

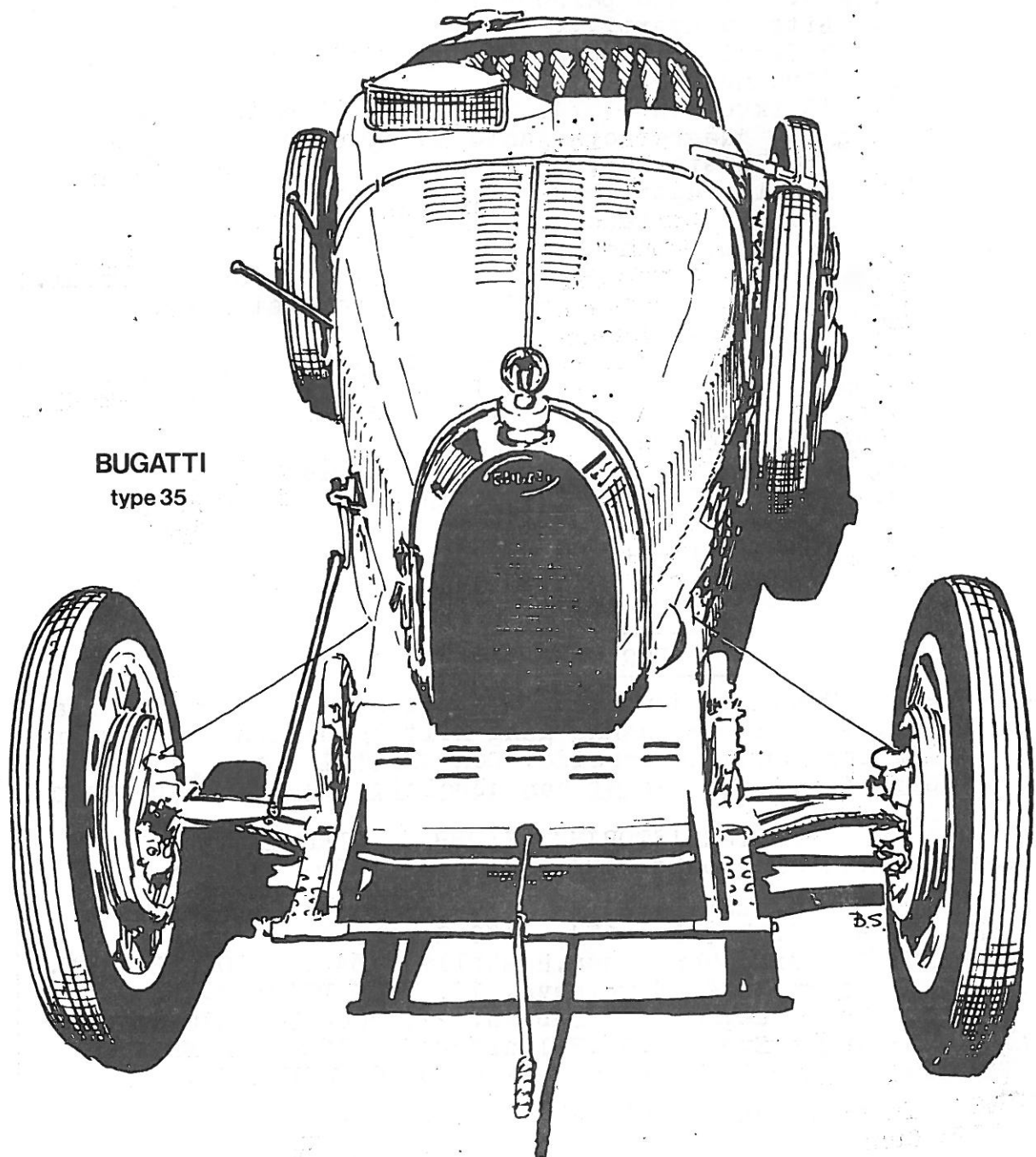
GAMMELBIL -



nr. 5 · 1974 3. årg

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

posten



BUGATTI
type 35

Motorhistorisk klubb · Drammen

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

- organ for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN -
(samt andre venner av gamle automobiler og motorcykler)

NR. 5/1974 (mai) - 3. ÅRGANG -(nr. 16 siden starten)

REDAKSJONENS ADRESSE:

- Öivind Langeland -postboks 1081- 3001 Drammen.

Årsabonnement (10 nr.) koster p.t. kr. 50,80

DETTE NUMMER INNEHOLDER:

- | | |
|-----------------------|--|
| Side | 1. Forsiden. |
| | 2. Innholdsfortegnelse. Adresser. |
| | 3. Redaksjonelt. Neste møte. |
| | 4.og 5. Private personbiler i Norge i 1921. |
| | 6. Litt av hvert.... |
| | 7. Referat april møtet. Innbydelse til picnictur. |
| | 8. "Drammensløpet '74" |
| | 9. "Bilkvelden" 18/4. Månedens veteran. Tips. |
| 10 og 11. | "Några korta anteckningar ur automobilens historia". |
| 12. | Forsikringstilbudet fra Norges Brannkasse. |
| 13. | Hva Kai lærte oss. |
| 14. | En gammel annonse. |
| 15. | En orientering om vår virksomhet (for ikke-medl.) |
| 16. | Litt av hvert..(forts). Styremötet 25/4. |
| 17. | MC-siden. |
| 18, 19, 20 og 21: | Mer mc-stoff (v/Hans Öye) |
| 22 og 23: | "Min Bil: FRANKLIN. (av Svein Burvald) |
| 24 og 25: | --ennå mer MC-stoff!(også v/Hans Öye) |
| 26 og 27: | Annonse. |
| 28: | Saxet. Gammelbil-Postens annonsetariffer. |
| 29, 30, 31, 32 og 33: | ANNONSER. |

+ + + + +

FORSIDEN:

Björn Sand har denne gang tatt imot en utfordring fra red. slik at han denne gang helt og holdent er ansvarlig for månedens forside. Den BUGATTI som pryder omslaget borger for at han absolutt behersket oppgaven.

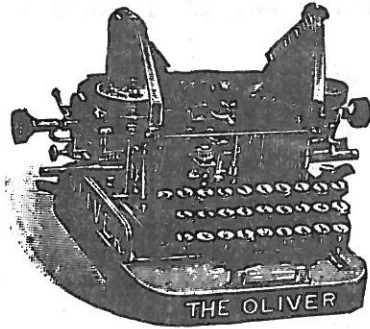
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN.

postadresse: Postboks 2193 (Strömsö), 3001 Drammen.

KLUBBENS STYRE:

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

Medlemskontingent 1974: Kr. 10,-



Redaksjonelt

Den første uken av mai er allerede passert, og dermed må vel sommeren sies å være innledet. Vi våger å påstå at vi går en aktiv og hendelsesrik sommer i møte, med liten plass for dødpunkter, om man skal medvirke i de allehånde arrangementer for gamle mc'er og biler.

Antagelig blir det vel nødvendig å begrense deltagelsen til å omfatte våre egne samlinger, og kanskje noen av de som ellers måtte foregå i noenlunde rimelig rekkevidde. Selv det skulle sikre aktivitet på nok så mange sommerdager, såvidt vi ser av terminlistene...

Forøvrig ble sesongen innledet allerede på møtet 2. april, hvor ikke mindre enn tre av de tilstedeværende ankom pr. gammelbil. Og vi vet også om medlemmer som forberedet utflykt med "gamlingen" i påskehelgen. Ellers er det jo bare noen dager til den 17. mai, og da bør vel "for skam skyld" den gamle ut og trille....

Om drøyt to uker avviker vi forøvrig vår tradisjonelle familie-picnietur; -forhåpentlig med værgudene på vår side. Og bare tre dager senere går altså "DRAMMENSLØPET '74" av stabelen, som om mulig er ennå mer prisgitt de samme guders velvilje for å bli så vellykket som vi håper på. Detaljer om begge arrangementene finner man inne i avisen.

Dei er ellers det nest siste nummeret av "Gammelbil-Posten" før vi tar sommerferie. De som måtte ha annonser eller annet stoff de synes det er viktig å få bekjentgjort før ferien, oppfordres herved til å gi redaksjonen beskjed i god tid før nr. 6 går i trykken; -nr. 7 kommer jo ikke før i september.

Ø.L.

Neste møte:

Vårt neste møte (som også er det siste før vi tar sommerferie) er berammet til

TIRSDAG 4. JUNI KL. 19.00

Møtestedet er som vanlig HEIMEVERNSHUSET, Landfaldøya 131, Drammen

832 biler ble solgt i 1940-her er merkene

Vi har fått tilsendt kopi av Opplysningsrådets registreringsstatistikk fra 1940. De yngste blant våre lesere vil nok stusse over mange av navnene, de eldre og middelaldrende vil ikke gjenkjenne til merker som var populære i deres ungdom. Som f. eks. Adler og Wandrer, den fine Horch (som var et slags tysk motstykke til Rolls-Royce). Men Colt var allerede forsvunnet. Den var et prakstykke for bilentusiaster, men ble oppkjøpt av Ford i 1937 og produksjonen ble like etter nedlagt.

119 Opel	14 Willys	3 Cadillac
85 Ford	13 Hudson	3 Mercury
75 Chevrolet	13 Pontiac	3 Oldsmobile
72 Fiat	10 Skoda	3 Steyr
69 Plymouth	7 Volvo	2 B M W
53 D K W	7 Hansa	2 Morris
44 Dodge	7 Packard	1 Standard
44 Mercedes	6 Austin	1 Lincoln
42 Adler	6 Peugeot	1 International
30 Studebaker	6 Chrysler	1 Horch
26 Citroën	5 Aero	1 Hanomag
17 Buick	5 Renault	1 Chenard & Walker
17 Vauxhall	5 Wanderer	1 Borgward
15 Nash	5 De Soto	1 Rosengart
		832 Total

(TIPP OG VINN)

LØSNING PÅ PREMIEKONKURRANSEN I NR. 4/74.

1. DAIMLER 20/30 hp. 1930-mod.
2. BUICK "Master Pullmann" 1930-mod.

Det kom ingen (!) riktige løsninger, men da ELSE og MARTIN GILJAMSE begge hadde identifisert DAIMLER'en, går premieboken til dem!

Rundtom Kafeteria

Telefon 81 80 68.

ALT I SELSKAPSMAT

PRIVATE PERSONBILER I NORGE I 1921.

Av Leif Rust har red. mottatt en liste over private personbiler i Norge i 1921, og fortegnelsen viser hvordan de 5494 kjøretøyene fordeler seg på ulike merker.

Abbot	1	Cetterau	1	Jackson	1
A.C.Autos	1	Crocet	8	Jeffery	7
A.D.B.	1	Crow Elkhart	62	J I Terching	1
Adelphia	3	Cyklon	1	Jordan	11
Adler	57	Crosley	1	J S Huse	1
Alsace	1	Daimler	43	Kanik	1
American Six	5	Daniels	13	Kentucky	4
Anderson	3	Darraeq	18	Kline Car	5
Apperson	2	Dauntre	1	King	38
Apollo	5	Davis	7	Kissel Car	3
Argo	2	De Dion Bouton	4	Kommick	2
Argyll	4	Delage	5	Krit	1
Armstrong	6	Delaunay-Belleville	4	Lancia	1
Atlas	2	Detroit	3	Laurel	1
Auburn	9	Diatte	8	La Buire	3
Audi	3	D & L	1	Lauricia	1
Auto carrier Ltd.	1	Dixie	10	Lexington	4
automobilwerke	1	Dodge	425	Le Zebre	7
Autolette	1	Dorris	4	Liberty	10
Austin	12	Dort	12	Linett	1
A.W.Wall	1	Drigs Seaburg	3	Loeb Werke	2
Backmann	1	Dürkopp	7	Locomobile	1
Barley	4	Eisenaek	1	Lorraine	4
Bedford	1	Elgin	3	Lossier	1
Bellanger	3	Empire	10	Mack	3
Belly	1	Essex	24	Mack Farland	2
Bergmann	2	Enfield	3	Mannheim	1
Belzize	4	Erdmann	1	Marmon	3
Benz	46	Essen	1	Mars	2
Berliet	7	Fafnir	1	Maf	2
Bianci	2	Faun	1	Magnet	1
Bidle	1	Fiat	101	Maibohm	4
Birmingham	1	Flint	4	Markanstäter	1
Birvick	1	Ford	951	Mercedes	9
Bogier	1	Franklin	33	Mercer	14
Bosse & Selve	6	G M C	6	Metallurgique	7
Brennabor	28	General	14	Metz	15
Briscoe	38	Gorg Roy	2	Minerva	67
Brigs	3	Germania	1	Mitchell	13
Buick	314	Gideon	1	Moline	7
Cadillac	146	Glide	1	Mona	1
Cace	15	Grant	10	Monarc	1
Chalmers	48	Gustav Hiller	3	Monitor	9
Chandler	47	Hansa Lloyd	12	Moon	6
Caltorps	1	Haynes	22	Monroe	2
Chevrolet	258	Hendy	1	Morgan	4
Chenard Walcker	1	Hillman	1	Morris	4
Citroen	44	Hispano Suica	1	Mule & Cic	1
Colibri	4	Hollier	1	Nash	80
Ccle	22	Holmes	2	N A G	18
Columbia	29	Humber	4	Napier	3
Clement Bayard	3	Hotchkiss	1	National	30
Comerce	1	Horch	7	Newton	2
Commerciell	1	Hudson	35	Neue Automobil	1
Commonwealth	19	Hupmobile	94	Noma	1
Continental	2	Indepedent	1	Nomea	1
Corbitt	1	Itala	5	Nordyke	4

(FORTS.)

Norsk Motor	1	Regal	6	Stanley Steam	1
N S U	26	Reisig	1	Stoewer	31
Oakland	64	Rex Simplex	4	Studebaker	129
Oldsmobile	62	R H C	7	Stutz	62
Olympian	1	R M C	1	Stutting	1
Opel	123	Riley	1	Sunbeam	10
Orient	2	Roamer	4	Swift	1
Oryx	8	Rolls Royce	2	Talbot	4
Overland	494	Ross	2	The Allen	1
Paige	105	Root & Van	2	Templar	28
Pax	1	Rover	1	Trumbull	3
Panhard	9	Royal	2	Turcat	1
Partin Palmer	1	Richard & Herring	1	Unic	17
Peugeot	14	Rud Ley	9	Union	1
Peerless	3	Ruppe & Sohn	3	Velie	1
Packard	34	Saxon	13	Velton	1
Phänomen	6	Sayer & Scayell	1	Vim	1
Piccard-Pictet	6	Scania Vabis	29	Vivinus	2
Phitos	1	S C A T	10	Wanderer	10
Piccàlo	1	Schneider	1	Ward	1
Piedemont	1	Scripps Booth	76	Vauxhall	2
Pierce Arrow	12	Seabrook	1	Wescott	19
Pilot	12	Sequeville	1	White	14
Pope	2	Semca	1	Windhoff	2
Premier	3	Service	1	Winton	11
Presto	6	Sheffield Simplex	1	Willys Knight	1
Priamus	1	Simson	1	Winther	1
Protos	32	Singer	11	Wolseley-Siddeley	3
Puch Werke	1	S P A	8	Wood	2
Pullmann	10	Sperber	4	Vinot	5
Pathfinder	8	Societe	1	<u>ELEKTROBILER:</u>	
Rainer	2	Standard	6	Anderson Electric	25
Renault	45	Standard Steel	1	Baker Rauc	34
Reo	24	Stark	6	Detroit Electric	5
Red U S A	1	Stephens	4	Milburn	6
		Stearns Knight	6	Ohio Electric	11

Daimler: Det er ikke anført om det er engelsk eller tysk Daimler. Austro-Daimler var ikke her enda.

Piccolo: Ble laget av Ruppe & Sohn.

