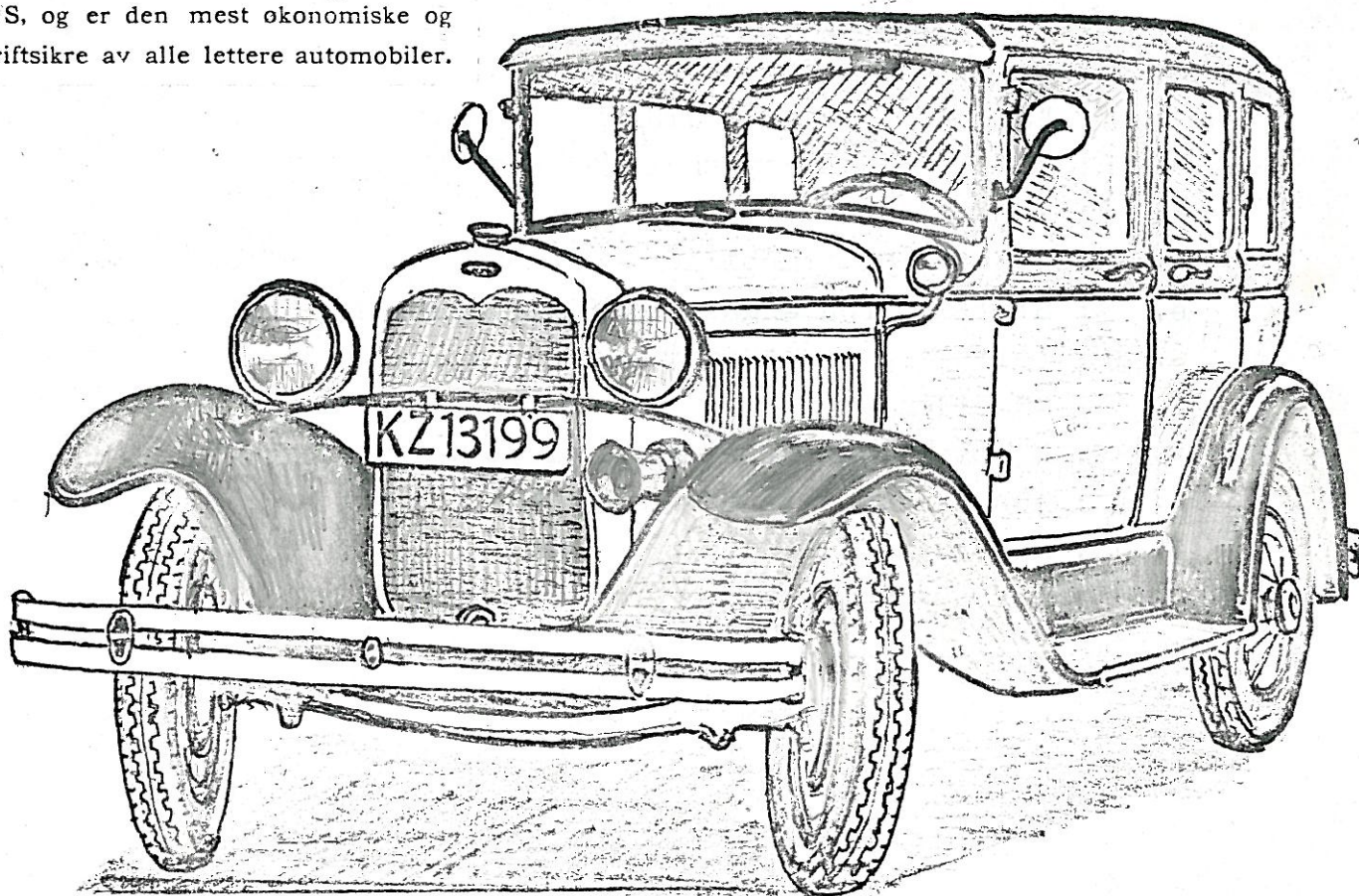


# GAMMELBIL- posten

NUMMER 7/73 ( OKTOBER ) 2. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER.

Øieblikkets Fordvogn repræsenterer den høieste verdi, som till dato er levert av Ford Motor Company A/S, og er den mest økonomiske og driftsikre av alle lettere automobiler.



*Ford*

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

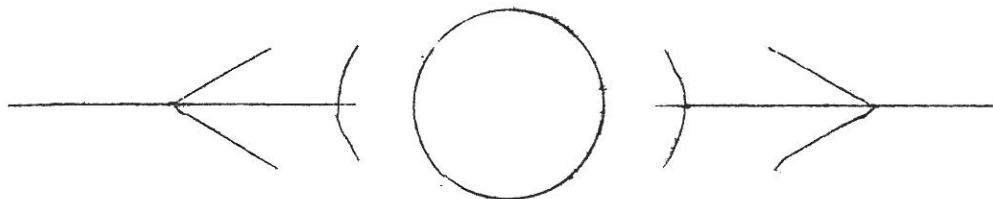
-organ for venner av gamle automobiler og motorcykler-  
(spesiellt for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB)

Nr. 7/73 (oktober) - 2. årgang. (nr. 9 siden starten)

Redaksjonens adresse:  
ÖIVIND LANGE LAND -postbox 1081- DRAMMEN.

Dette nummer inneholder-:

- s. 1: FORSIDEN: Tore Ödegaards nyrestaurerte Ford A "Town Sedan" 1930-modell.
- s. 2: Innholdsfortegnelse
- s. 3: Redaksjonelt - Regnskap
- s. 4: Mötereferat fra septembermötet.
- s. 5: "S.V.B.K. VIL FORTSATT BESTÅ!"
- s. 6: Litt av hvert om smått og stort.
- s. 7: Löpsreferat
- s. 8: Referat "Automobillöbet Sandvigen-Sundvolden"
- s. 9: Stötfangeren - gallionsfigur eller fender?
- s. 10: Deltagerliste, "Sandvigen-Sundvolden"
- s. 11: MC-siden.
- s. 12: MCstoff, -Referat Hamar-löpet.
- s. 13: Månedens veteran, - div. "klipp".
- s. 14: Annonser
- s. 15: Annonser



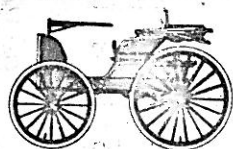


# RE DAK SJO NELT

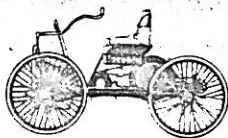
Så er vi atter inne i den mørke årstid, og inneaktivitetene vil antagelig bli foretrukket i temmelig mange uker fremover, inntil det igjen blir vår og varme. De som har noe å restaurere -og et lokalt å restaurere i- skulle vel ikke mangle fritids-sysler,-og det går jo også ellers an å ta med mindre deler inn på kjøkkenbenken, dersom man har en medgjørlig ektefelle når kulda i uthuset gjør fingertuppene stive. De andre får trøste seg med bøker, tidsskrifter, bilder eller gamle nummer av GAMMELBIL-POSTEN.

Og noen må bruke fritiden til å lage avis.....

De som ved første øyekast vil bemerke at dette nummer av GAMMELBIL-POSTEN er både tynt og "tuslete", får se en gang til; -avisen inneholder nemlig like meget stoff som før. Vi har fra og med dette nummer gått inn for å økonomisere med papiret, idet



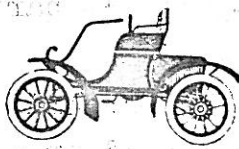
Duryea's Motor Wagon  
1895



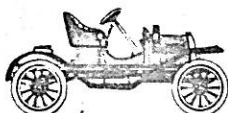
Ford's First Car  
1896



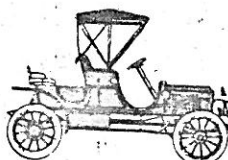
Hudebaker Electric  
1904



Oldsmobile Runabout  
1903



Maxwell, 1908

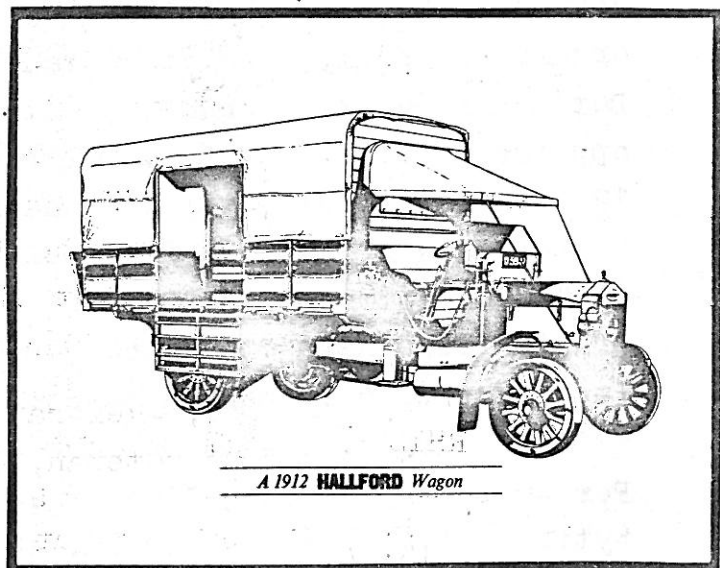


Stanley Steamer  
1908

vi trykker på begge sider av arket. Dette ikke minst fordi papirprisene har røket i været med hele 9 kroner pr. 1000 ark. =eller 0,9 øre pr. ark- for det formatet vi bruker til GAMMELBIL-POSTEN. Til gjengjeld skal vi etterhvert som lageret er oppbrukt av vårt 80 grams papir gå over til å trykke på papir av 100 grams kvalitet, som er et noe tykkere papir.

Etter at vår klubb har fått et navn, har de fra enkelte medlemmer blitt antydnet at også avisen bør få et annet navn;-fortrinnsvis noe med "motorhistorisk" i navnet. Her i redaksjonen ser vi imidlertid ingen grunn til ikke å fortsatt kalle avisen GAMMELBIL-POSTEN; ettersom vi jo etterhvert er blitt nok så godt kjent under dette navnet. At vi til tross for navnet også bestreber oss på å tilgodese de mc-interesserte i den utstrekning vi er istand til det, skulle vel også være kjent for de fleste. Skulle det allikevel dukke opp et velbegrunnet og overveiende flertallskrav om en navneendring på avisen, skal vi være de første til å bøye oss....

Ø.L.



A 1912 HALLFORD Wagon

### REGNSKAPET:

Her er vår økonomiske stilling, ifølge siste rapport fra kasserer Tore Ødegaard-:

Beholdning, 31/8.....kr. 745,25  
overskudd, kveldsspleis 5/9....kr. 8,00  
overskudd, utlodning 5/9.....kr. 103,00

Beholdning pr. 30/9..... Kr. 856,25

### OG VÅRT NESTE MØTE - -

-blir altså ONSDAG 7. november klokken 19. Vi gjentar "nødret" fra "oppvaskgjengen":

-vær snill og TA MED KOPP..!



OG SÅ ER VI IGANG IGJEN.....

Om man skal ta møteoppslutningen som en noenlunde sikker iddikator for de "gammelbil-frelste" i vårt distrikt, så ser det ut til at vi teller tett oppunder 40 mann. Således var det da også 36 tilstedeværende i klubbhuset på Åskollen onsdag 5. september, da møteleder Mads Jostad ønsket velkommen til vår første samling etter sommerferien. 6 nye ansikter var å se i salen, -hjemmehørende i Drammen, Sande, Hokksund og Oslo.

Mads startet med en kort oppsummering av våre egne arrangementer denne sommeren (picnic-tur til Eikeren, St.Hansutflukt til Lövnesvannet, og veteranbildefilering i Asker), hvoretter han refererte en korrespondanse mellom Alf Bryhn og Norges Brannkasse vedrørende gammelbilforsikring, der Brannkassen sætter medlemskap i en etablert veteranbilklubb med den nødvendige status som betingelse for å få rimelige forsikringsvilkår. Dermed hadde samtidig møtelederen dokumentert vårt behov for snarest å få vår klubb inn i en fastere organisert form, slik at vi kan oppnå en viss status i slike saker. Det allerede eksisterende arbeidsutvalget fikk i oppdrag å sette opp forslag til et styre. Det ble så foretatt avstemning blandt de 12 innkomne forslag til klubbnavn, og det viste seg at ett forslag pekte seg klart ut, og fikk hele 70 % av stemmene. Navnet ble altså "MOTORHISTORISK KLUBB", og vår snart ettårige beståen med det provisoriske navn "Gammelbilklubben" hører dermed historien til. Imens var også utlodning og utdeling av nytt, fyldig nummer av GAMMELBILPOSTEN avvirket, og Mads Jostad viste endel fargedias fra A-Ford-mötet hos Martin Giljamse; -fra A-Ford-treffene i Värmland; -fra byttemötet hos Tore Woldstad, Vestre Spone, og noen "rykende ferske" bilder fra Askerløpet.

Trekningen i kveldsloppet som fulgte umiddelbart etterpå, forløp slik -:

6 drammeglass m/veteranbilmotiv, vinner: Arild Karlsen på C831  
1 skyvelære, vinner: Per Bakke, på lodd nr. C-48

Nökkelhenger m/veteranbilmotiv, vinner: K.Filseth på E-99,  
Blyantspisser m/veteranbil, vinner: Gunnar Kjemperud på E-84

Blyantspisser m/veteranbil, vinner: Alf Bryhn på N-86

Så var det mer lysbilder. Öivind Langeland viste fargedias fra St. Hansturen til Lövnesvannet; -fra "Park Rally" i Sandefjord; -noen lokale glimt av H.D. og INDIAN mc'er, og tre dager gamle opptak fra Askerløpet, der de fleste av de avbildede bilene ble kommentert av de respektive bileiere. Tilslutt orienterte Alf Bryhn om den planlagte turen til Haglebuhytta, og kl. 2.30 ble mötet hevet. REF.

S.V.B.K. VIL FORTSATT BESTÅ!

Vår notis i "GAMMELBIL-POSTEN" nr. 6/73 (s.21) under tittelen "EXIT S.V.B.K.....?" har avstedkommet en omgående postal reaksjon fra red. Eric Löffberg i Karlstad, og vi bringer her hans brev i sin helhet -:

Öivind Langeland,  
Drammen.

Karlstad 9-9-73

Hej och tack för nytt nr av Gammel-Bilposten! Även om tiden egentligen inte skulle räcka til att skriva brev just nu i tidningsutgivning måste jag skriva några rader.

Här är alltså full fart efter sommaren, tog 4 veckor semester i år vilket egentligen bara betydde att jag bytte vistelseort, man kan ju inte helt släppa arbetet med de gamle. Sålunda fann jag massor av delar i Skåne som jag släpade hem, nya skärmar till Volvo 34-35, bra do till Ford V8 35 och ~~XXXXX~~ nya till Ford Jr 33-34 + 3 ton annat.

När vi för 4 veckor sedan kom tillbaka skulle tryckeriet ha ett offsetnr klart, men det hade de ej och skyllde på att de tryckt valbrochyrer och valsedlar (vi skall stemme i Sverige nästa söndag och byta regering) men sedan ha vi trots påminnelser ej fått dem att få numret klart. Det är bl.a. bilder från samtliga marknader, V:a Spone, Packard-träffen i Bergen osv. Nu är det klart men de vill ha 1600 kr MER på grund av övertidsarbeten med tidningen och vi hänvisar ju till överenskommen offert. Under tiden ha vi dels gjort ett nytt annonsnummer och dels gjort manus färdiga till ett nytt offset-nummer.

Därmed sagt att årets flesta nummer kommer på andra halvåret 1973. Vi ha haft otrolig mycket besök i sommar, 4-6 olika om dagen (Hans Öye i Nesbyen var här förra veckan), vi ha haft 2 dödsfall inom nära slakten, jag har fyllt 50 år och det har byggs om i magasinen (mellangolv) och hämtats bilar, så vi ha nu hunnit till den tidpunkt då vi inte hinner med längre utan måste anställa folk. Din uträkning om 3000x55 kr - 165.000 kr är faktisk riktig, det är bara det att vi icke är 3000 medlemmar utan 2700 minus de vakanta - sedan finns många som sällan eller aldrig betalar eller betalar med artiklar eller delar - låt oss säga 2000 betalande medl. Varje offsetnr kostar ca 7000 sv kr och portot i Sverige är världens dyraste - vi övervägar att posta tidningarna i Norge! Papper för Autopionjären upplaga 3200 till 3600 kostar ca 4000 kr varje gång - det är skillnad mot att trycka 200-300 som Du kanskje gör. Tryckmaskinerna ha varit dyra och du skriver själv att en offsetbrännmaskin kostar 10 tusen kr. Nettot vid årets slut, om man räknar arbetstimmarna, blir ganska magert trots allt - jag menar att teori och praktik är två olika saker.

Vore takksam om Du gjorde ett sammandrag om detta i Din nästa tidning, så de inte tror på Exit SVBK!!! Skriv helst av altsammans.

Nu måste jag återgå till att trycka de tjocka gula pärmarna till Autopionjären 2-3/73, tjockt nr med mange mange mange annonser. Även från Ö.L.

Hälsn.

Eric L.

-0-

- SAGT OG SKREVET :

Vi kan ikke alle sammen lære av andres feiltagelser. Noen av oss må være "de andre". (Chicago Tribune)

Inflasjon skyldes folk som tror på den romantiske teorien om at lønningene en vakker dag vil innhente prisene.(P.S.)

Hver eneste dag kan De redde et menneskeliv i trafikken,  
- Deres eget. ( S.S. )

+ + + + + + + + + + + +

LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT.....

DEN CHEVROLET 1927 Coach -tilhørende Per Lia fra Liodden- som vi skrev om i forrige avis har ifølge pålitelige kilder brent opp mens den sto på verksted. Forhåpentlig vil forsikringen dekke tapet, slik at Per kan skaffe seg en ny bil!

MADS JOSTAD har vært i Svene og hentet seg en FORD "A" Tudor 1928, og i Sandefjord har han byttet til seg en 1930-modell (A-Ford det også, selvfølgelig!) mot en rotfylling...!

A-FORD HAR OGSÅ Arild Karlsen handlet med i sommer; -han har solgt sin 4-dørs 1931-modell til en Tranbymann, men er allikevel ikke uten A-Ford, idet han har hentet seg en 1930/31 "AA" (last) i Rukkedalen. Arild har forøvrig også kjøpt en 1937 PLYMOUTH 7-seter sedan i Gulsvik.

MC-GUTTA HAR OGSÅ handlet: Bjarne Holmen har sikret seg en SAROLEA 1937-mod.; -en belgiskfabrikert mc som han kjøpte av bilsakkyndig Kleppan fra Hof i Vestfold. Og Oddleif Kvålseth har funnet (og hentet) en 1928 INDIAN "et sted i Valdres"

ELLERS VET VI AT Öivind Viker og Öyvind Jörgensen har fått tak i en CHEVROLET 1930 oppe i Svene, samt endel '28-deler av samme merke. Når dette leses er sannsynligvis sakene "dollytransportert" til hjemlige egne.

OPPE PÅ HADELAND, -nærmere bestemt på Gran-, driver slöydlerer Johan Welde og sysler med gamle mc'er, og i et brev til Bjarne Holmen forteller han at han har en HARLEY DAVIDSON 1929, som er ferdig restaurert. Han har imidlertid visse tenningsvansker med sin mc, men den saken har Holmen lovet å se på. Welde vedla i brevet et color-slide, som man vil huske ble vist på vårt siste möte.

DET KOM NYLIG KOMMET et rundskriv fra en Jessheiminnbygger, som har takke på å sette igang en landsomfattende klubb under navnet "Norsk Veteran og Gammelbilklubb". Initiativtageren er Svein Lund; en ivrig gammelbilmann på de  
(FORTS.)

"LITT AV HVERT..." (FORTS.)

kanter, og hans planer går i korthet ut på å danne en sammenslutning av gammelbilfolk, samt å utgi en klubbavis på ca. 20 sider annen hver måned med hovedvekten på annonser. Videre vil det etterhvert bli opprettet et kartotek over medlemmenes biler og deler, skriver Lund, som også håper at man kan med tiden kan arrangere Gammelbilrallies og klubaftener rundt om i landet. De som vil vite mer om det planlagte foretagendet, kan skrive til Svein Lund under adressen "NORSK VETERAN OG GAMMELBILKLUBB", box 191, 2051 Jessheim.

ALF BRYHN var mandag 17. september tilstede på medlemsmøte i LIONS CLUB, Røyken, hvor han kåserte og viste color-slides (utlånt av Ö.L.) Bildene som ble vist var fra vår lokale "opptreden" i Asker 2. sept. ved åpningen av Røde Kors-uken '73, -samt noen bilder av Oddleif Kvålseth's INDIAN 1919 og Bjarne Holmen's H.D. 1922. Bryhn fortalte innledningsvis litt om "Motorhistorisk Klubb", og kommenterte ellers hver enkelt slide i et tilsammen tre kvarters innslag, og han høstet velfortjent bifall og ble ønsket velkommen tilbake ved en senere anledning. Et fint PR-fremstøt for vår klubb..!

-----ooo000ooo-----

MUSEUMSSTAFETTEN "I MANNS MINNE" TORSDAG 6. SEPTEMBER.

Under ovenstående betegnelse ble det torsdag 6. september arrangert en bilhistorisk aften i Oslo, som åpnet med en veteranbilparade med start fra Bygdøy. Bilene (ca. 30) fulgte ruten Sjøfartsmuseet-Oslo Bymuseum-Kunsindustrimuseet-Norsk Teknisk Museum, og ved fremkomsten på N.T.M. var det forskjellige arrangementer. Således ble en rekke "bilveteraner" intervjuet av Oddvar Folkestad fra NRK, og det ble vist lysbilder fra "London-Brighton-løpet", foruten at man non-stop kjørte bilhistoriske filmer inne i museet. På plassen utenfor fikk man også se tre av museets eldste biler i drift; - en BENZ 1895, en WARTBURG 1898 og en OLDS-MOBILE 1904. Øistein Bertheau var som så ofte før den dyktige og humorfyllte speaker, i en fullstendig vellykket gammelbilaften, forteller vår observatør.

x x x x x x x x x x x x x x x x

FAMILIE-REBUSLÖP I A-FORDKLUBBEN.

Det stilte bare 10 gammel-Forder til start utenfor Frognerparken søndag 9. september, da A-Ford-klubben hadde trommet sammen til "Familie-Rebusløp" i Oslo. Det hele kom kanskje noe bardus på de fleste, ettersom jo "Sandvigen-Sundvolden" skulle gått samme helg, men av en eller annen grunn ble flyttet til den 16.de.

Løpet startet kl. 14, og oppgavene ble utdelt ved starten. Deltagerene skulle finne frem til ialt 8 poster på grunnlag av de gitte oppgaver, og skulle dessuten bringe med seg tilbake til innkomsten ved Bokklubbens kantine på Lysaker følgende gjenstander: En bit murstein på 700 gram, -en billett fra Holmenkollbanen, -og en hveps i en fyrstikkeske. Vinner av rebusløpet ble Halfdan Prösch, Bærum i en Ford A Pick-Up, og løpets "jumbo" ble "vår egen" Mads Jostad i "presteforden". Noen hvepsestikk under løpet ble ikke rapportert.....

ref.

**REDAKSJONEN VIL GJERNE HENSTILLE TIL MEDLEMMENE**

at man gjør mer bruk av annonsespaltene. De som har et eller annet å selge, eller ønsker å kjøpe eller leie (eller for den sakens skyld er ute etter ny jobb, leilighet etc.) kan meddele dette GRATIS gjennom avisen. Og gratis får man såvisst ikke stort her i verden ellers....

## " AUTOMOBILLÖBET SANDVIGEN-SUNDVOLDEN "

Mads Jostad har ved en eller annen anledning sagt at "Automobilløbet Sandvigen-Sundvolden" er "gammelbilfolkets 17.mai". Nå går riktignok dette løpet på høsten (i år 16.september) men det er da heller ikke datoen Mads har tenkt på med dette uttrykket, men den feststemningen som preger denne tradisjonelle (og desidert største) mønstring av veteranbiler vi kan oppvise i Norge.

Årets "automobilløb" var det 18. i rekken, og som så mange ganger før var arrangementet lagt opp i samarbeid med Asker og Bærum junioravdeling av N.A.F. Dagen opprant meget lovende og var både solfylt og mild, og flankert av en høstfarge-sprakende natur kunne første bil, en ADLER 1905, rulle ut fra startstedet ved "Sundvolden Hotel" klokken 11.00, for å ta fatt på den 42,3 km. lange løypa. Ialt 82 biler og 1 motorsykkel stilte til start i årets løp, som fra Sundvolden gikk over Sollihøgda via endel krokveier og kontrollposter i Bærum for å ende ved Strand ~~KKKEK~~ restaurant. Eldste deltagende kjøretøy var den før nevnte ADLER 1905, som i sine første leveår gikk som drosje i Berlin inntil den i 1910 ble hjemført til Norge, og ble stående bortgjemt i Sandefjord inntil for ganske få få siden. En PACKARD 1940 var yngste deltagende bil; - og imellom disse fant man så en gedigen samling ulike merker og årganger av varierende standard, -alle med det mål for øyet å være med på den festlige opplevelse som "automobilløbet Sandvigen-Sundvolden" nå engang er for en veteranbilentusiast.

Om det skulle være noe å sette fingeren på, måtte det da være at med så mange deltagere trekker starten ~~xxx~~ noe langdrygt ut; -det tok nær tre timer å få alle avgårde. Kanskje ville det være å tenke på at man sendte bilene ut med ett minutts mellomrom, istedet for to? Videre burde startområdet vært avsperrert, slik at trafikkorkssituasjoner slik som man av og til hadde, kunne vært unngått. En ting som publikum savnet i årets løp var salg av løpsprogram, men disse var i år tydeligvis kun til internt bruk, -de nådde iallefall ikke ut til publikum.

Det er ellers skuffende at det ikke er større oppslutning fra motorsykkelfolket; -av årets 2 -to- påmeldte mc'er var det kun en som startet!

## Resultater:

Klasse I (Veteranvogner t.o.m. 1918): 1) Ö.Holtan, Ford 1915.  
2) O.Moen, Dort 1917. 3) D.Brønne, Maxwell 1911.  
4) J.F.Drangsholdt, Le Zebre 1913.

Klasse II, 1919-25: 1) P.S.Haneborg, Ford T 1923. 2) O.Skar, Ford T 1923. 3) T.Nilsen, Ford 1919; 4) G.Prösch, Ford T 1924. 5) S.Flakstad, Fiat 1920. 6) E. Lund, Lancia Lambda 1925.

Klasse III, 1926-30: 1) E.Holand, Pontiac 1928. 2) R.Myren, Citroën 1929. 3) L. Aas, Austin 1928. 4) J. Veum, Chevrolet 1928. 5) N.Chr.Bratland, Ford A 1928. 6) J.Sandholt, Chevrolet 1927. 7) H.Flakstad, Ford A 1928. 8) P. Johansen, Buick 1929. 9) T.Nordlie, Hudson 1930. 10) R. Tingwall, Buick 1926.

Klasse IIII, 1931-40: (Tye-års vandrepremie oppsatt av N.A.F. og N.A.F.s jr.avd.i Asker og Bærum): 1) og totalvinner: H.Haneborg jr., Aston-Martin 1933. 2) P.Bakke, Studebaker 1934. 3) A.Chr.Karlsen, Buick 1935. 4) J.Överaaen, Nash 1932. 5) B.G.Johannesen, Mercedes-Benz 1937. 6) P.Lyse, