å dvele en stund ved denne bilens historie nå når den runder denne milepelen.

Mannen bak det legendariske merket het Louis Joseph Chevrolet. Han ble født i Schweiz i 1879, men vokste opp i Frankrike hvor han arbeidet i den franske bilindustri. På denne måten kom han i forbindelse med "De Dion-Bouton Motorelle Company" i Boston, USA, og i året 1900 emigrerte han til Amerika. Han hadde allerede da vist fremragende takter som konstruktør, og var dessuten en meget habil racerbilkjører.

Louis J. Chevrolet arbeidet i et par år ved Buick-fabrikken, som ble grunnlagt i 1902, og fungerte da delvis som konstruktør og racerbilfører, og skaffet Buick en rekke seire. Da Buick-fabrikken ble kjøpt opp av Durant i 1904, som det første ledd i hans planer om å skaffe seg en kjede av bilfabrikker, kom Chevrolet på denne måten i nært samarbeide med den dynamiske finansmannen Durant.

Man kan si at Chevrolets historie for en stor del også er Durants historie. Det var William Crapo Durant (1860-1947) som tok initiativet til at General Motors Company ble etablert i New Jersey den 16. september 1908, et selskap som til å begynne med omfattet merkene Buick, Cadillac, Oakland og Oldsmobile, foruten de mindre kjente Carter, Elmore, Erwing, Marquette, Ranier, Rapid, Reliance og Welch. W.C. Durant var imidlertid en uforbederlig spekulant, og hans mange transaksjoner førte i 1910 G.M. ut i så store økonomiske vanskeligheter at Buick's hovedkreditor - "First National Bank of Boston" - måtte ta affære for å redde sine utestående 7 millioner dollars. Under tvil besluttet banken å opprettholde driften av G.M., men på betingelse av at W.C. Durant trakk seg tilbake fra selskapet.

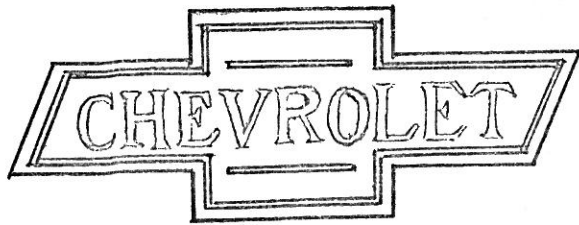
Samme år kjøpte imidlertid Durant to små automobilfabrikker, "The Little" og "Mason", og med disse etablerte han et nytt selskap, "The Little Motor Car Company", som skulle fabrikere en av William H. Little's konstruerte vogner i den billige prisklassen. I 1911 tok Durant kontakt med Louis J. Chevrolet, som konstruerte en bil som ble presentert under modellbetegnelsen "Classic Six", samtidig som Durant etablerte nok et selskap, "Chevrolet Motor Car Company". De to første årene ble Chevrolets "Classic Six" markedsført under merket "Little", og det ble ialt laget 2999 biler av denne modellen.

Det var først i 1913 den første vogn kom på markedet med det nå så velkjente Chevrolet-emblemet på kjølerkappen. Dette årets to modeller, "Baby Grand Touring" og "Royal Mail Roadster", ble en suksess for fabrikken. De hadde begge 4-cylindret toppventil-motor på 22 hK. (Chevrolet har forøvrig alltid hatt toppventil-motorer) Spesielt ble roadsteren godt mottatt, og ble laget til samme pris som datidens T-Ford, nemlig 750 dollars. Durant hadde hele tiden et våkent øye til T-Fordens salgs-suksess, og tok tidlig mål av seg til å forsøke å utkonkurrere Henry Ford, og det skulle utvikle seg til den rene priskrig mellom de to fabrikkene.

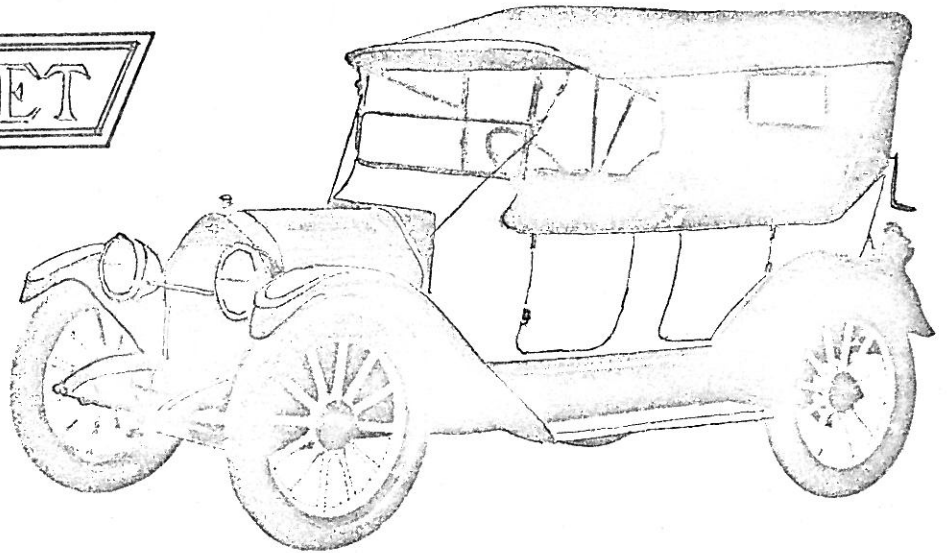
I 1915 slo Durant sine to firmaer sammen til Chevrolet Motor Company, og i de følgende år opplevde fabrikkken en voldsom vekst. Chevrolet viste seg å være en meget dyktig konstruktør med solide erfaringer, og Durant viste sine finansielle talenter. I årene 1912-18 tjente Chevrolet Motor Company store penger; -penger som W.C. Durant ganske stillferdig brukte til å kjøpe opp aksjer i sitt gamle selskap G.M. til seg selv og til Chevrolet Motor Company. Han skaffet seg etterhvert aksjemajoriteten i General Motors, og i 1916 kunne Durant atter ta plass i G.M.s presidentstol, idet G.M. da formelt tilhørte Chevrolet Motor Company.

Konkurransen med Henry Ford var knivskarp. Modell "490", som ble introdusert i 1916, var T-Fordens største konkurrent. Mens Fords "Model T" dengang i billigste utgave kostet 495 dollars, lanserte Chevrolet sin modell "490" fem dollars billigere, tiltross for at det var en atskillig mer avansert vogn. Den var på sitt vis enkelt konstruert, noe som var nødvendig for å holde prisen nede. Motoren var den gjennomprøvde 4-cyl. toppventilte, som hadde 93,6 mm. boring og 101,6 mm. slaglengde, som ga et volum på 2803 ccm. og utviklet 22 hK. I motsetning til T-Forden som var fotsjaltet, hadde "490" konisk lærclutch-kobling og vanlig gearkasse med 3 gear forover, samt revers. Dessuten var bilen utstyrt med elektrisk horn, magnet,

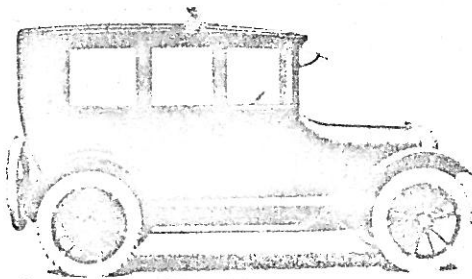
(FORTS.)



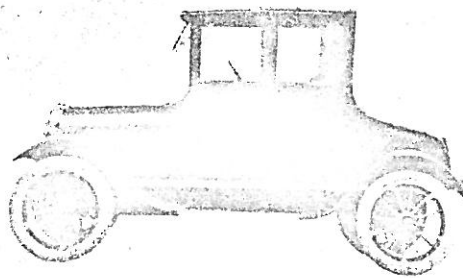
Louis Chevrolet



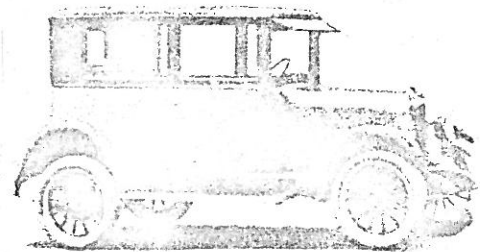
1913 "Baby Grand"



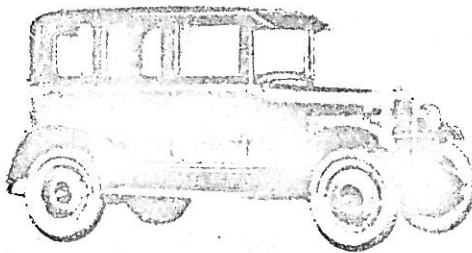
Chevrolet 1916, Modell 490
4 Zylinder, 2,8 Liter, 22 PS
Radstand 2570 mm, Dreiganggetriebe



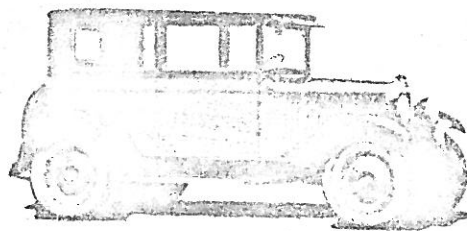
Chevrolet 1920, Modell 490
4 Zylinder, 2,8 Liter, 22 PS
Radstand 2590 mm, Dreiganggetriebe



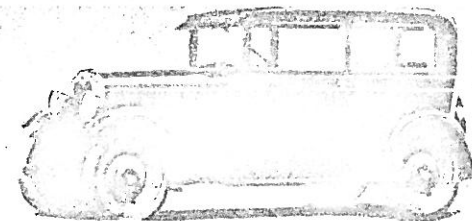
Chevrolet 1925, Modell Superior



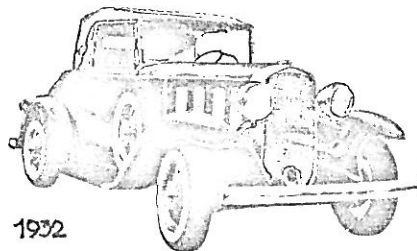
Chevrolet 1926, Modell Superior



Chevrolet 1927, Modell AA
4 Zylinder, 2,8 Liter, 26 PS
Radstand 2620 mm, Dreiganggetriebe
Coach RM 4425,-, Sedan RM 4895,-



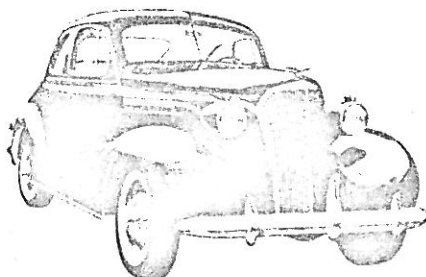
Chevrolet 1928, Modell AB
4 Zylinder, 2,8 Liter, 26 PS
Radstand 2620 mm, Vierradbremse
Coach RM 4250,-, Sedan RM 4625,-



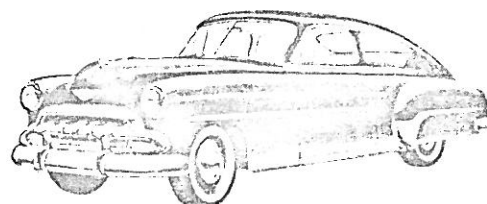
1932



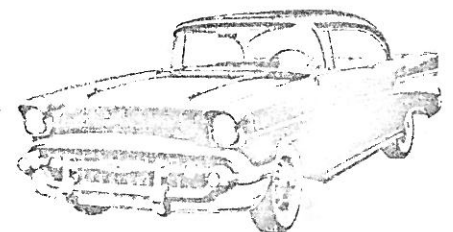
William C. Durant stiftede GM -- og han var ved at tage livet af virksomheden to gange.



1937.



1952



1957

og kalesje, -ting som ikke var inkludert i T-Fordens pris. For 60 dollars ekstra kunne man dessuten få batteri, dynamo, selvstarter og elektrisk lys. Ford forsøkte seg også med elektrisk lys ved å forbinde T-modellens forntlykter med svinghjuls magneten på motoren, men spenningen varierte sterkt med motorens turtall (24 volt), og ved lave omdreiningshastigheter ble lyset omtrøst borte. Så sent som i 1924 rullet T-Forden av samlebåndet med parafinlampe som nummerskilt-belysning!

I 1917 presenterte man Chevrolet's første V-8 motor. Den vakte ubetinget sensasjon, men ble ingen suksess da den kom på et meget uheldig tidspunkt. En stor del av det bilkjøpende publikum var krigsrammet, og måtte nøye seg med eldre og billigere modeller, slik at V-8-prosjektet ble oppgitt etter kort tid.

Durant ga seg stadig ut på finansielle spekulasjoner. I 1920/21 var G.M. på ny ført opp i en økonomisk krise. Denne gang ble redningen "du Pont Company", som overtok Durants aksjer (og hans gjeld på 1 mill. dollars). Atter måtte Durant trekke seg tilbake, og hans befatning med Chevrolet og G.M. var dermed for alltid gått over i historien. Louis J. Chevrolet hadde noen tid forut for dette også gått ut av selskapet, etter at Durant hadde gitt ham sparken for noe så bagatellmessig som sigarettøyking på Durants kontor!

I 1923 ble modell "490" avløst av "The Superior". Den hadde samme motor som "490", men effekten var nå øket til 26 hK. Samme år kom også "Coppercooled", med en 2,2 ltr. motor med luftkjøling (kjøleflenser av kobber). Modellen ble ikke særlig godt mottatt, og gikk ut samme år.

1925 ble et rekordår for Chevrolet, idet årsproduksjonen for første gang oversteg en halv million vogner. Året etter tok fabrikken farvel med tre-ekkehjulene og gikk over til de velkjente lukkede platehjulene med avtagbare felgringer.

Modell AA, som kom i 1927, ga samtidig Chevrolet posisjon som verdens mest solgte bilmerke. Dette år introduserte dessuten G.M. sin egen formgivningsavdeling. I 1928 kom modell AB, den siste med 4-cyl. motor.

Den revolusjonerende 6-cylindrete motor ble presentert i og med modell "International" i 1929. Den er på mange måter identisk med våre dagers Chevrolet-motor. Årsproduksjonen i 1931 nådde opp i 782 000 biler. Men allerede året etter begynte depresjonstiden å gjøre seg gjeldende, med sviktende salg. Fra 1933 begynner strømlinjene å antydes i karosseriene; -i 1934 lanseres kneleddsfjæringen for første gang på Chevrolet's vogner. Samme år går bil nummer 10 millioner av samlebåndet, og USA's 850 bilfabrikker er nå redusert til 25.

I 1935 når fabrikkens produksjon opp i over 1 million biler, og de typiske "panserkarosseriene" begynner å gjøre seg gjeldende. Fra 1937 er alt treverk forsvunnet fra karosseriet, og den 6-cyl. motorens effekt er nå øket til 80 hK. Året etter er USA's samlede årsproduksjon av biler nådd opp i 2 millioner. Chevrolet nr. 15.000.000 ruller av samlebåndet i 1939, samme år som rattgear med vacuum hjelpe-sylinder lanseres for første gang.

1940-årene innledes med lavere og bredere karosserier, men produksjonen tar en brå slutt i januar 1942, da USA trekkes med i krigen. Bilproduksjonen gjenopptas i 1945, og året etter er man atter nådd opp i over 1 mill. produserte Chevroletbiler årlig. 1948: -atter ny karosseri-design, og 1.226.138 produserte vogner ved årets slutt. Det typiske etterkrigs-karosseri med buet frontrute og lavere og bredere "pontong"-karosseri varsler en ny linje. I 1950 kommer hard-top-modellen BEL AIR, og automatgearkassen POWER GLIDE. Tre år senere nok en ny karosseritype, samtidig som sportsmodellen "Corvette" settes i serieproduksjon. I 1953 produseres også Chevrolet nr. 20 millioner.

Motoreffekten økes i 1954 til 115 hK. (på automat-modellene 125 hK.) En ny type luftkjølt motor forsøkes på "Corvair" i 1959, -36 år etter den mislykkede "Coppercooled", men denna gang som hekkmontert boxermotor i en 4- og en 6-cyl. versjon.

I 60-årene er det de store modellene som dominerer, og den råsterke V-8 motoren som "Corvette Sting Ray" blir utstyrt med, utvikler bortimot 500 hK! Sin noe brogete historie tiltross, må man vel kunne si at Chevrolet forlenget har bevist sin levedyktighet. Merket er idag et av de best kjente i verden, og desidert det mest solgte. Man følger stadig sin politikk med å fremstille en relativt rimelig bil, sett i amerikansk perspektiv, og det skal bli interessant å følge utviklingen i de kommende ~~IXX~~ ti-år!

A-FORD-TREFF PÅ FISKUM

Norsk A Modell Klubb arrangerte lørdag 5 mai et treff hos vårt medlem (og svoren A-Ford-mann) Martin Giljamse. Hensikten var å foreta sjekk av elektriske komponenter, såsom coil, fordeler m/kondensator, dynamo, selvstarter, plugger, batteri og ledningsnett med tilkoplinger. Videre ble kompresjon målt og en imitert "kjøretur" på valser med variabel belastning ga beskjed om motorens yteevne.

Ca. et dusin A-Forder var møtt fram for å få sine vitale data behørig registrert. Deriblant undertegnedes "prest-ford", selvsagt, (med små for bokstaver av beskjedenhetshensyn!)

Bl.a. høyheter innen norsk A-Ford-verden var selvsagt Emilie Mejlænder Hellesten å finne, i sin grå Tudor. Den har hun eid i over 40 år, -hipp hurra for henne. Hovedinntrykket etter besøket var meget positivt. Bare synd at ikke flere medlemmer hadde møtt fram til denne enestående anledning til å få gammelbilens tekniske stand fastslått av fagmenn med fremragende elektronisk utstyr før sesongstart.

Gebyret kr. 10,- var nærmest symbolsk. -En travel lørdag og en fjær i hatten for Martin G.!

Z-5900 / M.J.

AKTIVT MILJØ I TRØNDELAG VETERANVOGN KLUBB.

Håkon Røine har sendt oss et brev med en interessant artikkel, skrevet for "MOTORLIV" i 1932 av selveste minister Sam. Eyde. Av plasshensyn må imidlertid artikkelen utstå til neste nummer.

Røine forteller i sitt hyggelige brev at: -" vi hadde igår (17.mai) en, etter vår mening, vellykket deltagelse i borgertoget gjennom byen (Trondheim). Det er nå tredje år på rad vi deltar, men første gang som selvstendig klubb -T.V.K. Det deltok ialt 7 biler: 1930 A-FORD Town Sedan, 1932 M.G. åpen toseter, 1931 FIAT "522", 1928 A-FORD Standard Phaeton, 1930 A-FORD Tudor, 1928 A-FORD Standard Phaeton, og tilslutt 1932 (?) AUSTIN Ten GT Cabriolet. En artig samling av mye rart, dessverre med noe blandet kvalitet. Vi var i alle fall det innslaget i toget som ble fotografert mest. Kanskje det var en ide i Drammen også..." sier Håkon tilslutt i sitt brev.

SESONGSTART FOR GAMMELBIL PÅ BYGDØY.

Arild Karlsen -mannen som rekker alt- har startet opp sesongen på Bygdøy; - søndag 27.mai gikk den første turen med turister mellom museene, og så går det slag i slag sommeren igjennom. Trålig blir det en travel sommer for Arild, som ved siden av Bygdøy-kjøringen jo også har sitt arbeide i Utrykningspolitiet å skjytte, hvor han flere ganger ukentlig kjører strekningen Oslo-Brevik-Oslo på sin hvite HONDA 750 ccm. for å se til at folk oppfører seg skikkelig etter veien....

FOR STUDEBAKER-EIERE!

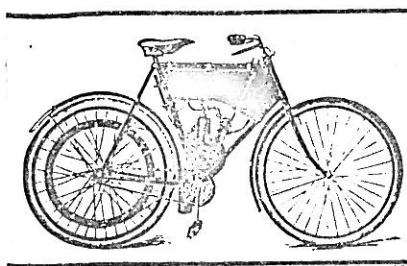
I fjor ble det fra svensk hold tatt et initiativ til et samarbeide mellom nordiske Studebaker-eiere. Samarbeidsformen ble foreslått å bl.a. omfatte et reservedelsregister inneholdende medlemmenes opplysninger om deler til Studebaker eldre enn 1942. Mange har allerede reagert positivt, men ennå søker man kontakt med flere Studebaker-eiere. Man vil i sommer ha ferdigtrykt en samling av de opplysninger som hittil foreligger, og denne kan de interesserte få tilsendt i oppkrav for om lag 5 svenske kroner. Skriv til nedenstående initiativtagere til NORDISK STUDEBAKERREGISTER-:

Håkan Hansson,
 Storskogsvägen 50,
 S-150 24 RÖNNINGE, Sverige

Staffan Svensson,
 Norrbyvägen 39,
 S-141 43 HUDDINGE, Sverige

ANNONSER til neste nummer av "Gammelbil-Posten" (som utkommer 5.september) har dere ennå god tid på. Av "trykktekniske" grunner må vi imidlertid be om at man sender annonsemanuskriptene postveien, og ikke senere enn innen den 15. AUGUST.....!

DE SOM mangler noen nummer av "Gammelbil-Posten" kan bestille disse gjennom redaksjonen (eller hos kassereren). Vi må dessverre beregne kr. 2,- pr. eksemplar, pluss eventuell porto, om avisene skal sendes.



MS- siden

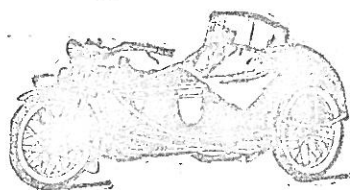
EN REDAKSJONELL BØNN....

MS-siden er vår store "hodepine". Ikke bare er motorsyklar en av de store og mørke flekker i vår viten, men tilgjengelig litteratur om m-s er også vanskelig å spore opp. Vi vet at MS-siden ikke står i forhold til "Gammelbil-Postens" øvrige stoff, og det er ingenlunde vår hensikt å gjøre dette ms-stoffet så "tynt" som mulig, eller å favorisere bilstoffet og skyve de motorsykkellinteresserte i skyggen. Vi kunne like gjerne si som salig Martiⁿ Luther:—"Her står jeg, -jeg kan ikke annet. Gud hjelpe meg!" Derfor ser vi oss nødt til å be om hjelp, -ikke av Gud, men av de av våre medlemmer som har kjennskap til og stoff om motorsyklar. Del det med redaksjonen, slik at MS-siden med tiden vil få det innhold den fortjener, og gi også ms-entusiastene utbytte av å lese "Gammelbil-Posten". Ja, kanskje vil vi med litt hjelp etterhvert kunne øke til to eller flere MS-sider.....

HARLEY DAVIDSON originallakk (DuPont "H.D.-grønn") kan kjøpes hos VETERAN CAR SERVICE, Nora Bruk, S-170 14 SVART-SJÖ (Sverige) for sv.kr. 28,50 pr.kg. pluss toll etc. Det samme firmaet fører også "dekaler" (tankemblemer) i originalutførelse til en lang rekke ms-merker, samt endel ms- deler, og NYE bildeler til T-Ford, A-Ford o.a. Katalog kan bestilles, den er GRATIS!

Vil man hjelpe seg med lakk på enklere vis, så er den originale SCANIA VABIS-fargen "OLIVENGRÖNN2 (Steel nr. 451) så nær den H.D.-grønne som man kan komme. Til INDIAN kan man bruke Citroens originalfarge BRUN SARDOINE AC 420 (Standox), som faktisk ikke skiller seg fra den originale INDIAN-fargen.

**HARLEY-
DAVIDSON**



En komplet serie modeller for 1929

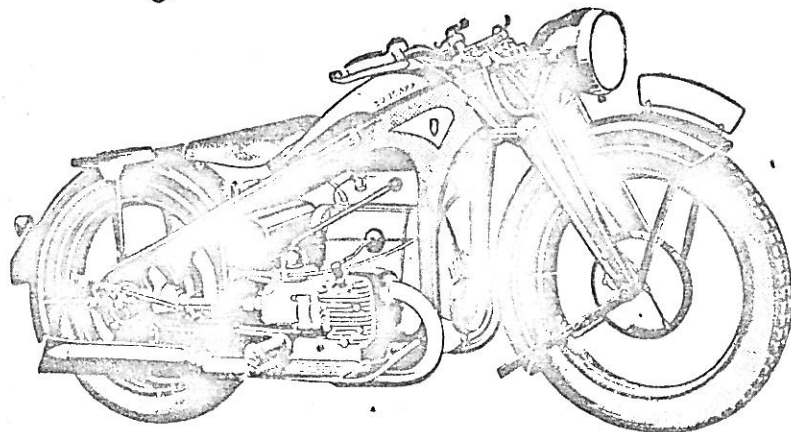
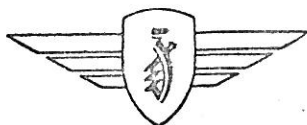
1-cyl.	350 kub. cm.	6 og 10 hk.
1»	500 »	» » 10 »
2»	750 »	» » 12½ »
2»	1000 »	» » 15 »
2»	1200 »	» » 21 »

Hvilket bruk De end har for en motorcykle, kan De nu faa en HARLEY-DAVIDSON som passer Dem baade i størrelse, kraft og vekt.

Prisene er lavere end nogensinde, og lempelige avbetalingsbetingelser indrømmes.

Faa den nye katalog tilsendt.

Hovedforhandlere for Norge
Aktieselskabet
SØRENSEN og BALCHEN
1 Handelsbygningen - Oslo.



ZUNDAPP

Den smarte og økonomiske motorsykkel.

1/3 SØRENSEN OG BALCHEN
Middelthunsgate 19. Oslo - Centralbord 61890.

VELLYKKET BYTTEMØTE PÅ VESTRE SPONE.

I week-end'en 26.-27.mai var det lagt opp til "byttømte" hos Tore Woldstad på Vestre Spone. Allerede fredagskvelden hadde de første deltagere innfunnet seg, og da "Gammelbil-Posten's" utsendte ankom lørdag morgen var man i full gang med å stille ut deler. Utover formiddagen strømmet det til stadig nye entusiaster;-kjørende i såvel gammelbil som mer moderne fremkomstmidler, og svært mange bragte med deler, både brukte og ubrukte. Fra Sverige var det også kommet flere "gammelbilfolk" både fra Hagfors og fra Karlstad, og Eric Løfberg var på plass med husvogn og salgsdisk, medbringende et stort parti "obegagnade" deler, som lot til å få god avsetning. Ellers så vi at både Leif Rust og Martin Giljamse hadde mye fint å tilby, både av skjermmer, hjul og mer typiske slite-deler. Vi savnet imidlertid lastebilen med deler som skulle kommet fra Oslo, men tidsnød og viktigere arbeide enn å sysle med gammelbil (finnes det??? red's anm.) hadde gjort at lasset ikke kom avgårde. At byttømte sto i A-Ford-klubbens tegn ble bekreftet av de deltagende bilene. 8 -A-Forder, 1 V-8-Ford fra 1932 og 1 Plymouth Coupe 1934 (Tore Ødegaard's) stilte til start i ferdighetskjøringen i det Woldstad'ske grustak, og alle kom relativt pent gjennom de fem postene i løypa. Arrangørene hadde sørget for at man kunne stille sult og tørst i bedriftens spisesal, og pølser, kaffe, vafler, mineralvann og is smakte godt i solsteiken. Søndagen forløp stort sett etter lørdagens mønster, fortelles det. ("Gammelbil-Posten" var ikke tilstede denne dagen.) Gammelbilløpet som gikk på ettermiddagen var lagt til veiene i distriktet, med bl.a. en avstikker innom Vikersund. Alt i alt et fint week-end-arrangement, som absolutt burde stimulerø til gjentagelse ved en senere anledning!

ref.

FAMILIE-PICNIC TIL EIKEREN.

Torsdag 31. mai (Kristi Himmelfarts-dag) var det duket for familie-picnic, i vår egen regi. Værmeldingene i radioen klokken 9 var ikke særlig lovende, men solen var da fremme da bilene ankom Spro Kro i Sande omkring klokken 9.45.

Tolv minutter over ti rullet første bil avgårde på ruten, som gikk inn til Sande sentrum, over Hanekleiva til Stuen,-videre gjennom Eidsfoss og nordover langs Eikeren til Martin Sand's campingplass på den idylliske odden som stikker ut i Eikeren omtrent rett over vannet for Hakavik kraftstasjon. Litt før klokken elleve var de fleste etablert rundt om på knauser og under mektige furutrær, og liflig kaffeduft bekreftet snart at propanapparatene var kommet i sving. Martin Sand hadde holdt sitt løfte:-alle fikk parkert sine biler (et tyve-tall) i rimelig avstand fra kaffebordene!

Et par regnskurer (den første allerede på Hanekleiva) understreket meteorologens dystre morgenvarsel, men solstreifene innimellom levnet til å begynne med et lite håp om at hans ord skulle bli gjort til skamme. Vi åt og vi drakk og vi pratet og hygget oss, og de som var så heldige å ha gammelbil å kjøre med svarte tålmodig (men ikke uvillig) på allehånde spørsmål fra interesserte (og misunnelige?) beundrere. "De gamle" var følgende:- Ingar Evensen's DODGE 1916; -hr. Wøyen's PONTIAC 1926 (?); - "preste-forden" til Mads Jostad, FORD "A" Tudor 1928; -ytterligere en FORD "A" fra 1928/29 Fordor med en for red."ukjent" eier fra Jessheim;- Erling Thorbeck's ESSEX roadster 1929; -Frode Holm's FORD "A" 1930;-en LY-registrert FORD "A" 1930;- Svein Burvald's NASH Sedan 1931; -Tore Ødegaard's PLYMOUTH Coupe 1934; - Alf Bryhn's PLYMOUTH 4-d. sedan 1934; -Per Bakke's STUDEBAKER 1934;- og Tore V. Fjeld's RILEY 2,5 ltr. 1949. Dessuten var Per Bakke innom med sin stilige MERCEDES "300", og Per Gran-Henriksens elegante kremgule JAGUAR med trådeker vakte også beverttiget oppsikt. ~~XXXXXXXXXX~~ Tappert gjort var det av Martin Giljamse m/familie å komme "sjøveien" i ruskeværet;-han var eskortert av sin kamerat Jan Poortman,-også fra Vestfossen

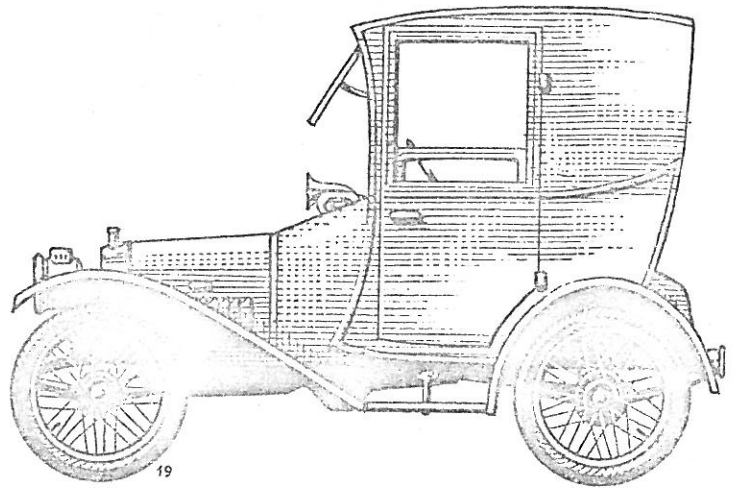
Dessverre bygget lavtrykket seg raskt opp fra syd, og regnværet la etterhvert en våt og ekkel demper på vår picnic-utflukt. Dermed var det bare å pakke sammen og vende nesa hjemover i et altfor tidlig oppbrudd fra et arrangement som med værgudenes velvilje kunne vært en aldeles deilig sommerutflukt. Dog og allikevel; -det var et godt forsøk.....

Ø.L.

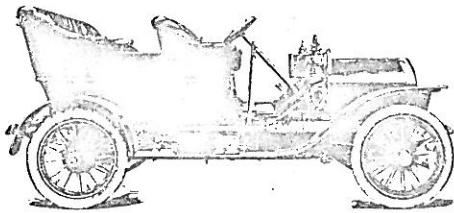
MÅNEDENS VETERAN:**19. 1914 – Peugeot «Bebe».**

Helt siden den franske revolusjon har Peugeot-familien gjort seg bemerket innen maskin- og metallbransjen. Armand Peugeot startet en sykkelfabrikk allerede i 1885, og denne tok snart opp bilproduksjon. I 1896 presenterte Peugeot sin første selvstendige modell. Fabrikken er også i dag et familieforetagende.

Tegningen viser den populære baby-car, som avløste den lette, 1-sylindrede «voiturette» – som nærmest var bygget som en motorsykkel. Den 4-sylindrede motor på 855 ccm ble konstruert av den berømte italienske mester Ettore Bugatti, som hadde etablert seg i Molsheim ved Strassbourg i 1910.



1914 • PEUGEOT "BÉBÉ" •

**VAAREN ER KOMMEN!**

Med våren kommer også de dårlige veier. Husk at dekkene blir hurtig ødelagt på dette føre. Vent ikke til imorgen, men kom idag og la Deres dekker reparere hos oss.

Alt arbeide utføres under full garanti og til billigste priser.
Helgeruds Bilcentrals Vulkaniseringsverksted.
H. Berglund, innhaver.

Telefon 1813
Autotrafik Bilcentral
Nedre Strandgate.

LEIEBIL



A.S Bilcentralen.

Telefon 1860 - 1960

- Konnerudgaten 1 -

Telefon 1175

Grandtomteus Bilcentral.

Storebil Telefon 1756

St. Olavsgt. 2 samt varetansport

Storgatens Bilshyds 999

Grev Wedels Plaas

Lastebilcentralen

Telefon 1512.



Den
populære
automobil

Gustav Thrane Steen

Bygdø Allé 51 B

Drammensveien 2

OSLO

LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT.

Gunnar Kristiansen er både titt og ofte i Numedal, i forbindelse med hyttebygging på Veggli-fjellet. På turen til og fra hyttefeltet har han øynene åpne for eventuelle gammelbiler langs veien, og forleden fant han en ms-felg av temmelig gammel dato. Den ble øyeblikkelig puttet i bagasjerommet og bragt til Bjarne Holmen, som kunne identifisere felgen til å være en HARLEY-DAVIDSON-felg.

Nå har også Arild Karlsen blitt A-Ford-mann! Han har overtatt Arne Chr. Karlsens 4-dørs lukkede 1931-modell, mens Arne Chr. på sin side har fått i bytte en AERO 2-s. cabrio-coach 1936.

Bjarne Holmen har endelig fått sidevogn til sin 1922-mod. H.D., og dermed turde hans sorger være slukket i så måte. Sidevogna ble funnet i Begnadalen i påsken, og atter er det Oddleif Kvålseth som har vært ute og gjort funn! Det ser ut til at Oddleif har teft som en schäfer når det gjelder å snuse opp gammelt...

Positivt på siste møte: Både Erling Thorbeck og Tore Ødegaard kjørte gammelbil til møtelokalet. Erling i sin åpne 2-seter ESSEX 1929, og Tore i sin blå/sorte PLYMOUTH coupe, årgang 1934.

Mascoten vår, vesle brunhårede "Ninette", har nylig rundet år. Begivenheten fant sted lørdag 28.april, og vesnet fylte da ett år. Samme dag holdt forresten på å bli frøken "Ninette's" banedag, idet hun ble overfalt av en diger boxer ute i Skoger, og fikk en temmelig ublid medfart. Heldigvis er krypet på bedringens vei, og vi hehger oss herved på blandt gratulantene!

Vi har notert vår første abonnent på GAMMELBIL-POSTEN, og det er pus-sig nok en utlending. Han er forøvrig ikke ukjent for red., idet det var samme herre som i mars måned skaffet radiator til red.s 1929-mod. HUPMOBILE, hr.Jan Gunnarsson i Hagfors. Jan er forøvrig en meget aktiv gammelbilmann med sterke Hudson-interesser, og har allerede i dette nummer av avisen en interessant annonse.

Hvis det er noen som har problemer med å trekke av bakhjulene på sin T-Ford, så forteller Gunnar Kristiansen at han har fått laget en spesielt solid avdrager til nettop en slik jobb. Han stiller både verktøy og egen erfaring til rådighet for de som måtte behøve hjelp!

Det går forøvrig fremover både med Bjarne Holmens H.D.1922 og Oddleif Kvålseths INDIAN 1918 (?). Flere deler er allerede ferdig lakkert og forniklet, og mye av det maskinelle er også ferdig. "Hodepinen" ser ut til å bli dekkene, som bestilt fra USA vil komme på ca. 500 kroner stykket!

Apropas fornikling, -er det noen som kan anbefale et skikkelig forniklingsverksted? Flere av medlemmene har forsøkt en rekke verksteder både i Drammen og en rekke andre byer, men ingen av dem legger tilstrekkelig flid i arbeidet, så resultatet blir ofte så som så. Det ser ut til at det er nøyaktigheten i slipearbeidet det skorter på, og skikkelig sliping er avgjørende for et godt resultat. Hvis det er noen som vet om et forniklingsverksted som er ansvarsbevisst når det gjelder delene til gammelbilen/motorsykkelen, så vær snill å fortell oss det!

Det var en lett indignert Oddleif Kvålseth som grep fatt i redd på siste møte og spurte om det var jeg som hadde skrevet at han kunne få en DODGE 1928 i Seljord for "e' halv ei". "Jo, jeg hadde oppfattet det slik!" -"Tull og tøys!" sier Kvålseth, "det var ikke "e' halv ei", men "en Harley"! " Skulle tro det er litt forskjell på de to tingens.....

Med våren øker antallet av gammelbiler som frembys til salgs i "Aftenpostens" annonsespalter. Således har vi iløpet av den siste tiden sett at minst to av "våre lokale" gammelbilfolk har tilbudt "godbiter" i nevnte avis, og bilene var en åpen Chevrolet 1927 (Hokksund), samt en restaurert Ford T touring 1923 (kr. 17.000) som vi umiddelbart stedfestet til Konnerud.

Vi har allerede fått noen ganske få forslag til klubbnavn, men regner med at flere "slipper" vil komme på løpende bånd. Skjemaene for vårt medlems- og vogn-register går det noe tregt med, men også disse kommer vel "så småningom". Til orientering blir skjemaene behandlet strengt internt; -de er ikke bestemt for offentligheten.....

Roar Sørensen var søndag 14. mai på besøk hos Tore V. Fjeld på Jessheim for å hente seg en ny og feilfri panserfigur til sin uvanlig fine BUICK '46. Figuren hadde Øivind Langeland snust opp hos Løfberg i Karlstad, og Tore V. Fjeld bragte den altså forleden fra Karlstad til Jessheim. Roar rapporterer at gammelbilinteressen på Jessheim er meget stor, og mye taler for at Fjeld og hans likesinnede fra de traktene er innstilt på å se innom på våre møter etterhvert.

Forleden lå en ny, norsk gammelbil-trykksak i red.s postboks, nemlig "V-8 registret", som utgis av V-8-REGISTER, box 45, NORDSTRAND. Det er herrene Roar Arnegård og Inge Thorud som står bak tiltaket, og det har blitt en allsidig og interessant trykksak, som tar sikte på å tilgodese (og samle) alle interesserte Ford V-8-eiere. 4 stk. 1-krones frimerker (til dekning av portoutgifter) er alt man ber om, og man forutsetter dessuten at man helst bør ha en Ford V-8 fra tidsrommet 1932-1948. Vi hilser det positive tiltaket velkommen og ønsker lykke til; samtidig som vi anbefaler Ford V-8-eiere å søke kontakt med "V-8 REGISTER" !

N.V.K. har tydeligvis funnet tiden inne til "å skille klinten fra Hveten", idet man på et møte i Norsk Teknisk Museum (Oslo) den 28. mars la frem et ønske om dannelsen av en egen gruppe innenfor N.V.K. for eiere av veteranvogner, d.v.s. vogner bygget før 1919. Her i "GAMMELBIL-POSTEN" kan vi ikke se dette som noe annet enn et fremstøt for å skape et klasseskille, -istedet for å forsøke å samarbeide mest mulig innenfor begrepet gammelbil. Vi bør vokte oss for å gjøre vår hobby alt for høytidelig, og må ikke gå så opp i tekniske ting, årsmodeller og "antikvarisk" verdi at vi glemmer det primære, nemlig at vi skal ha GLEDE og HYGGE av (og med) våre gamle kjøretøyer, -uansett av hvilke årsmodeller de måtte være!

F I N N T O R G E R S E N :

Min bil -

For mange år siden, sist i 90-årene, puslet en ung mann nede i Strassbourg med å få til en bil. Hans navn var Emile Mathis (født i 1880). I tiden frem til 1903 fikk han laget noen prototyper for eksperimenter, hvorav den ene til og med hadde en 4.-cyl. maskin på 100 hK.

Så i 1904 kom det første Mathis-produkt på det åpne marked, HERMES; -tegnet av ingen ringere enn Ettore Bugatti og Emile Mathis i fellesskap. Dette samarbeidet varte i et par-tre år, da Mathis startet for seg selv, mens Bugatti sluttet seg til Deutz i Cologne.

Man skriver året 1910, og motorfolket er i en mild ekstase. Hvorfor? Jo, Mathis har sendt ut på markedet sin første selvlagede bil, med en 2-liters firesylindret rekkemotor på 8/20 hK.

Senere fulgte det en rekke forskjellige modeller og typer frem til 1. verdenskrig. De var hovedsaklig små og lette, med motorer på omkring literen. (FORTS.)

Men etter krigen blir det mer fart i produksjonen, og i 1927 lå dagsproduksjonen på 75 biler. Dermed har Mathis kommet opp på 4. plass i Frankrike, etter Citroen, Renault og Peugeot.

I dette året ble det også registrert en Mathis i Drammen. Det skjedde i februar, og registreringsnummeret ble F-2981. Den fikk sitt tilholdssted i "Cigarhuset" i Engene. Kjøperen var Klara Enbom, som forble den lykkelige Mathis-eier i vel ett år. I juni 1928 ble bilen budt frem for salg, og den ble kjøpt av Ottar Tangen, Elling Holstsgate, som brukte bilen inntil han satte den inn i garasjen og jekket den opp i 1935. Stakkaren (bilen) trodde seg vel helt glemt til det begynte å knirke i trekonstruksjonene over hodet på den en desemberdag i 1967.

Jeg hørte om bilen av en som hadde sett den inne i et uthus før krigen. "En liten rar bil med ei dør og rattet på den gale siden," som han sa. Etter å ha fått adressen, tok jeg meg en snartur til byen for å se på stedet. Dørene i det før nevnte uthus så ikke ut til å ha vært åpnet på de siste 25 årene, for de sto i en mistenkelig nær



KRONOR 3950:-

Standardutrustning:

Läderklädsel
Ducolackering
4 hjulbromsar
Ballongringar
Klocka
Hastighetsmätare
Ett fullt mont reservhjul

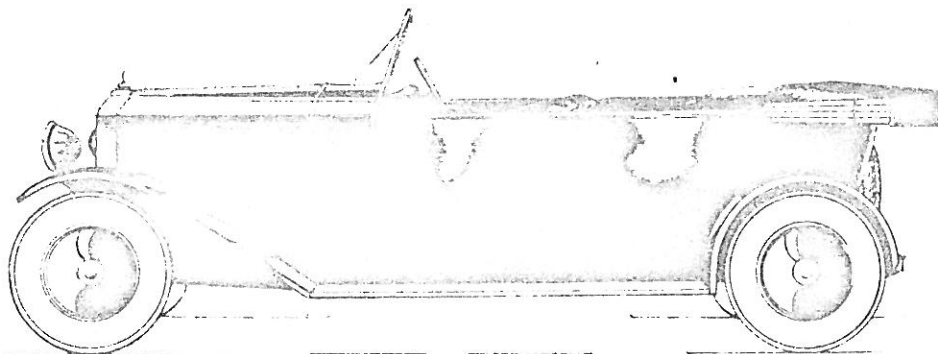
Återförsäljare tillskriv oss:

**B. WIBOMS
BILAGENTUR**

Birger Jarleg. 60 • Stockholm
Tel. 13687

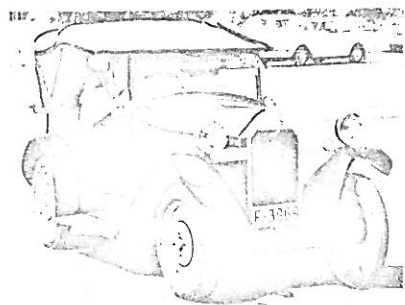
Den franska kvalitetsvagn, som över hela världen väckt så stor uppmärksamhet, har nu kommit till Sverige.

Vagnen med den fenomenala 24 hkr motorn.
Vagnen med det enastående låga priset.



kontakt med dørkarmen. "Mini'en" stoppet nesten av seg selv, og like etter kom jeg fram med ørendet mitt til rette vedkommende.

Om han hadde en gammel bil? -"Jo, han hadde da det." -"Står den slik til at det går an å få se den nå?" -" Ja, du får bli med her da! " Han fant en nøkkel inne på veggen og åpnet en liten dør. Det kriblet i magen. En sykkel måtte flyttes på; noen planker, gamle stoler og pappesker sto også i veien. Så kunne vidunderet beskues.



Jeg krabbet inn i bilen, -var over og under den. Den var merkelig hel både i trekk og kalesje, og alt var forøvrig i sin opprinnelige stand. Maskinen var lett å sveive og ingen ting hadde satt seg fast.

Kjøretøyet var altså en Mathis M.B. Torpedo 1927. Karosseriet er 4-seters med en dør på venstre side. Adkomst til baksetet skjer gjennom en åpning i seteryggen foran. Bilen har som alle andre Mathis'er høyre-ratt. Vekt: ca. 500 kg. Motoren er en 4-cyl. sideventilet på ca.1000 ccm. med en ytelse på 7 hK. Smørel-

jen på motoren går via svinghjul og clutsch til gearkassen, som har 4 gear forover og revers. Magnettenning og thermosyphon-kjøling skulle det vel kanskje vært forandret på i 1927, men Mathis'en har det ennå. Bremsene er 2-hjuls mekaniske.

- "Kunne han tenke seg å selge meg bilen?" - " Tja, han hadde tenkt å sette den istand selv igjen, men han var nå borti 80 år, og da var han ikke så sikker på om det ble

noe av." Vi ble enige om en handel, og begge var fornøyde. Et par dager senere hadde jeg bilen hjemme i garasjen.

Med bilen fulgte også instruksjonsbok, så godt om alt det originale verktøyet, og vognkortet fra første gangs registrering. Til og med kvitteringen for betalt veiavgift, og avgiftsmerker!

Nå skulle motoren prøves. Ville den starte....? Pluggene (CHAMPION 8) ble delt og rensset, nye ledninger fra magneten til pluggene satt på, og bensin, olje og vann påfylt. Tre man måtte til! En til å kjøre Mathis'en, en "co-driver" klar med et brannslukningsapparat, og en til å taue igang klenodiet. Den første tauerunden resulterte bare i røyk og "skyting" i forgasser og eksospotte. Her var det tydeligvis "nøt galt i orden"! Fram med boka...

4 pluggledninger byttet plass, og det var klart for ny runde. Og så skjedde det: -bilen startet før den kom ut av garasjen, og den gikk virkelig fint! Instrumentene viste alt i orden. Oljetrykket var snau 2 kg, og ifølge instruksjonsboka skal det være mellom 1 og 2 kg. Amperemeteret ga også positivt utslag.

Det gikk med vel ett år før bilen var klar til registrering, og siden den gang har Mathis'en ruslet og gått mange løp og flere søndagsturer. Nå står den foran sesongens generalsjekk, før den triller ut på veien igjen.....

Finn Torgersen.

TERMINLISTE ETTERSOMMERE N / H Ø S T E N

Vi lovte i forrige nummer av GAMMELBIL-POSTEN å komme tilbake med terminliste for sommeren/høsten 1973. Nedenstående liste er så langt red. er istand til det ~~XXXX~~ ajourført f.o.m. juli måned. Man må være forberedt på enkelte forandringer i de oppførte arrangementer.

- 30/6 - 1/7: — "FJELL-RALLYET 1973". Start fra Trudvang Hotell, Rena lørdag 30. juni kl. 10.30. Ankomst Malung (Sverige) om ettermiddagen 1. juli. Løpet går ruten Rena-Osensjøen vest-Kjernmoen-Vestby-Trysil-Nyberg-sund-Østby-Rörbäcksnäs(overnatting)-Sälen-Lima-Malung. Løpet er åpent for 15 norske og 15 svenske vogner.
- 8/7: — "Park Rally", Sandefjord. Løpet starter på plassen utenfor PARK HOTELL og kjøres i og omkring Sandefjord, med innkomst v/hotellet.
- 4 - 5/8: — LARVIK-LØPET. Veteranbilløp i forbindelse med Vestfold-utstillingen.
- 9/9: — N.V.K.s hovedmønstring av gammelbiler, "Sandvigen-Sundvolden"-løpet.
- 23/9: — "KRONE-LØPET" . Et "reklameløp" som går i Oslo og Bærum.

UTENLANDSKE "MERKEKLUBBER"

Da red. har hatt spørsmål om adressen til forskjellige utenlandske "merke"-klubber, tar vi med noen av de som kan være aktuelle. Husk: skriv fortrinnsvis på engelsk!

- A.C.Owners Club. c/o Bernhard W.Garrett, 28.Downsvie Road,Upper Norwood, LONDON S.E. 19, England
- Aston Martin Owners Club Ltd.,c/o R.J.Stokes, 22 The Mall,East Sheen,LONDON S.W.14,
- Buick Club of America, c/o Leonard Hayes,7220 Hayes Circle, Buena Park, California 90620, U.S.A.
- Early Ford V8 Club of America,Inc., c/o J.Price,jr., 131 Talbot Avenue, Santa Rosa, California, U.S.A.
- Hupmobile Owners Club, 651 N.Main Street, Mansfield, Ohio, U.S.A.
- Studebaker Drivers Club Inc., c/o Miss Patricia H. Dishman, 4014 Travis No.7, Dallas, Texas 75204, U.S.A.
- Packard Automobile Classics, P.O.Box 2808,Oakland, California 96418, U.S.A.
- Lancia Motor Club, c/o Frank G. Barkway, 10 Arthur Road, New Malden,Surrey,England.
- Registro Fiat Italiano, c/o Giulio Vignale, Via Campobasso 26,10155 TURIN, Italia.
- Model A Ford Club of America, c/o Annabelle Pope,P.O.Box 2564,Pomona, California 91766, U.S.A.
- Model A Restorers Club, c/o Mrs. W.Benefield, 216 East 54th Street, Anderson, Indiana 46013, U.S.A.
- Model T Ford Club International, c/o LeRoy Hurtzeborn,3943 North Pulaski Road, Chicago, Illinois, U.S.A.
- Vintage Chevrolet Club of America, c/o Doug Bell,15933 Arminta St., Van Nuys, California, U.S.A.

ROCKNE '32-modell tilsalgs.
Finn Torgersen,
3050 Mjøndalen.

DODGE 1937 4-dørs sedan i bra stand
selges rimelig. Fin bruksbil.
henv. Andersen,
Amtm. Breders gt. 28,
3000 Drammen.

FORD "A" 1928, m/høyre ratt
FORD "A" 1928 m/venstre ratt
selges.
(bilene kan sees hos Tore Norstad,
Lundemoen, Frogner, (før Kløfta))
henv. BJØRN NORSTAD,
Maria Feghtsgt. 5,
3000 DRAMMEN.

SERIE MED
8 FARGEREPRODUKSJONER AV CLASSIC CARS
Østørr. 30 x 40 cm.)
pris pr. serie kr. 55,-
Bestilles fra
" GAMMELBILENS VENNER "
box 13, Kværner, OSLO 6.

Div. deler til ERSKINE og DURANT ca.
1930,-Motor til CHEVROLET 1927,-2 kom-
plette hjul m/platefelger til NASH '27
m/dekk 6.00x 21" selges.
JACOB MELAND,
5773 Hovland.

SELGES:
MORRIS "Ten" 4-d. sedan 1932/33 dele-
bil, kr. 300:-
NASH 1929-mod. 2-dørs sedan + en ekstra
delebil, kr. 4500:-
4 dekk, 5.25/5.50 x 21"
Erling Thorbeck,
DRAMMEN. tlf. 83 41 70

SÅLJES:
Erskine 1928, Packard "Clipper" 1946,
Dodge 1946.
Kylare t. AJAX 1925, vindrutor BUICK 1924
og T-Ford 1925,
Væxellåda STUDEBAKER 1946,
2 st. FORD V-8 motorer m/ væxellåda,
BUICK 1927 torped m/ motor, kylare, fram-
vagn m/hjul och navkapslar.

KÖPES:
Jag köper allt som gäller HUDSON 1909-30,
från hela bilar till den minsta detalj,
litteratur och bilder.
B-FORD 1932. Kaross eller hel bil och lit-
teratur.
G.M.'s elektriska 3-hjuliga motorcykel,
delar och litteratur.
Delar, kaross, litteratur t. CLEVELAND 1920.
JAN GUNNARSSON,
Blinkenbergsvägen 3 C,
S-683 00 HAGFORS - Sverige.

Grunnet plassmangel selges følgende vog-
ner (står ved Fredrikstad):
DODGE 1928/29 type J 4-d. sedan, trenger
nye skjermer og tak, kr. 1000,-
GRAHAM 1931 6-cyl. 4-d. sedan, komplett,
men endel rust, kr. 2000,-
OVERLAND WHIPPET 1929, 2-dørs sedan,
uoriginal motor, ca. kr. 1500,-
CHRYSLER 1929 type 75, 6-cyl., 1750 kg.,
to sidemonterte reservhjul, hyd-
rauliske bremses, endel rust, nytt
tak trengs, ca. kr. 2000,-

Bilene selges til høystbydende nedover
eller oppover, eller byttes mot en bra
A-FORD, helst åpen. Eventuellt betales
mellomlegg, eller et kontant beløp for
å få en åpen A-FORD.

Vennligst skriv til:
JAN M. GLEMMINGE,
Korsveien 62,
Åssiden, 3000 DRAMMEN.

adr. fast:
Rekustadvn., Rolvsøy,
1720 GREÅKER

SELGES:
CHEVROLET 1930 4-d. sedan som deler.
til BUICK (tidl. 20-tall) Kompl. forstil-
ling m/hjul.
til CHEVROLET last: Kompl. kardang med
hjul 6.50 x 20".
OPEL sedan ca. 1925 kan anvises.
DEKK: 8 st. 6.50x20" 6- og 8-lag,
2 st. 5.00x20" (bra)
2 st. 17"
evt. andre deler kan skaffes.
Alfred Lyhus,
Tuverud, 3400 LIERBYEN.

KJØPES:
Alt vedrørende CITROEN C-6 1928/31 og
AC -4 1927/30.
Dekker, 14 x 45, (Pneus, Schweitz)
Ønsker også å kjøpe en 2-seter åpen bil.
TORE V. FJELD,
Flataveien 36, 2050 JESSHEIM.
tlf. (priv) 1280.- (arb. 1169 el. 1950)

GAMMELBILPOSTEN's redaksjon trenger en
gammel men brukbar skrivemaskin til å
skrive stensiler med (da vi nå demonto-
re fargebåndet på vår reiseskrivemaskin
når stensiler skal skrives!) Maskinen
må være billig (helst gratis!), men gjer-
ne av den digre, tunge UNDERWOOD-typen.
henv. Øivind Langeland.

GAMMELBIL-POSTEN
NR. 5/1973 (nr. 7 siden starten) 2. ÅRG.
Avisens adresse er:-
"GAMMELBIL-POSTEN"
Øivind Langeland,
BOX 1081 - 3001 DRAMMEN.

TORSDAG og fredag 24/25. mai hadde Fjernsynets "Trafikkpost" bl.a. et innslag om Norges nest eldste bil, -en 1898-modell WARTBURG-, som har fristet en noe broget tilværelse på Hadeland, og dessuten ligget nokså mange år av sitt liv på bunnen av Randsfjorden. Nå er imidlertid klenodiet havnet på NORSK TEKNISK MUSEUM, og blir en fin tilvekst til museets bilpark. Apropos landets nest eldste bil: -museet har også stående Norges e l d s t e bil; en BENZ fra 1896,- og vi vet også å fortelle at landets tredje eldste bil hører vårt distrikt til, -nemlig Arthur Moe's 1899-modell DARRACQ....!

ALF BRYHN stilte opp i vår familiepicnic Kristi Himmelfartsdag med sin nyervervede bil, en absolutt lytefri og i detalj original PLYMOUTH 1934-modell 4-dørs sedan, som har vært i en manns eie siden den var ny og kun har gått 70000 kilometer. Bilen hadde Bryhn kjøpt dagen før vår picnic-utflukt, og det er ikke å undres over at han var stolt som en hane over sitt "varp".....

"FREMTIDEN" (Drammen) hadde fredag 1.juni en reportasje fra byttemøtet hos Tore Woldstad på Vestre Spone. Reportasjen var supplert med et foto av Leif Rust's FORD "A" 1928/29 Phaeton under ferdighetskjøringen, og bragte dessuten resultats-liste fra denne prøven.

SAMME HELG som byttemøtet ble arrangert på V.Spone, avholdt N.V.K. sin "Vårtreff for veteranbiler" på Eidsvold. Åstedet var Solum Servicesenter og Esso Taverna, hvor bl.a. bilene sto en times tid til "offentlig beskuelse". Det ble også avviklet en såkalt "bilbingo" på stedet, og inne på TAVERNNAEN kjørte man filmer for de minste.

GAMMELBIL-POSTEN's red. har gjort et ørlite PR-fremstøt for vår klubb igjen, idet han umiddelbart etter familiepicnic'en "foret" begge Drammensavisene med korte notiser om utflukten.

TORE V. FJELD fra Jessheim, (mannen med den grønne RILEY'en) kan være behjelpelig med å skaffe en HUDSON 1937-modell 4-dørs sedan, forteller han. Bilen er et meget brukbart restaurerings-objekt, som visstnok kan kjøpes for to-tre hundrelapper.

ELLERS ER det første som står på programmet i gammelbil-henseende N.V.K.s "loppe-marked" på ROLØKKEN CAMPING ved Nesbyen i pinsehelgen (9.-11. juni). Her vil antagelig et variert utvalg gammelbildeler bli budt frem, -kanskje også "antikviteter" og ting som ikke spesielt har med bil å gjøre. Sannsynligvis vil red. se innom Roløkken under loppemarkedet, og Roar Sørensen har også planer om å stasjonere seg i Nesbyen i pinsehelga. Forøvrig har "Nordic Packard Owners Club" satt hverandre stevne i nærheten av Bergen (også i pinsehelgen), og d i t skal bl.a. Eric Løfberg i sin digre PACKARD 1937-modell, som for anledningen er blitt utstyrt med tilhengerfeste for å dra med seg Eric's "husvagn".

FERIETIDEN nærmer seg for de fleste av oss, og noen skal vel ut og kjøre langt også. Andre skal kanskje kjøre gammelbil i ferien, og noen har kanskje til-og-med tenkt å vie ferien på restaurering! Hvor dere enn måtte tilbringe sommeren, setter vi pris på om dere holder kontakt med oss. Ta bilder; -grav og spør etter "gammelt"; -sank opplysninger som -selv om det ikke inntresserer nettop d e g- kan komme en av de andre i klubben til nytte! Og frem for alt:

Ha en riktig GOD SOMMER.....!

Ø.L.

.....