U P P R O P:

HALLÅ ALLA ÄGARE AV TATRA och NESSELDORF! Ni är välkomna att anmäla Edert innehav till

SVENSKA TATRAREGISTRET, c/o Pettersson, box 9757, S-871 01 HÄRNÖSAND, SVERIGE.

Registret omfattar även ägare av LORRAINE-TATRA, RÖHR "Junior", STOEWER "Greiff Junior" och "AUSTRO-TATRA". Bli det tillräckligt underlag byter vi namn till SKANDINAVISKA TATRAREGISTRET! De uppgifter vi behöver är tillverkningsår, registreringsnummer, färg, skick, ev. tidigare ägare osv. Bifoga gärna ett foto!

.....

" LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT."

Tidlig vår i år;-ingen tvil derom. Allerede på vårt møte 2. april hadde tre av de tilstedeværende tatt "den gamle" i bruk. Gunnar-Kristiansen ankom i sin nyervervede ROCKNE 1933-modell; Oddleif Kvålseth kjørte i sin CHEVROLET 1934 varevogn, og fra Oslo kom Jan Toflsby i sin hvite CHEVROLET 1937. Under sine sterkt begrensede utflukter i påskehelgen så forøvrig red. at Tore Ödegaard, Mads Jostad, Martin Giljamse og Tore Woldstad alle var ute og luftet sine A-Forder.

Når dette leses har Tore Ödegaard forresten atter vært ute med A-Forden, det skjedde lørdag 27. april, og grunnen for utflukten var bryllupskjøring. Det var vårt medlem Runar Sandvold som trådte inn i ektestanden i Sylling kirke, og som syntes at A-Forden var en passende ekvipasje ved en slik anledning.

Siden vi er inne på A-Ford, nevner vi at opplegget nå er klart for det såkalte "Grensetreffet 1974", som i år er lagt til Fredrikstad. Det er i år Norsk A-Modell Klubb som er arrangør for treffet, som er et "stevnemöte" mellom A-Forder (og deres eiere med familie) fra Danmark, Sverige og Norge, og det er lagt opp til et rikholdig program, i det vesentligste i Gamlebyen. Grensetreffet finner sted den 14, 15 og 16. juni.

Arild Karlsen fikk i påsken en henvendelse fra NAF med spørsmål om å skaffe 4 biler til å kjøre fra NAF-huset i Storgaten til Colosseum kino (Oslo) søndag 21. april, i forbindelse med et arrangement i anledning av at NAF i år er 50 år. Etter en rundspørring blandt de som har bil, lyktes det å få "ja" fra disse fire, som møtte opp i Oslo på søndagsmorgenen: Frode Holm i Ingar Evsensens DODGE 1916, -Tore Woldstad i FORD 1930, -Gunnar Kristiansen i ROCKNE 1933, og Arild Karlsen i BUICK 1929.

Det er ellers gitt "grønt lys" fra brannvesenets side, slik at "MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN" nå har fått tillatelse til å benytte den omtalte DENNIS 1922-modell brannbil ved våre arrangementer. Bilen trenger som kjent en solid oppsjekk, men ved en innsats av vår dugnadsgjeng er det godt håp om å få den kjørbar til "Drammensløpet".

Fredag 19. april var Gunnar Kristiansen hos Statens Bilsakkyndige i Drammen for å vise sin 1933 ROCKNE, og bilen ble godkjent uten en eneste anmerkning..!

MHK's ledelse har vært innom de kommunale kontorer i Drammen, og hos rådmannen møtte de velvillig innstilling til vår virksomhet. Mulighetene for at kommunen kan stille en tomt til klubbens rådighet lot til å være ganske gode, og dermed er vi et laggt skritt på vei til å få "vårt eget". Så nå er det "bare" byggematerialer det står på.....

I forbindelse med Norges Brannkasse's forsikringstilbud til medlemmene i MHK (se side 12) anføres det at det bør unngås å tegne for høy brannassuransse. Ved en eventuell skadeserstatning etter brann, vil erstatningsbeløpet bli vurdert på grunnlag av den salgsverdi bilen måtte ha på det norske marked.

De som har tenkt å være med ved "Hallingmarken 1974" i Nesbyen i begynnelsen av juli, bes om å gjøre en samlet henvendelse til messesjefen. Hans Öye's befatning med saken har kun vært å formidle kontakten;- og da han jo ikke har noe med arrangementsopplegget å gjøre, og sikkert har nok å stille med på s i t t felt, bør han få slippe å bli belastet med ytterligere arbeide. Såvidt red. kjenner til, er messesjefen identisk med turistsjefen i Nesbyen. (OVER TIL SIDE 16.)

Bilhornets toner åpnet som vanlig møtet kl. 19.30. Denne gangen var det faktisk ingen nye ansikter å se, selv om Øivind Vikør bedyret at det var første gangen han var tilstede, og det var det vel også ettersom han "bommet" på dagen forrige møte.

Vi fikk først en orientering om det tekniske møtet som vil finne sted 18.april på Normanns Bilverksted, hvor Kai Martinsen vil gi oss en innføring i hvordan vi skal rette og og behandle skadede bildeler.

Kaffespleisen har nå blitt fastsatt slik at den blir den samme hver gang, nemlig kr. 5,- pr. "snute", og loddene er også nedsatt til kr.0,50 pr.lodd, som ikke avstedkom noen protester fra medlemmene.

Klubben har nå utarbeidet en orientering om vår virksomhet som er tenkt å sendes til de som søker opplysninger om MHK med tanke på medlemskap. Dette for å lette sekretærens arbeide.

Så var det kveldens film, som omhandlet restaurering av en Morris fra begynnelse til slutt. En morsom film. Deretter ble det kaffe-pause med loddsalg.

Etter kaffen rede gjorde formannen og nestformannen om sin "rundtur" i Drammen hvor de var i kontakt med bl.a. Drammens Museum og Brannvesenet. Sistnevnte instans ga oss tillatelse til å benytte deres DENNIS 1922 brannbil i våre arrangementer, -eventuelt å overta såvel bilen som endel annet utstyr.

Møtet ble hevet ved 22.30-tiden.

sekr.

Torsdag 23. mai (Kr. Himmelfartsdag) arrangeres den tradisjonelle

"FAMILIE-PICNIC"

Vi følger opp suksessen fra ifjor, og idet vi håper på værgudenes velvilje kan vi hermed innby til

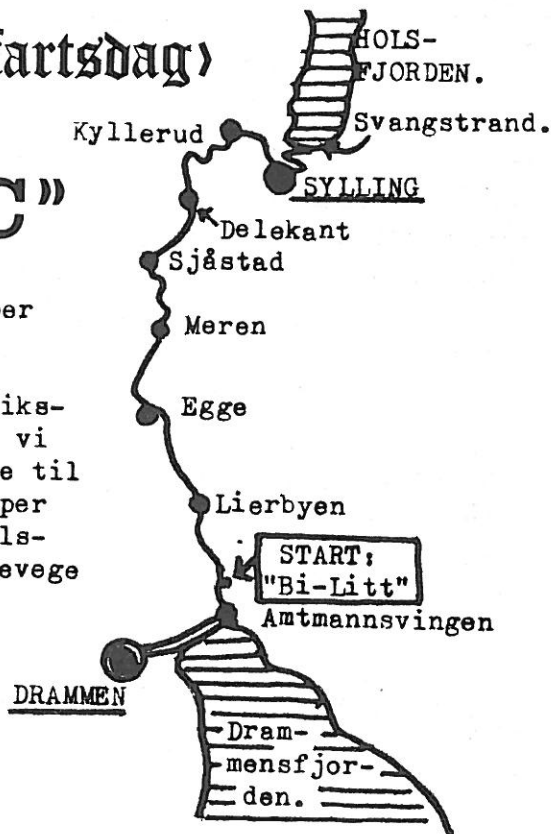
"MOTORHISTORISK PICNICTUR".

Vi samles ved "BILITT KAFE" på Vitbank (på Ringeriksveien mellom Amtmannsvingen og Kjellstad) hvorfra vi starter kl.10.00 og kjører opp Lierdalens vestsida til Svengstrand i Sylling. (se kartskissen). Her slapper vi av og hygger oss i idylliske omgivelser ved Holsfjordens bredd, hvor det er fin anledning til å bevege seg både for små og store.

Så pakk nistekurven og slutt opp om vår uformelle utflukt, enten du kjører i gammelt eller nyere kjøretøy. Velkommen, velkommen..!

NB: Det er kiosk på stedet, som blir
ÅPEN !

Arr.komiteen.



(.....neida, du klipper ikke vekk noe, som du ikke kan unnvære!)



Vi innbyr til -:

« Drammens-loppe '74 »

søndag 26. mai 1974

"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN" har med dette fornøyelsen av å innby til
" DRAMMENSLØPET 1974 " søndag 26. mai 1974.

Løpet er et rebusløp for motorkjøretøyer som er 30 år eller eldre, og er åpent for medlemmer av "MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN". Man skal innom 10 poster underveis, og det er også innlagt et par prøver.

FREMMØTE: De deltagende kjøretøyer møter på parkeringstaket over den nye buss-terminalen på Strømsø kl. 11.30. Klokken 12.00 starter vi på vår defileringskortesje gjennom byen frem til "LIGO" Shopping Supermarked, Åssiden, hvor start og innkomst for løpet er lagt.

START: Første bil starter klokken 13.00.

STARTKONTINGENT: Kr. 15,- pr. kjøretøy betales før start.

PÅMELDINGSFRIST: Skriftlig påmelding (benytt nedenstående kupong) må av hensyn til trykning av program være innkommet innen TORSDAG 16. MAI!

PREMIER: Rundtom Kafeteria's gavepremie, en vandrepremie som etter seier i 3 (tre) DRAMMENSLØP vinnes til "odel og eie". Dessuten gir "LIGO" endel premier.

Det er selvsagt anledning til å kjøre med så mange personer i bilene (motorsyklene) som de er registrert for. Deltagere som er ukjente i byen kan gjerne ta med lokal-kjente som medhjelpere.

Vi anbefaler at man på forhånd anskaffer seg TELEFONKATALOG og DRAMMENSKART, og eventuelle andre hjelpemidler.

Slutt opp om "DRAMMENSLØPET 1974" og la oss gjøre alt for et vellykket arrangement!

- DE SOM KAN TENKE SEG Å HJELPE OSS MED FUNKSJONÆRTJENESTE (POSTER, VAKTER, PROGRAM-SALG ETC.) BES MELDE FRA TIL STYRET ELLER "GAMMELBIL-POSTENS" REDAKSJON SNAREST .-

P Å M E L D I N G S K U P O N G

Ja, jeg vil delta i "DRAMMENSLØPET 1974" med følgende vogn(er)/motorsykler:

årsmod:..... reg.nr:.....merke og type:.....

årsmod:..... reg.nr:.....merke og type:.....

årsmod:..... reg.nr:.....merke og type:.....

-startkontingent, KR. 15,- pr. kjøretøy, betales ved start-

NAVN: _____

ADRESSE: _____

Påmeldingen sendes nedenstående adresse innen TORSDAG 16. MAI:-

→ ØIVIND LANGELAND, -postboks 1081-, 3001 DRAMMEN. ←

Belyst bilkveld på Åssiden.

De 12-15 medlemmene som hadde møtt frem på Normanns Bilverksted/NAF's teststasjon på Åssiden torsdag 18. april for å overvære vår "biltekniske aften", fikk to instruktive og lærerike timer. Vårt medlem, biloppretter Kai Martinsen, hadde såvisst



intet imot å dele sine fagkunnskaper med oss amatører, og han demonstrerte villig ymse metoder av karosseriutbedringskarakter, så som retting av bulker, skjøting og innfelling av tynnplater, samt tinnfylling av plateskjøter. Selv om jo et arbeide ser "lett" ut når det blir utført av en fagmann, følte de fleste av oss seg inspirert til å sette igang med de viste metoder hjemme i våre respektive garasjer. At det nok vil avstedkomme visse barnesykdommer i begynnelsen, er det neppe tvil om, men at demonstrasjonen lærte oss en hel del som vi fra før av ikke visste er udiskutabelt, og Kai må nok regne med mange spørsmål fra lærevillige motorhistorikere i tiden som kommer.

Tilslutt viste Fridgeir Normann oss omkring i den velutstyrte testhallen til NAF, og forklarte om de mange avanserte apparatene man rår over for å stille en fullstendig bilteknisk diagnose. Normanns fine BUICK "Eight" 1936-modell, som sto inne i verkstedet, ble selvfølgelig også behørig beskuet av de tilstedeværende. Et fint arrangement, som absolutt ga oss verdifullt utbytte; forhåpentlig kan vi få istand noe lignende på et annet felt innen restaureringens mange områder!

Ø. L.

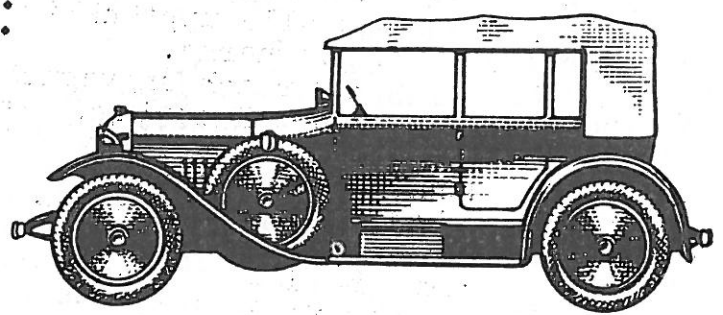
(På side 13 har vi forsøkt å gjengi hovedpunktene i det Kai Martinsen behandlet under den "biltekniske aften"; forhåpentlig er vår gjengivelse riktig....)

månedens veteran:

1923 - Spijker.

En av de få biler som i tidens løp er produsert i Holland. Den gikk ut av produksjon allerede i 1925, på grunn av den harde konkurransen fra de store industrilandene.

Til gjengjeld nød merket stor anseelse. Fabrikken presenterte allerede i 1906 verdens første 6-sylindrede bil. 1923-utgaven var også forsynt med en 6-sylindret motor på ikke mindre enn 5,8 liter - som gav den en styrke på 70 HK



1923 · SPIJKER ·

ET PAR TIPS

Firma Otto Karud, Frysjaveien 35, Oslo opplyser at man der vanligvis har på lager motorpakkingssett til Ford's T, A, og B modeller, foruten til en rekke andre bilmerker. Man har også stampelemner til de fleste bilmerker som har vært produsert!

Det har blitt oss fortalt at stampelet i Volvo's B-20 motor skal passe i en av Harley-Davidson's motorer, uten at vi kan bekrefte dette ytterligere. Men tipset er verd en nærmere undersøkelse, synes vi, og red. hører gjerne fra de som eventuelt kan fortelle mer om dette!

Prof. E. Hubendick:

"NÅGRA KORTA ANTECKNINGAR UR AUTOMOBILENS HISTORIA".

(forts. fra "Gammelbil-Posten" nr. 3/74)

Omedelbart därefter begynte han byggandet av en stor ångvagn, vilken försöktes på julaftonen 1801. En deltagare i provfarten berättar därom: "Då vi sågo, att kapten Dick (så kallades Trevithick i sin hembygd) inom kort skulle hava nog ånga uppe, hoppade så många som kunde få plats upp på vagnen; det torde hava varit 7 eller 8 personer. Från Weith till Camborne Bake var en betydande stigning, men vagnen flög uppför, som en liten fågel. Som vi sutto mycket sammanpackade, hoppade jag av. Vagnen körde fortare än jag kunde gå, och gick ännu cirka en kvarts mil uppför kullen." Detta är i sanning ett vackert resultat vid ett första försök, och då härigenom var bevisad möjligheten att kunna framdriva stora vagnar med ånga, uttogo Trevithick och hans kusin Vivian patent på högtrycksmaskiner och ångvagnar, vilket beviljades 1802. En andra ångvagn med betydande förbättringar byggdes 1802 och försöktes i Camborne samt sändes 1803 till London, där den ådrog sig mycken uppmärksamhet samt be-sågs och lovprisades av flera berömda män, såsom Davis, Gilberty och Humphry Davy. De praktiska resultaten voro emellertid i följd av gatornas usla beskaffenhet så dåliga, att Trevithick avstod från den vidare utvecklingen av ångvagnar för gatutrafik och vände hela sin energi till utbildandet av lokomotivet, på vilket område han nått sin största berömmelse.

Nu inträder en period, under vilken ett flertal personer, huvudsakligen i England, sysselsätta sig med byggandet av ångvagnar för persontrafik. Dessa omnibussar voro visserligen tunga och klumpiga, men uppnådde dock en hastighet av 16 till 24 km. per timme och hade en rätt betydande trafikförmåga. Många ångvagnslinjer inrättades, vilka särskilt mellan London och dess förstäder uppehöll regelbunden trafik och utgjorde en av Londons sevärdheter, men de hade den allmänna opinionen emot sig, och såväl allmänheten som hästvagns-ägarna trakasserade på alla upptänkliga sätt de på de allmänna vä-garna framrullande ångvagnarna.

Slutligen gjorde fabriker och ångvagnsägare energiskt front mot denna opinion och lyckades åvägabringa, att en kommission av engelska underhuset 1831 ingående sysselsatte sig med ångvagnstrafikproblemet. Resultatet av denna kommissions arbete var glänsande för ångvagnen, och helt säkert hade den engelska ångautomobilen utvecklat sig jäm-sides med järnvägarna, om ej inom kort händelser inträffat, som gjorde ett hastigt slut på detta uppblomstrande trafikmedel.

Den 23 juni 1831 inträffade i London ett olycksfall med en automobil, vilken händelse än mer uppgäckte allmänhetens misstämning mot automobilerne. I april 1834 inträffade åter en olyckshändelse på linjen Glasgow-Paisley, och nu var stormen lös. Alla vände sig mot automobilerna, och järnvägsbolagen, som ansågo tillfället vara inne att skaffa en o-behaglig konkurrent ur världen, använde alla tänkbara, ärliga och oär-liga medel att underblåsa den allmänna opinionen mot automobilerna. Re-sultatet av alla dessa bemödanden uteblev ej heller. Det stiftades en lag för trafik med "landsvägsångvagnar", en lag, vilken väl hör till de dråpligaste, som någonsin människohjärnan frambragt. Av alla de paragrafer, som denna lag innehöll, behöva blott tvänne antydias, av vilka tydligt framgår, att en vidare utveckling av automobilerna var omöjliggjord. Den ena av dessa paragrafer föreskrev, att cirka 100 meter framför varje "landsvägsångvagn" måste gå en man, beväpnad med en röd fana samt tillropande den trafikerande allmänheten att uppmärk-samma den närmande farliga ångvagnen. Den andra paragrafen, som ej står den första efter i snillrikhet, fastställde ångvagnarnas max-imi hastighet till 4 km. per timme, d.v.s. mindre än den vanliga has-tigheten hos en fotgängare. Man tycker att en dylik lag ej skulle

kunna leva länge, men denna var ofantlig søglivad. Den upphävdes först 1895. Den naturliga följderna härav blev, att England ännu för få år sedan var det mästa efterblivna landet på automobilteknikens område. En energisk ångvagnskonstruktör vid namn Hancock försökte en tid efter lagens tillkomst fortsätta med sin automobiltrafik, men även han måste 1840 inställa densamma, och så försvann i England automobilen för personbefordran och omvandlades till det tunga, långsamma landsvägslokomotivet, och de berättigade förhoppningarna om detta trafikmedel gingo om intet.

Även ett annat försök av intresse gjordes vid denna tid i Frankrike. En vagn konstruerades nämligen av Andrand och Tessie du Motay för drift med komprimerad luft. Den första provfärden företogs den 9 juli 1840, men det visade sig snart, att detta slag av drivkraft bättre lämpade sig för spårvagnar. Vagnen medförde i en smidesjärnsbehållare luft av 60 atm. tryck. En samtidig beskrivning säger, att vagnens hastighet var betydande, ett barn kunde styra densamma, kostnaderna voro nästan inga och vagnen behövde ingen skötsel; fördelar som ej ens våra dagars automobiler kunna uppvisa!

Under de följande åren framkommo i Frankrike en hel del förslag, och man finner bland uppfinnarna namn sådana som Lenoir, Albaret, Larmengeat m.fl., men dessa förslag äro av föga intresse och hade ej något varaktigt värde.

Av historisk betydelse är däremot den ångvagnen, som uppehöll trafik inom utställningsområdet under världsutställningen i Paris 1867. Rent tekniskt sett var dock denna vagn av föga intresse. I tidskriften "l'Univers Illustré" av 4 november 1865 gives den första beskrivningen av denna vagnskonstruktion. Den bestod av ett vanligt landsvägslokomotiv, som antigen självt var försett med sätten eller drog en vagn, i vilken de resande togo plats. Lokomotivet var så konstruerat, att det ögonblickligen kunde stanna, att det vidare styrdes lätt, så att det med elegans kunde taga sig fram i gatuvimlet och slutligen kunde gå upp och ned för branta stigningar. Det kunde draga en last av 10.000 kg. vid en hastighet av 24 kilometer i tim. Sedan denna automobil i december 1866 tillryggalagt vägen mellan Nantes och Paris, provkördes den i flera dagar för prefekten i Seine-departementet och erhöll därefter tillåtelse att köra omkring på utställningen, där den väckte stort uppseende, kanske mest därför, att den stora kupen för passagerare ej drogs av lokomotivet utan sköts framför detta.

Under decenniet 1850-1860 inrättas i Frankrike några ångvagnslinjer, och under den senare delen av denna tid var det huvudsakligen Lotz' ångvagnar, som förmedlade trafiken på dessa linjer. I april 1869 visade sig den första ångvelocipeden, vilken snart återföljdes av flera. En hel del ingenjörer ägnade sig åt detta problem, men blott knapphändiga underrättelser finnas härom, ty liksom automobiltekniken i England hejdades, just då den var stadd i sin högsta blomstring, skedde så även i Frankrike. Det fransk-tyska kriget utbröt och dödade det allmänna intresset för kulturella framsteg. Ända på 1880-talet låg uppfinnarverksamheten på automobilområdet nere, ehuru väl en och annan nyhet även under denna tid är att notera. Men dessa nyheter äro alla sammanbundna med ett enda namn, vilket dock är så mycket oförgätligare i automobilens historia, det är Amédée Bollé-père.

I april 1873 erhöll Amédée Bollé från Le Mans patent på sin första konstruktion, på vars förbättrande han därefter i årtall arbetade med outtröttlig flit.

Bland Bollé's vannar märkes den 1878 byggda viktoriakaleschen, vilken på utställningen samma år väckte samtidens beundran. Med denna vagn gjordes dessutom en färd till Wien. Vidare en 1880 byggd vagn, vilken var den enda ångvagn, som deltog i tävlingen Paris-Bordeaux 1896 och tillryggalade denna väg på 89 timmar och 54 minuter. Utom dessa mera bemärkta vagnar har Bollé inntill 1885 utfört ytterligare ett stort antal vagnar. (FORTS. I ET SENERE NUMMER.)



 Gjensidig skadeforsikringselskap

Motorhistorisk Klubb - Drammen
 v/Herr Alf Bryhn

3430 SPIKKESTAD

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
 KB/KF

Deres ref.

Dato
 9.4.74

FORSIKRING AV VETERANVOGNER/MOTORSYKLER

Vi viser til Deres telefonhenvendelse 22.3.74 og kan oppgi de premier som for tiden gjelder:

Trafikkforsikring kr 90,-

<u>Vognskade</u>	<u>Brann</u>	<u>Brann/tyveri</u>	<u>Kasko</u>
Verdi inntil kr 20.000,-	kr 35,-	kr 55,-	kr 150,-
" " 40.000,-	" 60,-	" 90,-	" 250,-
" " 75.000,-	" 95,-	" 145,-	" 400,-
Verdi over " 75.000,-	Premie etter spesiell avtale.		

Premiene er faste ikke bonusberettigede årspremier. I tillegg kommer fast premie på kr 20,- pr. polise.

Premiene forutsetter medlemskap i veteranvognklubb.

Erstatningsansvaret ved skade på person inkl. bilens fører er ubegrenset.

Ved skade på ting setter bilansvarsloven en grense på kr 150.000,-. Norges Brannkasse dekker uten premie tillegg for inntil kr 500.000,-.

Selvassuransse ved kaskoforsikring er kr 2.500,-. Selvassuransse for øvrig etter våre forsikringsvilkår så langt disse er anvendelige.

Hvis godkjent brannslukningsapparat følger motorvognen bortfaller selvassuransen ved brann.

Av et særvilkår som blir tatt in i polisen vil det alltid fremgå at avtalt vognskadeforsikring er begrenset oppad til f.eks. kr 10.000,- eller kr 20.000,-.

Tyveri av deler alene er unntatt fra erstatning.

Vi håper disse opplysninger er tilstrekkelige for Deres videre bruk.

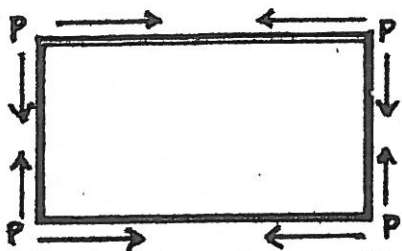
./. Vi vedlegger våre alminnelige forsikringsvilkår og ber Dem underrette oss hvis det er behov for ytterligere opplysninger.

Med hilsen
 for NORGES BRANNKASSE

Kolbjørn Brambani
 Kolbjørn Brambani

HVA KAI LÆRTE OSS:

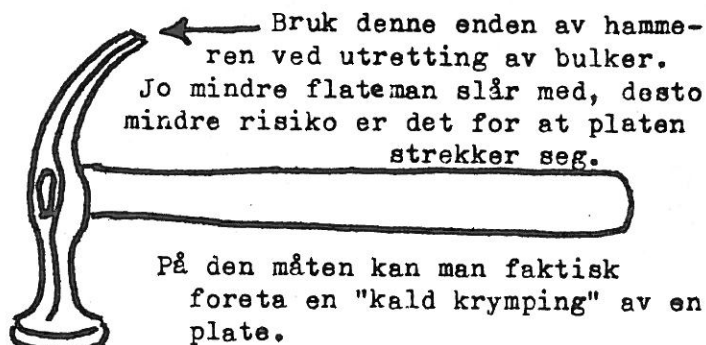
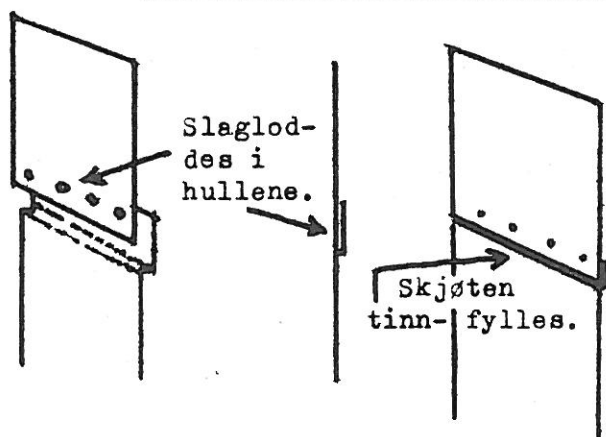
Vi skal her etter fattig evne forsøke å gjengi de metoder som ble behandlet under vår "biltekniske aften" på Åssiden torsdag 18.april. Forhåpentlig vil Kai Martinsen tilgi (og korrigere) om vår oppfatning på noen punkter måtte være uriktig.



INNFELLING AV PLATE ("Butt-i-but"-sveising)

Klipp vekk rustne partier til rent metall i det stykke som skal repareres. Av en plate med samme tykkelse tilpasses en bit som svarer til det hullet man har klippet ut. (Må ikke være for "trang".)

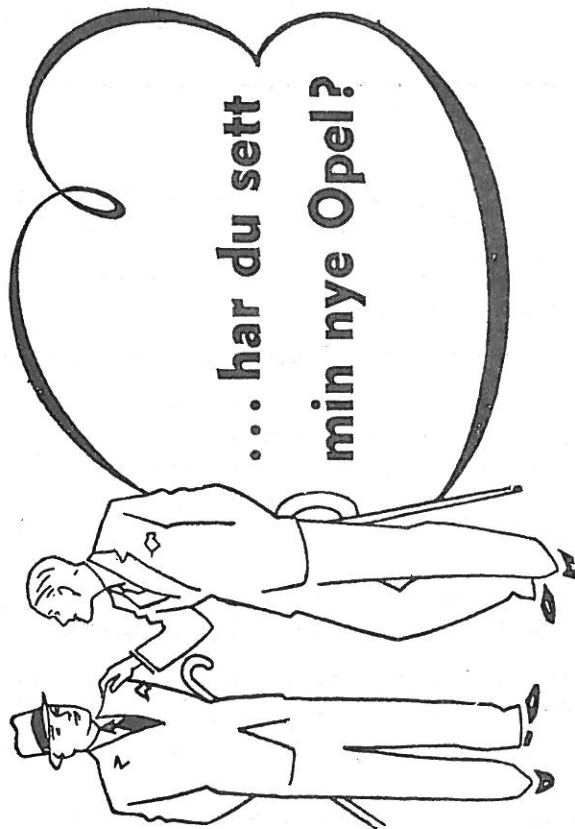
Fest platebiten i hjørnene med en "sveiseperle" (P)
De fire punktene hamres flate (bruk mothold på baksiden!) før de er avkjølt. Deretter nestes platen med tilsvarende punkter med ca. 2 cm. avstand hele veien rundt. Unngå sterk opphetning av reparasjonsstedet, og vent om nødvendig til platen har kjølnet noe før du fortsetter. Hvis mulig bør du sveise uten tråd, eller ihvertfall med minimalt bruk av sveisetråd. Når skjøten sveises arbeider du fra hjørnene og inn mot midten (i pilenes retning) for å unngå at platen "drar seg".



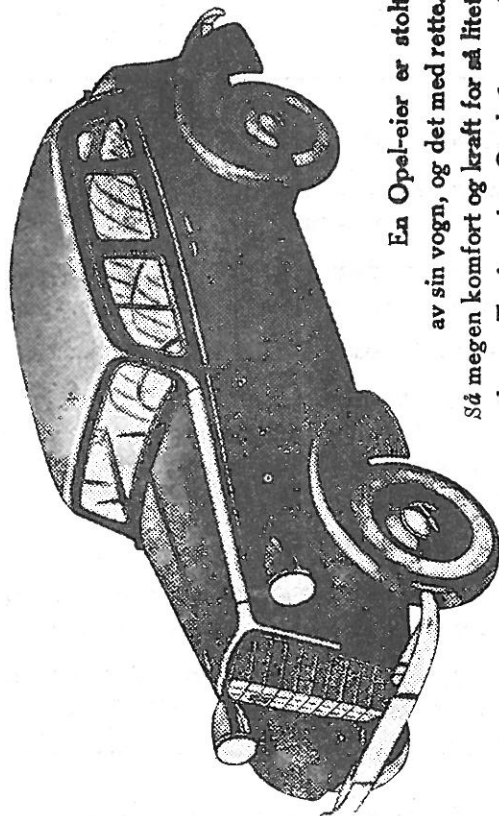
TINNFYLING AV PLATESKJØTER ETC.

1. Det feltet som skal tinnfylles slipes grundig rent (til blankt metall). Eventuell rust i porer og fordypninger fjernes med f.eks. en stålbørste påsatt el-drillen.
2. Loddelakk påføres der hvor tinnfyllingen skal utføres. (K.M. foretrekker "BERA FIX" loddelakk, men andre merker er også i handelen.)
3. Varm med sveiseflamme eller propan-spissbrenner til loddelakken såvidt "koker".
4. Bodyfiller-tinnet varmes til den får pastakonsistens og strykes over stedet som skal fylles. Med et skjeformet verktøy av hardved (bjerk) som er dyppet i olje fordeles tinnet jevnt utover. Varm om nødvendig (hvis tinnet stivner for tidlig) men vær forsiktig med for sterk oppvarming, slik at platen deformeres.
5. Vask med vann, for å fjerne oksyd og syrer.
6. Det behandlede stedet bearbeides med rasp og slipepapir for å fjerne overflødig tinn. Vær varsom med bruk av slipeskive, **BRUK I TILFELLE BRILLER OG MASKE!**
7. Vask hendene grundig før du tar deg en matbit eller en røyk, da faren for å bli blyforgiftet er meget stor. **DETTE ER VIKTIG Å TA HENSYN TIL!**

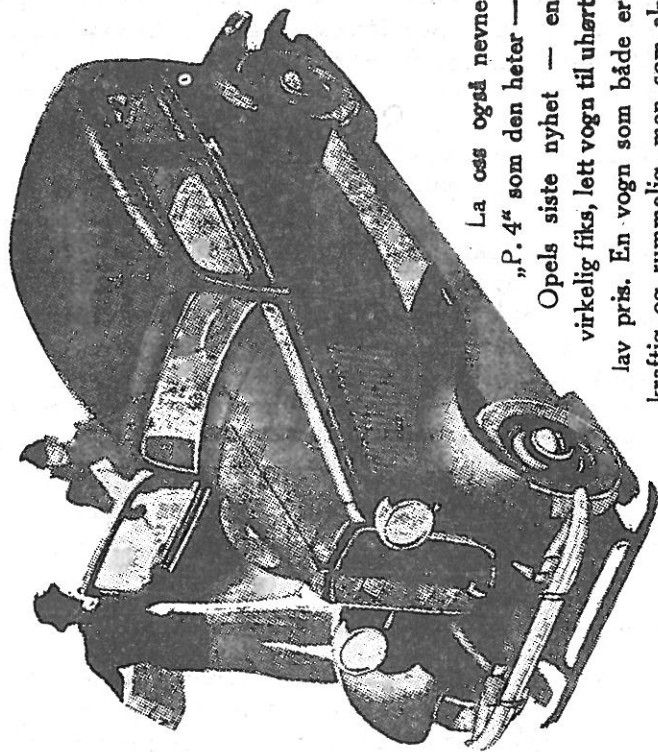
Som sparkelmateriale anbefaler Kai "Plastic Padding", en plastsparkel som er lett å legge på, lett å etterbehandle og som dessuten er så smidig at den skal være bøyelig i 90°.



... har du sett
min nye Opel?



En Opel-eier er stolt av sin vogn, og det med rette. Så megen komfort og kraft for så lite utlegg. Ta for eks. Opel 6 som vi alle kjenner. Iår kommer den med nytt som nogen hver vil like. De nye modellene har bl. a. sterkere motor enn før. Det er noget vi alltid har bruk for. Her er europeisk grundighet og amerikansk kløkt forenet på en ideell måte: Stål panserkarosseri, synkronisering av Opels nyeste konstruksjon, trekkfri ventilasjon, hydrauliske bremseser, — Opel Six har det alt sammen. Og det er mange modeller å velge mellom.



La oss også nevne "P. 4" som den heter — Opels siste nyhet — en virkelig fikks, lett vogn til uhørt lav pris. En vogn som både er kraftig og rummelig, men som allikevel ikke koster mere i drift enn mange bruker til cigarer. De kan få den som Coach, Cabrio-Coach eller som en ekstra fin "de luxe Coach".

Det finnes Opel-vogner til priser helt fra kr. 3,375 ab Oslo



Forhandlere:

AUTOMOBILKOMPANIET A.S.

Telefon 182.

St. Olavsgate 5, Drammen.

BILCENTRALEN

Telefon 407.

Kong Ringsgate 7, Hønefoss.

O. SUNSEHAUGEN

Storgaten, Kongsberg.

Forretningen Telefon 155. Bensinstasjonen Telefon 225.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strömsö, 3004 Drammen.



EN ORIENTERING OM KLUBBENS VIRKSOMHET.

Drammen, poststempelets dato.

"Motorhistorisk Klubb - Drammen" ble stiftet 18. oktober 1972. Klubbens formål er, som det heter i § 2 i våre lover-;

- " å skape et miljø for bevaring av motorkjøretøyer som er -eller kan bli- av teknisk/historisk karakter. "

Våre medlemsmøter holdes i Drammen (HV-huset, Landfaldøya 131) den første tirsdag i hver måned (med unntak av feriemånedene juli og august), og her vil alle klubbanliggende bli behandlet, foruten at vi viser filmer og lysbilder, hygger oss med kaffe og prater "gammelt", utveksler erfaringer og tips, samt avvikler aftenutlodning. Hver møtekveld blir også nytt nummer av vårt organ "GAMMELBIL-POSTEN" fremlagt for salg.

Selv om "Motorhistorisk Klubb - Drammen" først og fremst er tenkt å være et forum for motorhistorisk interesserte fra de distriktene som naturlig sogner til Drammen, er det også anledning til å søke medlemskap for motorhistorikere fra andre kanter av landet.

Da vi bestreber oss på å holde en meget lav årskontingent, gir vår økonomi derfor ikke anledning til noen korrespondanse mellom klubbstyret og de enkelte medlemmer, og styret ønsker heller ikke noe stort sekretariat. Alle meldinger eller andre informasjoner vil derfor bli kunngjort på medlemsmøtene eller gjennom vårt organ "GAMMELBIL-POSTEN", hvor også referater fra medlemsmøter, styremøter og forskjellige andre arrangementer, samt annonser, tips, og diverse bil- og mc-stoff er å finne. De som ønsker å vite hva som rører seg innenfor vår klubb må derfor enten være tilstede på våre møter og/eller tegne et abonnement på vårt organ "GAMMELBIL-POSTEN" (dette er ikke inkludert i medlemskontingenten).

Med vennlig hilsen

for "MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

sekr.

Medlemskontingent : kr.

Årsabonnement : kr.

(forts. fra side 6)
 "LITT AV HVERT....."

Vi må ytterligere komplettere vår "liste" over de nye tilskudd av kjøretøyer klubbens medlemmer kan varte opp med denne sesongen. Således har Öivind Viker ganske nylig skaffet seg en 1939-modell OPEL Olympia; en bil som kun har gått 17.000 km.(!) og faktisk ser ut som den kom rett fra fabrikken! På Hokksund legger Björn Evensen siste hånd på sitt verk, en OPEL Standard Six fra midten av 30-tallet, som visstnok også blir kjøreklar om ikke lenge. Svein Burvald regner dessuten også med at hans forholdsvis nyervervede (og gedigne) FRANKLIN 1931 stiller på sommerens evenemanger. Dermed vil vår park av "gammelt" utvilsomt bli litt av en öyenslyst for alle som har interesser på dette feltet.

Fredag 26. april ble "vår" DENNIS 1922-modell brannbil tauet ut fra Drammen Glassverk's område av Öivind Viker og undertegnede, og fikk "nattkvarter" hjemme hos Öivind Viker. Dagen etter gikk så ferden videre til vaskehallen hos "Wessel Kulforretning", hvor det var trommet sammen til dugnad i anledning en grundig rengjøring av bilen. Etter dette ble så DENNIS'en transportert videre til det Normann'ske bilverksted på Åssiden, hvor den avsluttende klargjøring skal finne sted, -også det på dugnadsbasis.

Hos biloppogger Dalegården (tidligere Johan Borgen) på Hokksund står følgende førkrigsbiler: 2 stk. FORD V-8, 1 stk. TATRAPLANE, 2 stk. MERCEDES BENZ (1937 og 39). Samtlige tilsalgs for kr.500 pr. stk.

Vi minner om at tilbudet til MHK:s medlemmer om steamrensing av deres kjøretøyer fortsatt står ved makt. Det er innehaveren av ESSO-stasjonen i Amtmannsvingen, hr. Rein Hagen, som tilbyr lån av steamrensutstyr og vaskehall etter kl.13 på lørdager samt hele søndagen for kr. 50,- pr. time (En time er rikelig tid til en skikkelig jobb) Stasjonen har selvfølgelig også løftebukk, slik at man ikke behøver å ligge på ryggen under bilen og steame..! Interesserte som vil benytte dette gode tilbudet, kan ta kontakt med hr. Rein Hagen i telefon 83 57 79 for timeavtale. (Husk at hallen må rengjøres etter bruk, ellers vil tilbudet bortfalle!)

Ö, L.

+++++

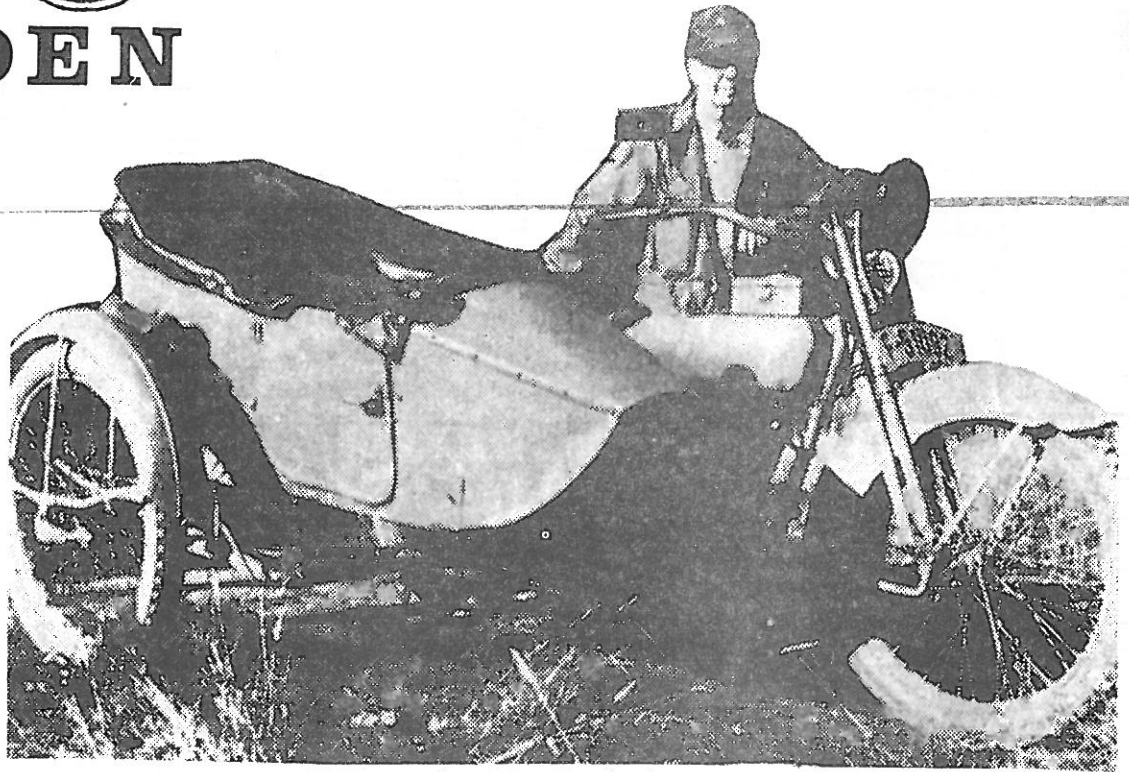
STYREMÖTET 25/4.

Styremötet torsdag 25. april på Central Hotell ble i det vesentligste viet det forestående "Drammensløpet '74". Her kunne det nedsette 3-manns löpsutvalget (Ingar, Björn og Öivind) i grove trekk forelegge löpsopplegget for styret. Selv om det ennå gjenstår noe "finpuss", er planene for arrangementet nå på det nærmeste klare. Styret refererte ellers et par brev som er sendt til Drammens Brannvesen og Statens Billsakkyndige.

ref.

+++++

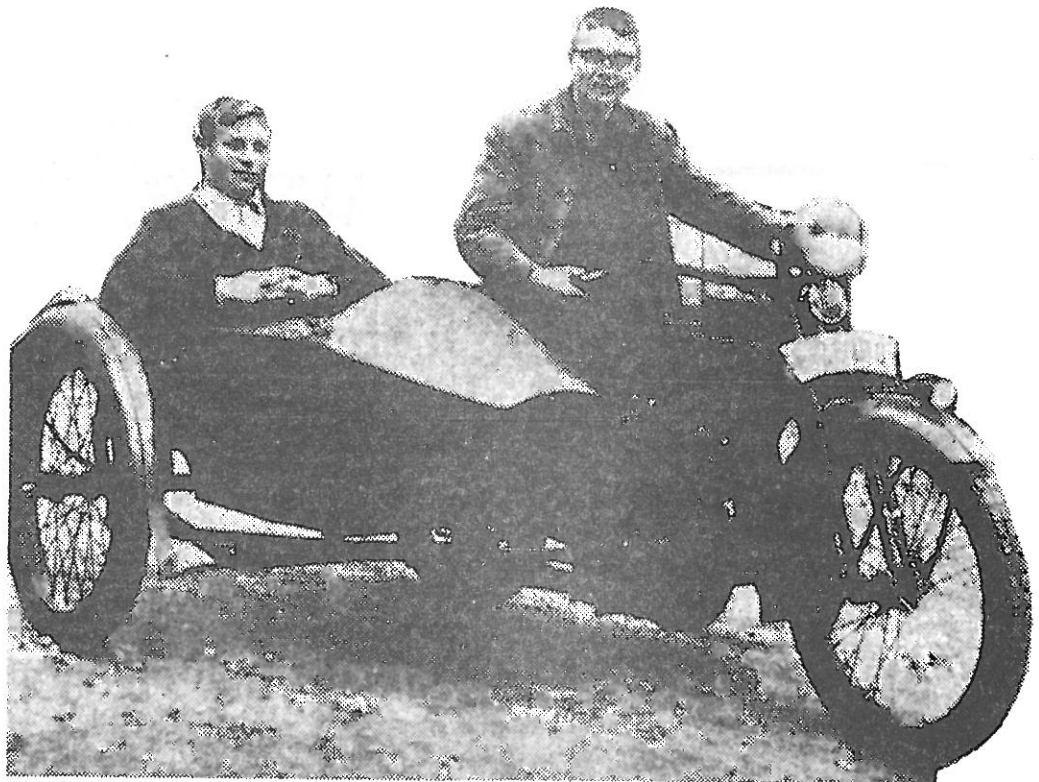
M C SIDEN



Buskeruds eldste? Det spørs om ikke Lars Gjerdaker på Drolsum i Modum har Buskeruds eldste trehjulede kjøretøy. Han tar seg fram på veiene med en Harley-Davidson motorsykel med sidevogn fra 1922. Den er et uhyre i størrelse og ikke mindre i motorkraft med sine 1000 kubikkcentimeter. Vekten er 350 kilo. Gjerdaker kjøpte motorsykkelen brukt av en hallingdøl i 1926, og han forsikrer at den har gått som en klokke hele tiden og aldri vært innom et verksted. Bildet ble tatt da Lars Gjerdaker møtte fram til en HV-øvelse i Sysle, og kjøredoningen vakte oppsikt blant soldatene.

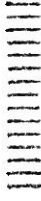
Gammelt Kongsberg-kjøretøy

I torsdagsavisen kunne vi fortelle at Lars Gjerdaker fra Modum sannsynligvis er eier av fylkets eldste trehjuls motorkjøretøy. Han har en Harley-Davidson motorsykel fra 1922. I går var imidlertid en Kongsberg-gutt, Ivar Brokhaug, innom redaksjonen og fortalte at han hadde en sykkel av samme slag, men to år eldre. Sykkelen fikk han for to år siden av en Kongsberg-mann som blant annet hadde benyttet den mens han var lensmannsbetjent i Hallingdal. Brokhaug fikk sykkelen innregistrert i sommer, og da var det 42 år siden første gang den ble registrert. — Den har hele tiden gått som en klokke, forteller han, men så har han også pusset den grundig opp vel og merke uten å måtte bytte ut annet enn ventiler. — På bildet ser vi Brokhaug sammen med kameraten, Kjell Digerud (i sidevognen) som holder på å sette sammen en motorsykel som er åtte år yngre.

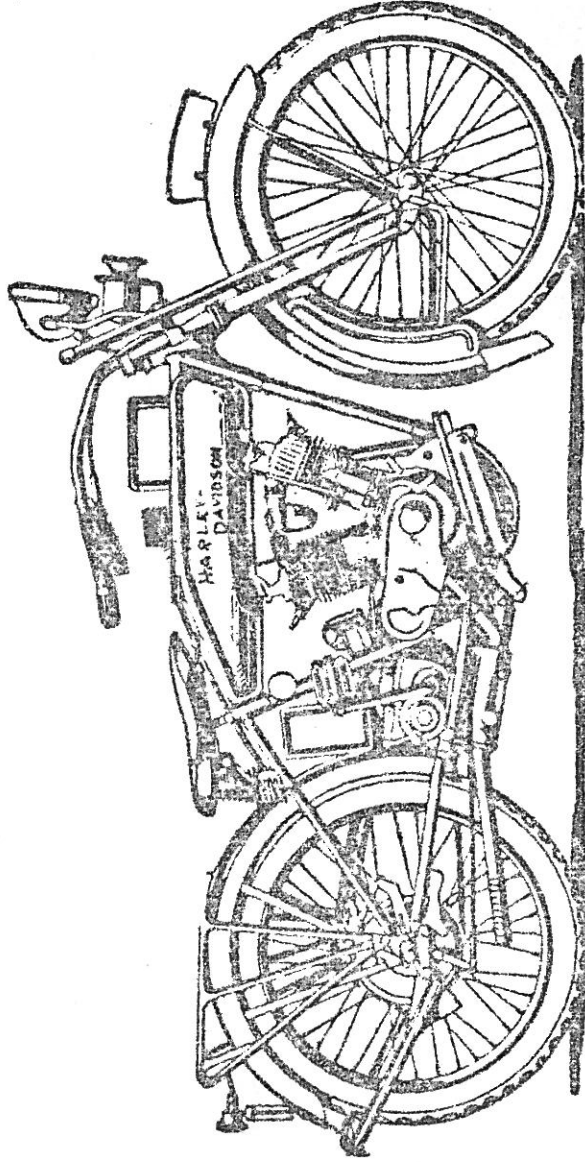


HARLEY-DAVIDSON

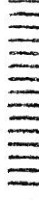
"The Motor Cycle Magnificent."



Write
for
Name
and
Address
of
nearest
Agent



All
models
now
being
delivered

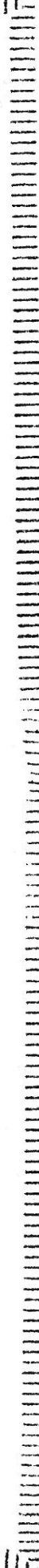


Model 20J, electrically equipped.

HARLEY-DAVIDSON
74, Newman Street,



MOTOR CO., LIMITED,
London, W.1



I 1915 var Amerikansk motorindustri verdens ledende. Europeiske fabrikker var for det meste i krigsproduksjon, noe som gav den Am. adgang til globale markeder uten konkurranse. Men Amerikanske fabrikkers tak på det globale marked var merkbar før krigsutbruddet. Amerikansk MC industri, lik bilindustrien var verdens største og best utstyrte. Dens produkter var mest avanserte, mest pålitelige og best tilpasset konkurranse på verdensmarkedet. Motorsykling hadde begynt i Europa, men det var den Amerikanske industri som først utviklet en all-round maskin som hvilken som helst kjører kunne sette seg på og starte på en langtur tvers over kontinentet, mange hundre mil, med rimelig mulighet for å kunne komme fram hurtig og komfortabelt.

Det var mange grunner for dette. For det første, forholdene i store daler av U.S.A. og på resten av kontinentet var hva Britene ville kalle "koloniale". Mangel på gode veier, store avstander mellom bebyggelsene, ekstreme variasjoner i terrenget og klimaet. Derfor måtte den Am. MC være pålitelig, ikke bare under gunstige forhold men også under ekstreme forhold. Faktum var - ekstreme Europeiske forhold tilsvarte til dels normale eller gunstige Amerikanske forhold. Styrke og komfort var vesentlige egenskaper for å erobre store avstander. Amerikanske "hjemme" forhold førte til utvikling av en annen maskintype enn den Europeiske.

I Europa var byer og småbyer beliggende tett ved hverandre. Og fordi disse områder hadde vært befolket i mange hundre år, hadde man gode veier. Følgelig var en motorsyklist aldri langt borte fra hjelp. Det å kunne stole på maskinen var ikke så tvingende nødvendig for en Europeisk konstruktør. Dette betyr ikke at AM,MC 'er var ufeilbare, eller at Europeiske konstruktører utviklet upålitelige maskiner. Det betyr mere at det man la hovedvekten på gikk i forskjellige retninger. En Europeisk konstruktør gjorde selvfølgelig sin maskin så robust og pålitelig som han kunne, men innenfor en økonomisk ramme. Mens drifmot i U.S.A. var ikke den økonomiske rammen det vesentlige. I Europa, inkl. England var lønnsinntektene og dermed kjøpekraften betydelig lavere enn i U.S.A. Dette omfattet også drivstofføkonomien, derfor måtte en gjennomsnittelig Europeisk maskin utstyres med mindre motor

På grunn av dette ,og på grunn av gode veier , gjorde man ramme , hjul og gaffel mye spinklere. Reimdrift ble akseptert lenge etter at man i U.S.A. hadde gått over til kjededrift. Indian , den første som gikk over til kjededrift produserte en periode en modell med reimdrift for eksport til England.

Pålitelig el. belysning var standard på Am. motorsykler lenge før Europeiske fabrikanter fant det praktisk. Det gikk mange år før den gjennomsnittelige europeiske kjøper var velstående nok til å kunne ha råd til ,eller hans fjøring rettferdiggjorde utgiften til el. utstyr. Der finnes selvfølgelig unntak fra enhver generalisering, men det er ikke til å komme forbi at den gjennomsnittelige Europeiske MC ved utbruddet av den første verdenskrigen, hvor vel skikket den var til hjemmebruk så var den avgjort outsider i konkurransen med den Am. MC på verdensmarkedet.

Utgiveren av det Engelske " Motorcycling" Graham Wallace , skrev i 1947 en artikkel hvor han trakk moralen av Indians seier over Engelske maskiner i 1911 i Isle of Man :

I senior Turist Trophy Race , ble de 3 første plassene erobret av Am. MC . Grunnen til denne store seier lå i deres avanserte konstruksjoner. Den lange og harde Snaefell fjellovergang - brukt for første gang det året - krevde motorstyrke og transmisjoner som få britiske merker kunne oppvise . Den kraftig bygget Twin maskin i 500 cc utgaven av den berømte 7/9 hk rasermodellen med kjededrift og gearkasse , relativt store dekk, hel ramme , vibrerbare kontrollhåndtak , effektivt smøresystem, hadde styrke i overflod og dertil pålitelighet som manglet i de konkurrerende maskiner med gear i baknavet. Det er ikke til å undres over at Amerikanerne etablerte gode forretninger på de Britiske Øer og kolonier

I tillegg til hjemlige markedsføringsmetoder og motorstyrke hadde Amerikanerne en tredje fordel av meget stor betydning. Den hadde sitt utspring i den velutviklede Amerikanske industri, og spesialutviklet i bilindustrien. I årtier hadde denne industrien operert med så nøyaktig fremstilte deler at reservedeler kunne skiftes inn uten tilpassing. Dette prinsippet kunne dateres helt tilbake til den tidlige Industripioner Eli Whitney før århundreskiftet. Den Amerikanske borgerkrigen stilte store krav til våpenindustrien og fra denne ble systemet utbredt i annen Am industri. Dette ble i Europa referert til som det Amerikanske system.

Europeisk industri var ikke ukjent med dette ,men ulempen sett fra deres synspunkt var den store inntøsteringen i kostbare maskiner som var nødvendig. Bare produksjon i en størrelsesorden som den Am. kunne rettferdiggjøre det, og bare det Amerikanske marked hadde dengang kjøpekraft som kunne absorbere en slik produksjon.

her følger en presentasjon av 1921 års modeller.

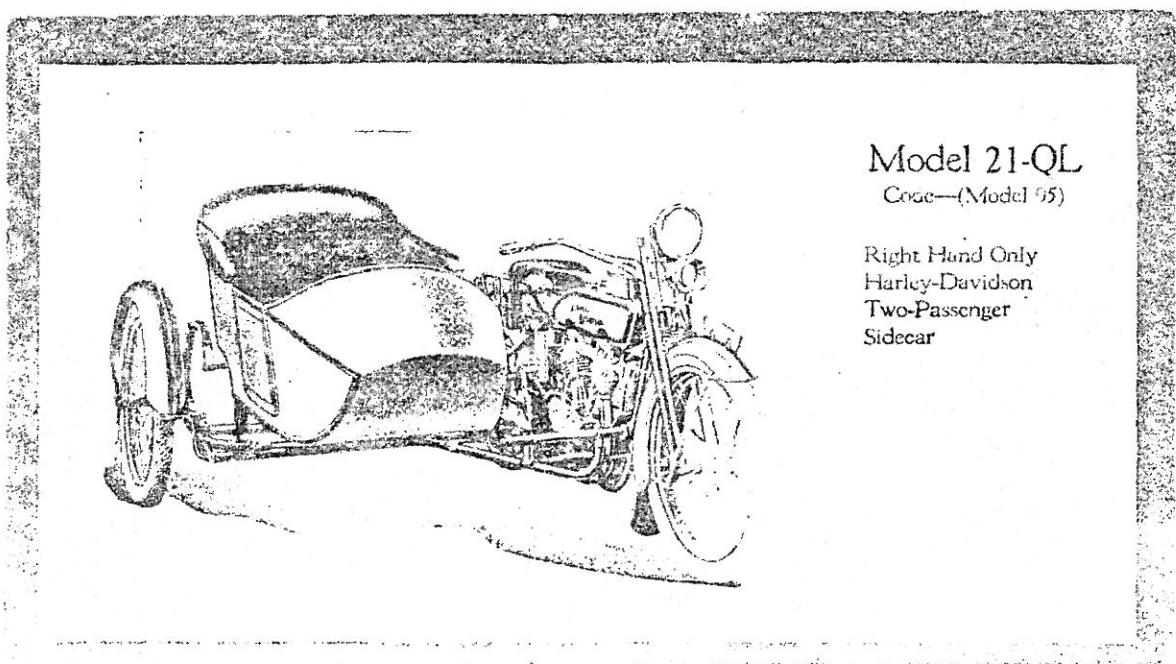
De er hentet fra en salgsbrosjyre.

Det framgår av brosjyrens tekst at sidevognene og syklene er holdt i olivengrønn farge med mørkegrønn staffering, men det vet vi fra før - men at sidevognens understell skal være mørkegrønt det viste man kanskje ikke.

Neste gang kommer en presentasjon og nærmere omtale av HD Sport. Det er trolig at dette ikke vil bli før etter sommersesongen.

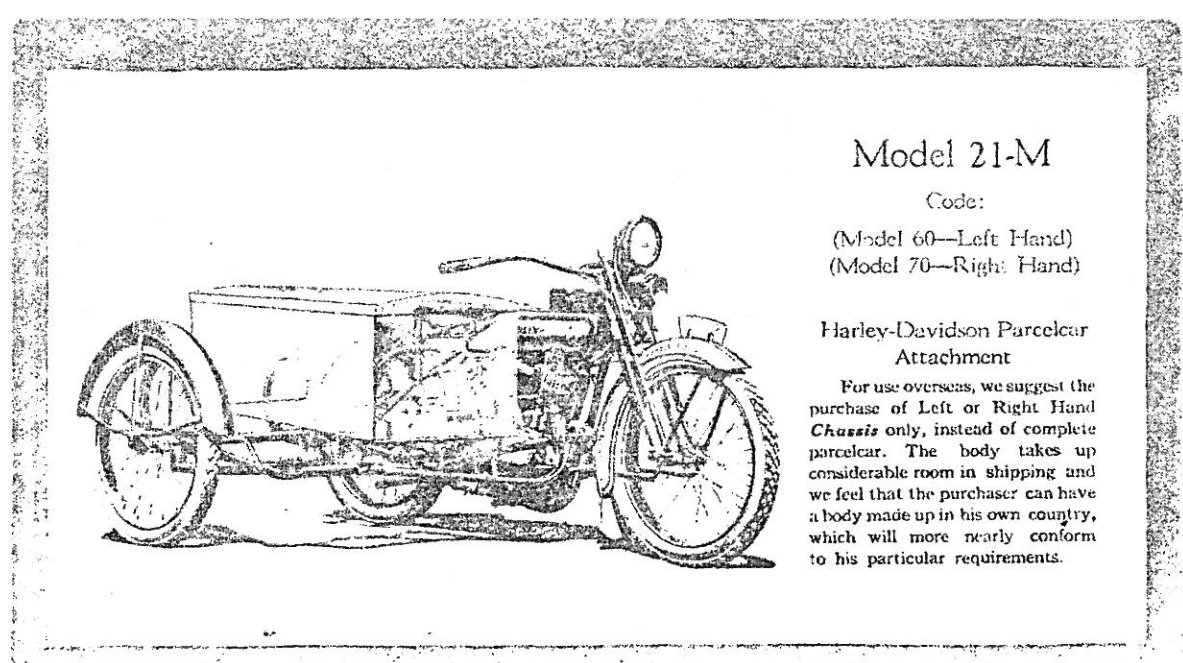
Med hilsen

Hans Öye



Model 21-QL
Code—(Model 95)

Right Hand Only
Harley-Davidson
Two-Passenger
Sidecar



Model 21-M

Code:

(Model 60—Left Hand)
(Model 70—Right Hand)

Harley-Davidson Parcelcar
Attachment

For use overseas, we suggest the purchase of Left or Right Hand **Chassis** only, instead of complete parcelcar. The body takes up considerable room in shipping and we feel that the purchaser can have a body made up in his own country, which will more nearly conform to his particular requirements.

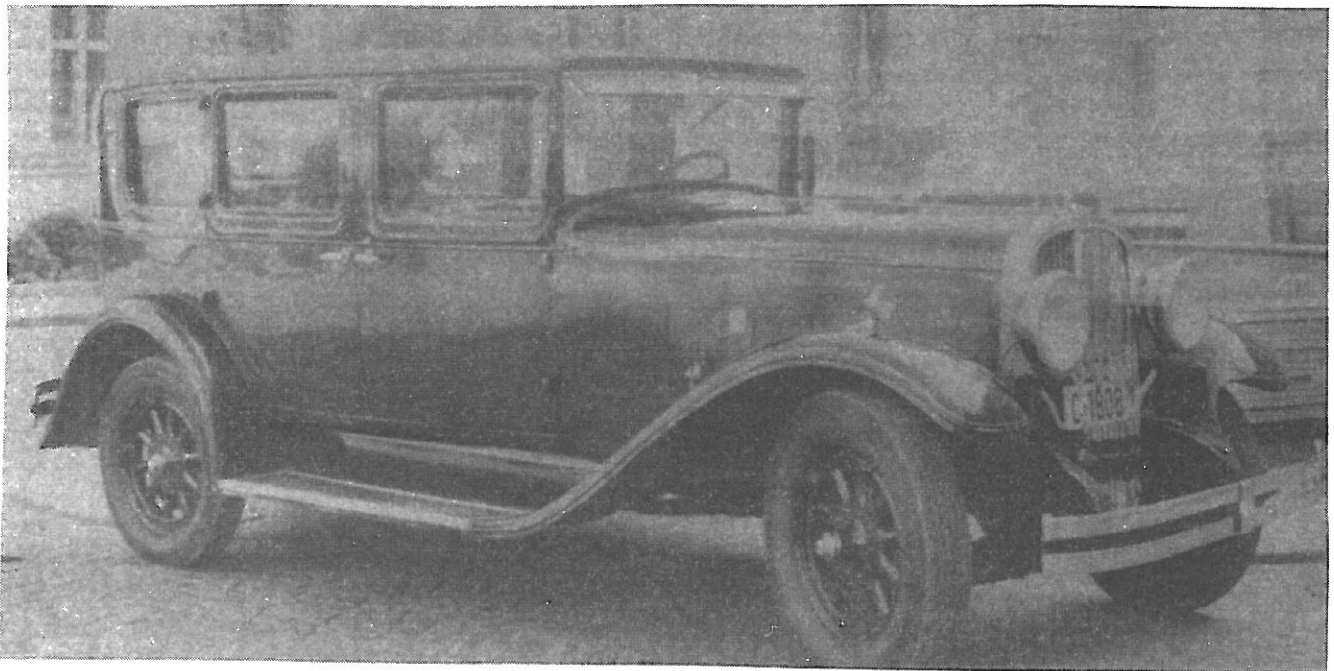
min bil:

'' FRANKLIN ''

AV SVEIN BURVALD

Våren er den årstid de fleste av oss avvikler eventuelle platoniske forhold og erstatte dem med mer håndfaste og fysiske forbindelser. Jeg tenker i denne sammenheng selvsagt på vår felles lidenskap, nemlig Gammelbilen med stor G og i all sin glitrende patina.

For omtrent et år siden møttes, ved Skjebnens lunefulde innfall, avbildede FRANKLIN 1931 og undertegnede, og uten overdrivelse kan jeg gjøre poetens ord til mine: -"vi møttes, og skjønn musikk oppstod....."



Det ble skilsmisse mellom meg og min kjære NASH 1931, som nu nyter sitt otium hos Ragnar Vermelid i Tønsberg. "Sølvpengene" for Nash'en inngikk straks i et meget hårdt spareprogram slik at den temmelig store medgiften til Franklin-ekteskapet skulle være klar i mai 1974. Når dette leses, burde altså forfatteren være Franklineier.

Allerede i 1898 bygde en ung ingeniør, John Wilkinson fra Syracuse, N.Y., luftavkjølte biler. Han møtte Herbert H. Franklin i 1901, og inviterte ham med på en kjøretur. Franklin, som var en pengesterk industrimann, ble imponert over bilen, og gikk med på å finansiere et prosjekt. Allerede i juni 1902 var de første Franklinbilene til salgs, og det ble solgt 13 Franklin'er det året. De siste Franklin'er ble produsert i 1934, og i løpet av disse 32 årene ble godt og vel 152.000 biler produsert, alle luftavkjølte.

Skjønt ingen Franklineiere behøvde bevis for sine bilers pålitelighet, gjennomførte fabrikken kontinuerlige tester for å vise at minimal vekt og luftavkjøling var "the system of choice". En gang ble f.eks. en Franklin Six samt flere vannavkjølte biler kjørt på lavgear i 3 timer. Hestigheten var 1 mph. og stedet New Mexico-ørkenen! Innen 1½ time var alt vann fordampet fra radiatorene, -bare Franklin'en holdt ut i 3 timer, uten overoppheting!

De første årene hadde Franklin 4 luftavkjølte sylindere plassert på tvers (90° på lengderetningen). Betegnelsen på disse første bilene var da også "cross-engine" Franklin.

Helt frem til 1925, til og med Franklin serie 10, hadde "radiatorene" fasong som en "horse-collar". Da neste serie skulle produseres, insisterte en av hovedaksjonærene, mr. R. Hamlin, på at bilen skulle se ut som biler flest, og mr. Franklin selv gikk da

med på at bilene skulle ha en "radiator" som lignet den de konvensjonelle, vannavkjølte bilene hadde. Dette ble en skuffelse for mr. Wilkinson, som de neste 20 år ikke vekslet et eneste ord med mr. Franklin.....

I 1928 skiftet man ut trechassiset med et av stål, og i 1929 ble der solgt 14.432 biler, -Franklinkonsernets beste år!

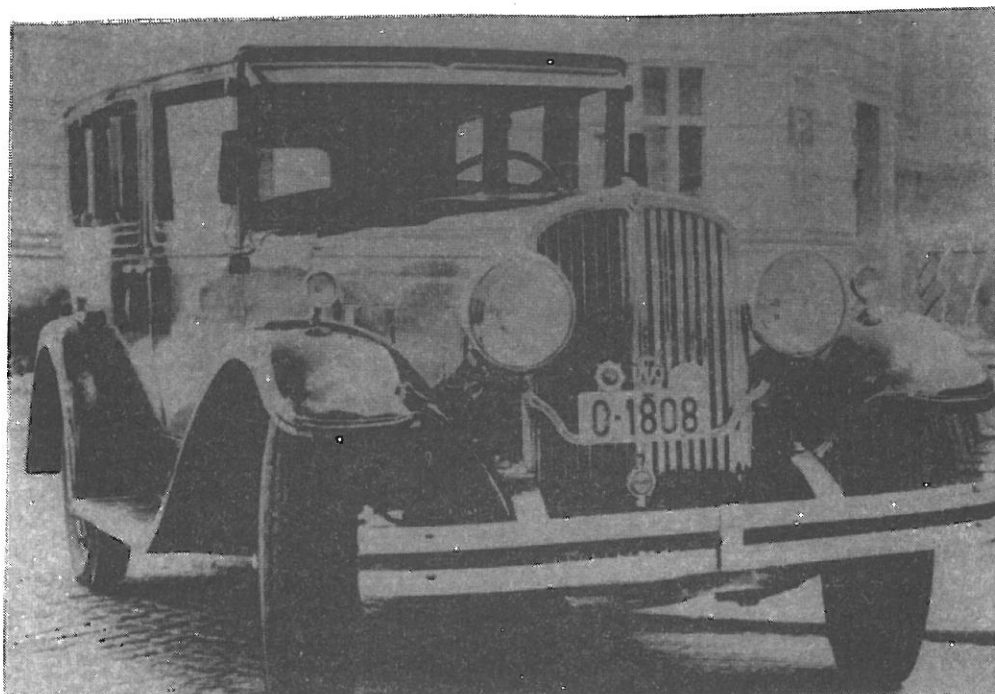
I 1930 satte "Cannonball" Baker ny rekord ved å krysse det amerikanske kontinent på 69 timer 31 minutter med en standard Franklin Airman!

De siste Airman's var 19B-serien fra 1934. Selv om det var mulig å kjøpe 1935-modell Franklins, så var disse kun "overliggere" fra 1934, idet Franklin gikk konkurs våren 1934;-samtidig stanset også produksjonen av en av verdens beste biler.

Min Franklin ble innkjøpt i 1931 av fabrikkveier Anton I. Sletten (Motorfabrikken RAFP) for kr. 24.700,-, som sikkert va mange penger også den gangen! De 700,- kr. representerte innvendig svinelær betrekning! Eier nr. 2 var Ola Møhlum, som hadde bilen fra 1960 - 71, mens Tore Nyebak hadde den til mai 1974. Bilen ble ramponert i en trafikkulykke i 1965, og det er olitt meg fortalt at Arthur Moe sørget for en komplett og pietetsfull restaurering. Bilen har til nu gått ca. 59.000 km.,-ganske utrolig for en bil på 43 år! To originale instruksjonsbøker følger bilen, som bl.a. har følgende spesifikasjoner:-

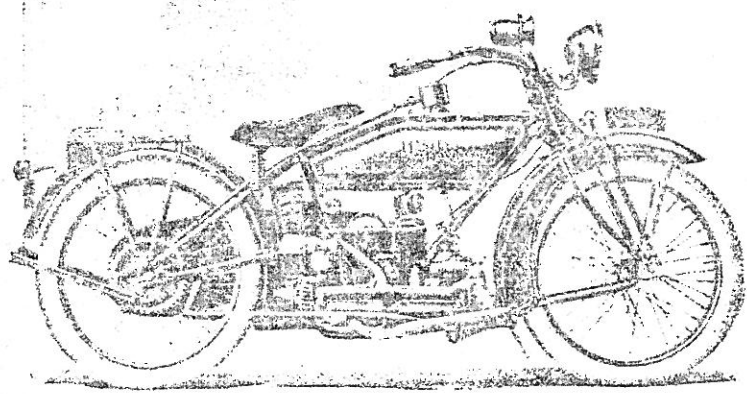
Engine: 6-cylinder, 3.1/2" bore by 4.3/4" stroke
 Compression: 5,3 to 1.
 Horse power: Developed H.P., 100 at 3100 revolutions.
 Pistons: 274 cu.in. (4,49 litres)
 Springs: Full eliptic.
 Tires: 19" x 6,50"

En 15" turbinvifte med en kapasitet på 3,96 cubic feet luft pr. minutt ved 60 m.p.h. sørger for avkjølingen. Radiatorgardinen er termostatstyrt!.



Selvsagt kunne jeg her fortsette med superlativer, men selv med all spalteplass som måtte være disponibel i "Gammelbil-Posten" er det umulig å beskrive vidunderbilen, - den må oppleves!

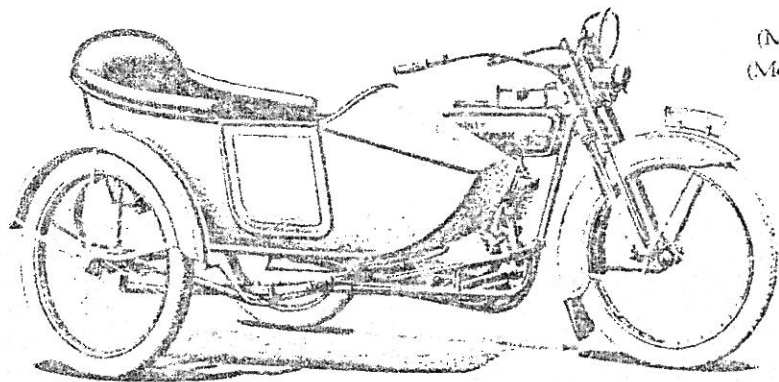
SVEIN BURVALD.



Model 21-WJ

Code: (Model "6")

Electrically Equipped
Harley-Davidson
Sport Model

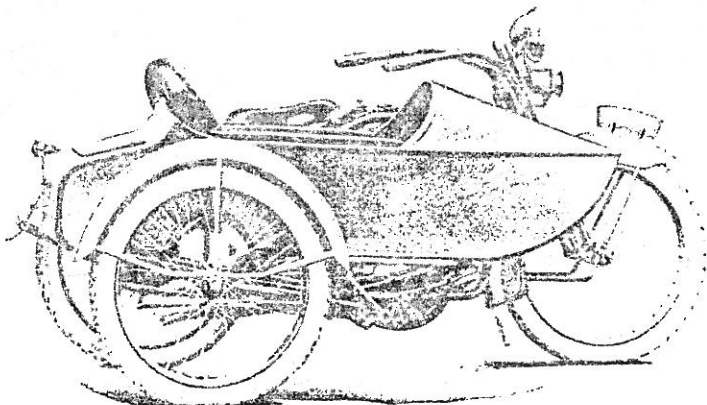


Model 21-L

Code:

(Model 40—Left Hand)
(Model 50—Right Hand)

Harley-Davidson
Standard Sidecar



Model 21-LR

Code:

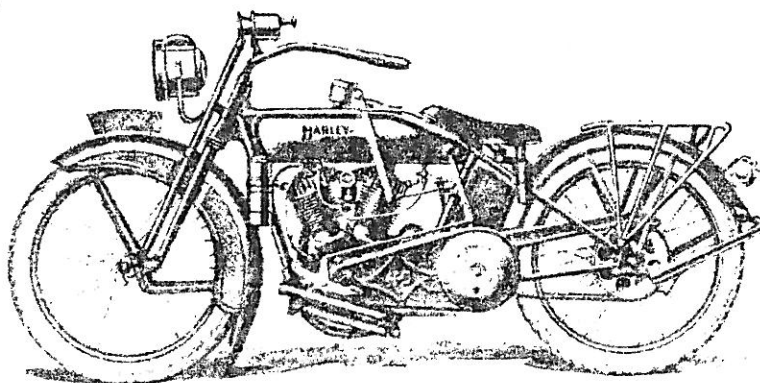
(Model 30—Left Hand)
(Model 35—Right Hand)

Harley-Davidson
Roadster Sidecar

Model 21-FS

Code (Model 20)

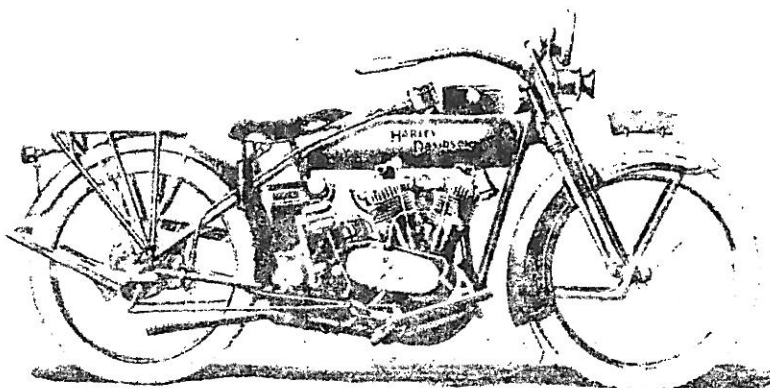
Harley-Davidson
"Big Twin"
with
Magneto Ignition



Model 21-JS

Code (Model 10)

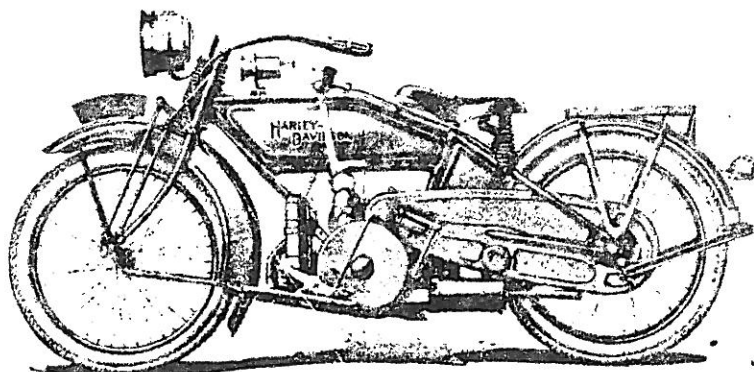
Electrically
Equipped
Harley-Davidson
"Big Twin"

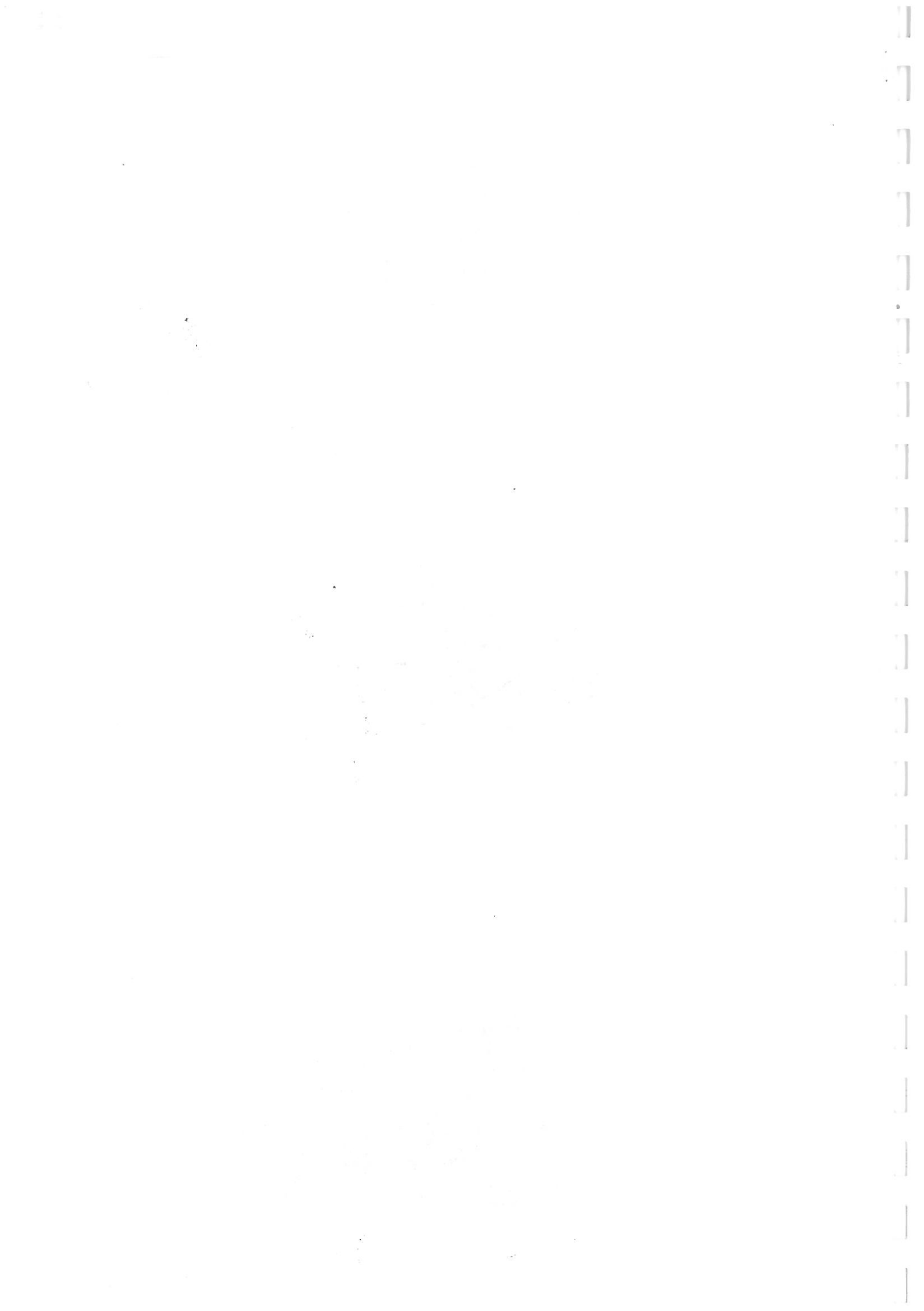


Model 21-WF

Code:(Model "5")

Harley-Davidson
Sport Model with
Magneto Ignition





BILTEKNISKA PROVNINGSANSTALTEN

FRIHAMNSVÄGEN 3 · STOCKHOLM O · TEL. 67 44 00, 67 44 02 · POSTGIRO 451457

Uppdrag Nr: 2118-1 (sammandrag av protokoll 2118)

Uppdragsgivare: Ingeniörsfirman Lennart Björkner, Borås

Uppdragets ändamål: undersökning av "Motaloy"-tabletter, tillverkade av Motaloy MFG, San Antonio, Texas, USA. Tabletterna äro avsedda att placeras i bilens bensintank.

Uppdragets genomförande: -----

För att undersöka huruvida partiklar från Motaloy-tabletter via bensinen kan transporteras till motorns inre delar, aktiverades 2 st tabletter genom neutronbestrålning hos AB Atomenergi.-----

Sammanfattning.

De utförda provningarna ha av beställaren avsetts att konstatera vad som med enkla, praktiska prov svårligen kan direkt påvisas nämligen:

- a. att partiklar från Motaloy-tabletterna överhuvud taget transporteras via bränslet till motorns inre delar,
- b. var, i så fall, beläggning erhålles i större eller mindre grad,
- c. att Motaloy-tabletterna kan påverka den s.k. "sotbildningen" i förbränningsrummet.

De utförda proven ha givit nedanstående svar på dessa frågor.

Provserie 1 ger klart och positivt besked beträffande punkterna a och b ovan.

Provserie 2 visar att avsättningar i förbränningsrummet, "sotbildningen", enligt punkt c ovan, kan minskas vid körning med Motaloy i förhållande till körning utan Motaloy.

Provserie 3 visar att avnötningen av Motaloy-tabletterna i bensintanken sker mycket långsamt, vilket dels innebär att provserierna 1 och 2 möjligen skulle kunnat ge större utslag vid längre provningstid och dels att Motaloy-tabletterna sannolikt kunna vara verksamma under mycket lång körtid.

Provserie 4 kan inte sägas innebära mer än en antydning om att Motaloy-tabletterna vid körning under längre tid än provtiden under verkliga förhållanden kan förbättra en motors kompressionstryck.

Samtliga provningar enligt ovan ha visat att användning av Motaloy-tabletterna ej medfört några skador eller andra ej önskvärda biverkningar. Stockholm den 26 oktober 1959.

Biltekniska Provningsanstalten

N. Gustafsson
N. Gustafsson
Tekn. Dr.

Sagnet:

VERDENS BILLIGSTE BIL

— Verdens billigste bil, ifølge Guinness «Rekordbok», var den amerikanske Brownicker til 150 dollar (ca. 1 050 kroner), som ble laget i 1908. Bilen var egentlig beregnet på barn, men kunne utmerket godt brukes til landeveiskjøring. Den amerikanske Kavan fra 1905 ble solgt for 200 dollar. De første modellene av King Midget ble solgt som samlesett for bare 100 dollar så sent som i 1948.

Veteranbildeler

spes. forst. til Fiat 401 (503), omkr. 1922 ønskes kjøpt. Knut Opheimbakken, Bjørkelia 10.

Veteranbiler og oljekrise

Geneve (NTB-Reuter): Energitilstanden rammer nå også veteranbilmarkedet. For noen dager siden ble kjente veteranbilmodeller solgt til priser som lå langt under det som var ventet.

Samlere betalte over fem millioner kroner for 72 biler. Men representanter for motorshowet i Geneve, hvor salget foregikk, sier at de er skuffet over de lave prisene på veteranbiler, og de legger skylden på oljekrisen. Topprisen var på 400 000 kroner og det var en 1910-modell Rolls Royce av typen Silver Ghost som kom opp i denne prisen. Bilens tidligere eier var den britiske Lord Cranworth.

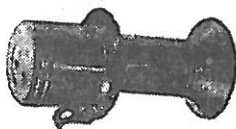
Cristie selger en av Churchills biler

London, (NTB) En limousine som Sir Winston Churchill en gang eide er blant 60 sjeldne biler som skal byes fram til salg ved Christies auksjonsforretning i London i vår.

Bilen, en Humber Pullman, inneholder fremdeles vognkortet med Churchills signatur. Den er utstyrt med et spesielt askebeger som kunne romme den legendariske statsmanns store sigarer og to diktafoner — en for personlige notater og en for forberedelse til taler.

Limousinen ble brukt av Churchill da han var statsminister i 1950-årene.

KAN NOEN HJELPE MEG MED DETTE?



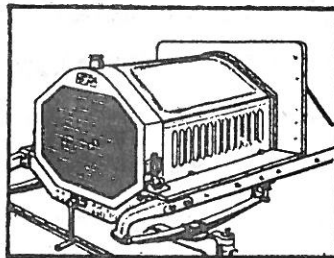
Jeg restaurerer en FORD A modell 1930 og ønsker kjøpe originalhornet (som ill.)

Henv. LEIF RUST, Hokksund
Tlf. 83 74 05, kl. 8.30—16.00
Tlf. 85 18 05 fra kl 1700

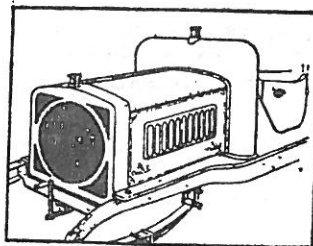
SEIGLIVET BIL

— Skribenten Boyd Eugene Taylor passerte i 1956 en kilometeravstand på 1 609 300 km med sin 1936-modell av en to-dørs Ford. Kilometermåleren har nå gått rundt 11 ganger, og viser en samlet kjøredistanse på 1 668 844 km.

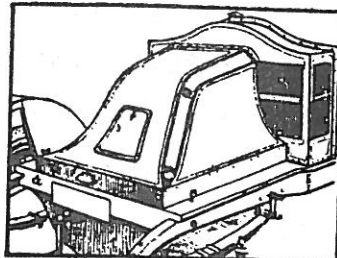
I de gode gamle dager var det lett å skille bilmodellene ut fra hverandre. Hvert merke hadde sin egen, karakteristiske utforming av motorpanser og kjøler. Dette er tre utgaver av kjente merker, anno 1909.



Peugeot



Singer



Renault



A N N O N S E T A R I F F

Da "GAMMELBIL-POSTEN" har hatt en rekke henvendelser om annonsetariffer for private firmaannonser, kan vi her bringe tariffsetsene-:

1/1 side (185 x 285 mm.)kr. 80,-
1/2 side (138 x 182 mm. el. 90 x 285 mm.)kr. 50,-
1/4 side (90 x 140 mm. el. 68 x 182 mm.)kr. 30,-
1/8 side (68 x 90 mm. el. 33 x 182 mm.)kr. 18,-

Eventuell rasterering av fotoillustrasjoner (autoraster) kommer i tillegg til de oppgitte priser. Annonsemanus må være innkommet til redaksjonen innen 14 dager før utgivelsesdagen (som er den første tirsdag i måneden).

GAMMELBIL - posten

ØIVIND LANGELAND
BOX 1081
3001 DRAMMEN

BILDELAR SÄLJES:AERO-MINOR 615 Serie II 1951:

Motorhuv 75,-
Kylargrill 35,-

AUSTIN A30 1952-56:

Framstolar 75,-/st.
Baksäte (soffa) 50,-
" - (ryggstöd) 50,-
Motorhuv 50,-
Baklucka 75,-
Grill (rost på insidan) 15,-
Följar m. dåliga däck 40,-/st.
Dörrar 100,-/st.
Strålkastare 25,-/st.
Parkeringslampor 15,-/st.
Navkapslar 12,-/st.
Dessutom motor, vx-låda, chassidelar
mm till A30.

AUSTIN A40 Devon 1947-51:

Något def. kylarembem 2,-
Ventilkåpa 30,-

AUSTIN A40 Somerset 1952-54:

Följar m. dåligt däck 40,-/st.
Hjulmuttrar 3,-/st.
Navkapslar (ful krom) 10,-/st.
Kromlister 6,-/st.
Sidogrill 10,-/st.
Motorhuv 75,-
Ventilkåpa 30,-

AUSTIN A70 Hampshire 1947-51:

Följar m. dåligt däck 40,-/st.
Hjulmuttrar 5,-/st.
Navkapslar m. ful krom 10,-/st.
Ventilkåpa 30,-

AUSTIN A125 Sheerline 1947-54:

Askkoppar t. bakdörr 10,-/st.

BORGWARD-HANSA 1500/1800 1949-54:

Navkapslar 20,-/st.

BORGWARD "Isabella" 1954-57:

Bakre sidoruta 30,-

BUICK 1938:

Kylarembem 6,-

CHEVROLET ca. 1929:

Följar m. bra däck 100,-/st.
Framaxel 135,-

CHEVROLET CC 7-sits 1933:

Fula dörrar 50,-/st.
Motorhuv 60,-
Instr. panel u. instr. 20,-
Ventilkåpa 50,-

CHEVROLET 4-d. 1938:

Dörrar 100,-/st.
Dörrhandtag (yttre, fram) 20,-
Lyxratt m. inbyggd spinnare 75,-
Dessutom finnes det mesta till
denna bil.

CHEVROLET lastbil 1938/39:

Till denna bil finnes NÄSTAN ALLT!
Liksom till Chevrolet 1951.

Navkapslar Chevrolet 1941-48 15,-/st.
" " " 1951-53 25,-/st.

Förgasare till CHEVROLET:

CARTER W-1 85,-
" WE(6-403)I-375 65,-
" WA-1(obet. defekt) 45,-
" WA-1(1-154) ? 95,-
" W-0(146-94)obet.def. 45,-

Bensinpumpar:

AC t. Chevrolet 1929-33 80,-
" " " 1937-48 35,-

CHEVROLET 1953:

Grill, kompl. m. en del rost 95,-
Instrumentram 25,-
Signalring 10,-

CHEVROLET 1954:

"Grill" t. instr. panel h/sida 25,-
Förgasare till V/8 150,-

CHEVROLET 1954:

Ventilkåpa 100,-
Rattcentrum 5,-
Baklampor 25,-/st.

CITROEN A.7 1934-39:

Grill 75,-
Laddningarehä (Paris-Rhone) 25,-

DKW F8 1936-41:

Bakaxel 100,-

DKW 3=6 1954:

Grill 30,-
AUTO UNION-embem(t. bakluckan) 6,-

DODGE 1946-48:

Huvenblem 10,-
Emblem till bakluckan 10,-
DODGE-embem till huvsidan 6,-

DODGE 1953:

Kardanaxel 75,-
Blinkerglas 6,-/st.
Blinkersarg 5,-/st.

FIAT 500 1936-49:

Kylarembem, cell. defekt 2,50

(FORTS.)

FIAT 600 ca. 1956:

Finnes allt ifråga om motordelar samt värmeelement, plåten under huven bak mm.

FIAT 1200 1959-61:

Vindruta m. lister 75,-
Div. kromlister 6,-/st.

FORD Anglia 1939-53:

Ventilkåpa 30,-/st.
Navkapslar 15,-/st.

FORD Popular 1954-59:

Popular-emblem 6,-

FORD Prefect 1939-53:

Navkapslar 20,-/st.
Ytterligare Anglia/Popular/Prefect-delar kan framskaffas.

FORD Pilot V8 1947-50:

Handbromsspak 25,-
Navkapslar 20,-/st.

FORD Consul 1950-56:

Motorhuv (något rostskadad) 50,-
Div. lister 6,-/st.

FORD Zephyr 1962-66:

Låsknappar till dörrar 3,-/st.

FORD Zephyr 1950-56:

Kylarembem 10,-

FORD Taunus 12M/15M 1952-59:

Reglage t. värmeelement 25,-
Navkapslar 10,-/st.
Huvemblem 17M 61-64 5,-

FORD Skyliner 1954:

Dörrar 100,-/st.
Baklucka 100,-
Navkapslar 15,-/st.
Luftrenare 50,-
Stötfångare 80,-/st.
Motorhuv US-Ford 53/54 100,-
Baklucka US-Ford 53 100,-

FORD "A" 1930-31:

Navkapsel 20,-

GUTBRÖD Superior 1951:

Finnes det MESTA ifråga om delar!

HILLMAN Minx 1951:

Topplock 40,-
Ventilkåpa (på sidan) 15,-
Oljetråg 15,-
Fördelardrivaxel (2 delar) 30,-
Vevaxellager 10,-/st.
Svågghjul 40,-
+ div. andra motordelar.
Hillman-emblem i guldfärg 10,-

HUDSON 1948-49:

Navkapsel 10,-

IFA F8 1948-56:

Förgasare VFB 536155 55,-
Bakaxel 100,-
Dessutom finnes det mesta till denna bil.

JOWETT Javelin 1947-53:

Navkapsel 20,-
Bakspegelsfot 5,-

LANCHESTER Leda 1952-54:

2 st. navkapslar, varav en i mycket dåligt skick 20,-/par

LLOYD LP400:

Inspektionslucka t vx-låda 10,-

MERZEDES-BENZ 170Va 1951:

Baklucka 80,-
Handtag till d:o 6,-
Kylarstjärna (pass. samtl. efterkrigs-Merc'or t.o.m: 1960 ca.) 16,-

MESSERSCHMITT KR 200 1955-64:

BING-förgasare (ej helt kompl.) 45,-

MG Magnette 1954-59:

Navkapsel 16,-

MORRIS "8" 1935-38:

Kylarsarg 40,-

MORRIS Minor 1000:

Finnes praktiskt taget ALLT! Har 2 st reservdelsbilar!

MORRIS Oxford 1954-56:

Motor t. vindrutetorkare 40,-
Fläktmotor t. värmeelement 40,-

OPEL Olympia 1938-41 & 1950:

Finnes nästan ALLT!

OPEL Kapitän 1939-53:

Finnes nästan ALLT!

OPEL Olympia 1947-49:

Vx-låda 80,-
Askkopp 15,-

OPEL Rekord/Olympia 1958-60:

Baklucka 100,-
Navkapslar 15,-/st.
Rekord 61-63: Navkapslar 15,-/st.

PANHARD Dyna 1954-59:

Strålkastare 25,-

PLYMOUTH 1941-48:

Navkapslar 10,-/st.

RENAULT 4CV ca. 1952:

Komb. blinkeromkoppl/signalknapp 6,-

RENAULT Fregate Amiral 1955-58:

Navkapsel 20,-

RENAULT Dauphine:

Finnes ALLT!

ROVER "10" ca. 1939-49:

Stötfångare 50,-

(FORTS.)

ROVER "75" 1950-54:
Finnes ALLT!

ROVER "75" 1948-49:
Div. emblem.

SAAB 93B & 96:
Finnes nästan ALLT!

SIMCA Aronde "9" 1952-55:
Bakdörrar 75,-/st.

SIMCA=VEDETTE 1954-63:
Finnes nästan ALLT!

SINGER SM1500 1953-54:
Singer-emblem 10,-

SKODA 1200:
Diverse motordelar.

STANDARD Vanguard 1947-53:
Gummilist till bakrutan 10,-
Instruktionsbok, eng., dålig skick 5,-

STUDEBAKER 1928:
Karossbakdel (4-d. sedan)
Fotsteg av aluminium(bakdörr) 10,-/st.
Ratt, sämre skick, fullt anv. bart 15,-

STUDEBAKER 1954:
Fönstervev 11,-

VAUXHALL 6-cyl. 1953-55:
Ventilkåpa 35,-

Vauxhall 1955-56:
Motorhuv 110,-

VW 1938-60:
Div. delar, mest efter -54.

VW Kleinbuss 1952:
Bensintank 50,-
Navkapslar 20,-/st.

VOLVO PV 51/52 1936-38:
Navkapslar 15,-/st.
Kylarembem 10,-

VOLVO PV 53/56 1939-47:
Finnes nästan ALLT!

VOLVO PV 830-serien:
Huvkråka 55,-

VOLVO PV 444:
Finnes det mesta, främst till 444E och L. Även lite 544-delar finnes, bl.a. ventilkåpor t. Sport: Sv.kr. 30,-/st. Även rätt mycket delar till Amazon, 1956-61.

WOLSELEY 4-cyl. trol. 40-tals:
Ventilkåpa 25,-

MOTORCYKEL & MOPEDDELAR:

BSA 500 cc 1950:
Bensintank 30,-
Bensinkran 6,-

FRAM 98cc 1938:
Kopplingshandtag 11,-
DRGM bensinkran 10,-

HUSQVARNA 118 cc ca. 1951:
Obeg. men lite repiga skärmar, 1 par 40,-/st.
Växelspak m. länk 15,-
Amal förgasarhus 10,-

HUSQVARNA moped ca. 1937:
Ram 80,-
Hjul utan däck 30,-

HUSQVARNA moped 1952:
Bensintank 25,-
Hjul utan däck 30,-/st.
Rex 38cc motor m/förg; (saknar kolvringar, dåliga packn.) 75,-
Ful men hel ljuddämpare 10,-
Kedjeskydd 10,-
Strålkastare 30,-

JLO 175 cc:
Spjäll t. förgasare 3,-

JLO 125 cc:
Fast nyckel m. uttag för 26,16,11 och 8mm 6-kantbult och 8mm 4-kantbult 8,-

HUSQVARNA Mobylette 1955:
Bensintank 25,-

LAMBRETTA:
Luftfilter 6,-

ALBIN-MONARK armemodell ca. 1942:
Bensintank 35,-
Styre m. fasta broms- o. kopplingshandtag 25,-
Strålkastarpotta m. inbyggd fartmätare av fabrikat VOLVO 20,-

NSU moped 1956:
Motor m. def. cylinder 60,-
Täckplåt över ram o. motor 20,-
Luftfilter 6,-
+ en del annat.

NV 150 cc 1951:
Bensintank 30,-

NV Jet Cross 175 cc 1957:
Broms-och kopplingshandtag 15,-/par

NV moped, s.k. enpetare:
Defekt, men anv. bar bensinkran 4,-

PILOT 2-växlad moped 1956:
Topplock 20,-

PUCH 175cc 1952: Bensintank 35,-
PUCH "Dakota" 1966: Emblem 3,-/st.
Bensinkran WA (t.okänd mc) 5,-

(FORTS.)

(FORTS.)

DIVERSE BILDELAR:FÖRCASARE:

SOLEX -?- anv.bar för delar 20,-
 " 30 FAI/LC 50 45,-
 STROMBERG/ZENITH DEVA-42 115,-
 ZENITH -?- (fransktillv.) 55,-
 " 30V 16-9 80,-
 Diverse bensinpumpar, priser från 20,-
 och uppåt. Även en del vattenpumpar.

OBEG. FLÄKTREMMAR:

LITON ROFAN 2756, PIRELLI 260434,
 TRELLEBORG T 358 10,-/st.
 TRELLEBORG T 973 (f.Scania-Vabis) 15,-/st.
 PHOENIX 8767, obet.beg.ex. 5,-

TÄNDSPOLAR:

DELCO-REMY N15380 (6 V) 25,-/st.
 BOSH TK12A10 (12 V) 25,-/st.

VINDRUTETORKARARMAR:

TRICO, AVOG, Anco, Rain-Master Model SL
 m.fl. Skr. 5,-/st. Även blad finnes (
 5,-/st.)

BLINKERGLAS: LUCAS 488, PK FRANCE
 6725B (A) 2003-K2750, ULO, DODAN AL
 m.fl. 5,-/st.

Bakljusglas Kapitän -51 5,-
 Parkeringslampa SWF 5,-
 Blinkerfot SABEL 669 5,-
 Pedalgummi, ovalt, nr 01603 2,-

Strålkastare MARCHAL AGREE AB TP 397, frittliggande typ, trol. till lastbil 40,-

Samtliga priser (i sv. kronor) inkl. frakt vid forskottslikvid till postgiro-
 konto: STOCKHOLM 762770-6. SIXTEN PETERSSON, BOX 9757 - S-87101 HÄRNÖSAND,
 (Evt. byten mot delar, litt. etc., se KÖPES-annons!) (Sverige).

K Ö P E S:

Delar och litteratur till AERO-MINOR 615 1951, TATRA T-600 "TATRAPLAN2 1952,
 ALLT, dvs. hela bilar, delar, litt. etc. om och till följande bilar:- ALLARD oavsett
 typ och årgång, BORWARD HANSA 2300 1939-41/2400 1952-56/1800 1949-51 (OBS! EJ
 samma bil som Hansa 1800 1952-54 förutom motorn!)/HANSA 1500 "Rennsport" 1951-55,
 ADLER "Autobahn" 1937-39, AUSTRO-TATRA 1934-48, BERLIET 9CV "Dauphine" 1938-39,
 BERNADET 1947-50, BUCCIALI, BUGATTI Typ 57, BURNEY, BUTZ 400, CHENARD-WACKER,
 9CV "Tank", CHENARD-WACKER Aigle 8 1938-46, CROSLY 1939-52, CROSSLEY-BURNEY,
 DAVIS 1946-49, DELAUNAY-BELLEVILLE R.16 1936-50, DOLO, DUBONNET, FURE Electra,
 1941-47, FEND 1948-53, FIAT 508C "1100" Torpedo & 1100S 1940-52, GATSO 1948-50,
 GOLIATH "Pionier" 1931-33, GOLIATH GP-700 "Rennsport" 1951-55, GRAHAM 1937-42,
 GREGOIRE 1945-56, GUTBROD "Superior" 1949-54, HANOMAG 1300 1939-40, HANOMAG Sturm
 1937-41, HERCULES 1932-33, HOTCHKISS-GREGOIRE 1951-56, HUPMOBILE Skylark 1939-41,
 IMPERIA 750 1935, JULIEN 1946-49, KAISER 1935, LANCHESTER Leda 1952-54 & Dauphine
 1953-54, LORRAINE-TATRA, MARATHON 1954-56, MAYBACH-ZEPPELIN "Spohn" 1933-34,
 MUNTZ JET 1951-55, NASH "Airflyte" 1949-51, NESSELDORF 1897-1923, PANHARD "Dyna-
 mic" 1936-39, PANHARD Dyna Junior 1953-56, PEUGEOT 301, 402 och Darl Mat, PIERCE-
 ARROW "Silver Arrow" 1933-34, PLAYBOY 1946-52, RALEIGH 1933-36, ROLLFIX 200 1933-
 36, ROSENGART 1952-56, ROVIN 3CV 1950-59, RYTECRAFT "Scootcar" 1934-47, RØHR "Ju-
 nior" 1932-35, SIATA 208S 1952-57, STANDARD "Superior" 1933-39, STELA "RCA" 1942-
 44, STEYR 50&55 1936-40, STOEWER "Greiff Junior" 1936-39, TATRA oavsett typ och
 årg., TRACTION AERIENNE 1921-27, TROLL 700 1957, TUCKER "Torpedo", VERITAS 1948-
 53 inkl. DYNA-VERITAS 1950-52, VOISIN, WIKOV, WILSON 1935-36, Z Model Z6 1936-40,
 ZIS. Dessutom ALLT om och till cykelbilar (EJ "PEDICAR"!), mopedbilar och lätt-
 viktsbilar (med 98cc motor), även kompletta bilar i vilket skick som helst!
 Särskilt sökes ett ex. av cykelbilen CB-101 "Pilot" från ca 1945! Vidare ALLT
 ifråga om gamla vevgrammofoner, 78-varvs grammofonskivor, gamla dragspel, fonogra-
 fer, och all litteratur om dessa artiklar (kataloger exempelvis), dags- och vecko-
 tidningar 1925-46 (främst svenska) och all form av motorlitteratur, särskilt ka-
 taloger och broschyrer. Ev. byten mot bil- o. mc-delar, se säljesannons.

SIXTEN PETERSSON,
 box 9757,
 S-871 01 HÄRNÖSAND,
 (Sverige)

CHEVROLET 1925 deler: Chassis med motor, gearkasse, kardang, radiator + div. annet selges eller byttes i deler til Chevrolet 1926-modell.

Erling Thorbeck,
Østhellings 14 (V.Nøste),
3000 DRAMMEN.

SELGES:

5 stk. 16" felger med kapsler til NASH fra ca. 1930.

Gunnar Kjemperud,
Horgen,
3300 HOKKSUND. tlf. 85 10 95.

KÖPES:

Ford Coupe 37-39(40) med den långa stjärten köpes oavsett skick. Lämnar gärna i byte min HUDSON "Country Club Six" m. 93 1939 täckt 4-dörrars, fullt körbar (körs varje sommar) med en om inte annat makalöst fin inredning.

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

TILSALGS:

1934-mod. AUBURN 4-d. sedan m/uoriginal motor selges meget rimelig (dekning av transportutgifter + litt for "tort og svie".)

Jan Toflsby,
tlf. 02/ 27 33 69 sent på kveldene.

TILSALGS:

"Hudson" 2-d.sedan 1940-mod. gått bare 79.000 km., bra gummi og motor. Litt karosseriarb., eksosanl. må skiftes. Pris kr. 1500,-

Kompl. kardang, trolig til NASH fra siste del av 20-tallet.

3 dører til ukjent amrk. lukket 20-tallsbil.

3 felger til CITROEN 11-Sport 1939-mod. Til Ford V8 1937: Kompl. dynamo, hjulkapsel, komb. panserfigur/håndtak.

4 sommerdekk (80%) 7.00x13" kr. 200,-

Øivind Langeland,
postboks 1081,
3001 DRAMMEN.

INSTRUKSJONSBØKER, VERKSTEDHÅNDBØKER OG EN REKKE ANNEN GAMMELBIL- OG MC-LITTERATUR SKAFFES. ABONNEMENT PÅ VETERANBILTIDSSKRIFTER FORMIDLÉS. FARBEBILDER I STØRR. 18 x 13" AV KLASSISKE BILMERKER.

Per Jon Moen,
Box 13, Kvernner, OSLO 6.

En inbytt 2-hjulning søker ny ägare: 1 st. 1937 DKW mc 500 cc 2-cyl 2-takt, el-start (s.k. dynastart liksom DKW:s förkrigs personbil, orig.) nyrenoverad helt och hållet, nylackerad svart, nyklädd sadel i äkta skinn, kromade detaljer, körklar, ej reg. Pris exkl. batteri Skr. 2000:-. Frakt kan ordnas. Ev byte äldre bil (före 1939) el. förslag. Renoveringen har gjorts av fackman, anställd på Karlstads största mc-verkstad. Skall nu renovera 1939 Kapitän (familj bildad!) Ett körklart fynd för DKW-älskaren.

Eric Löfberg,
Box 485,
S-651 08 KARLSTAD, Sverige.
telefoner: 054/18 15 10, -13 12 10,
-15 15 10, -11 26 27, -3 64 80 (lager)

TILSALGS:

1934-modell FORD V-8 "Tudor".

Reidar Kristiansen,
Engelsrud terr. 1,
1370 ASKER.

Vi ha två elektriska motorer till salu, aldrig använda, med följande data:-

2 st. 30kW 40 HKR 3-fas växlarströmsmotorer, släppringade för 220/380 V 50 per 970 varv/m (6-poliga), kullagrade, helkapslade form R m/fläktkyllning (-ribb), disp. 217 dvs. vanliga fotmotorer med fri axeltapp L=140 mm, diam=65 mm, obegagnade av ASEA:s tillverkning typ MARF 24. Katalogpris brt. 8.mars -74 12.800 kr.st. Vårt pris fritt Karlstad exkl. startpådrag pr.st. Skr. 6.000:-. Fri frakt med bil inom mellan-Sverige.

1 st. 60 HKR 3-fas växlarströmsmotor, kortsluten för 380/660 V 50 per 2900 varv/m. beg. av fabrikat Elektromekano typ KR 11/2, helkapslad, ribbkyld (fläkt) Med linskiva för 6 kilrep ca 180 mm. diam. Pris endast Skr. 1.000:-

1 st. 40 tons svängbar lyftkrok med linjhjul för travers el. mobilkran, obet. använd. Pris Skr. 300:-

Reservation för mellanförsäljning.

ERIC LÖFBERG
Box 485, S-651 08 KARLSTAD,
Sverige.
-telefoner: 054/18 15 10, -13 12 10,
-15 15 10, -11 26 27, -3 64 80 (lager)

TILSALGS:

WANDERER cabriolet 1939 m/6-cyl.motor.
henv. HÅKON RØINE,
tlf. 02/ 83 56 54.

10/10/1944

Dear Mr. [Name],
I have received your letter of the 10th inst. regarding the matter of [Subject].
I am sorry that I cannot give you a more definite answer at this time.
The matter is being reviewed by the appropriate authorities.
I will be in touch with you again as soon as a final decision has been reached.
Thank you for your patience.

Very truly yours,
[Signature]
[Title]
[Organization]

10/10/1944

Dear Mr. [Name],
I have received your letter of the 10th inst. regarding the matter of [Subject].
I am sorry that I cannot give you a more definite answer at this time.
The matter is being reviewed by the appropriate authorities.
I will be in touch with you again as soon as a final decision has been reached.
Thank you for your patience.

Very truly yours,
[Signature]
[Title]
[Organization]

10/10/1944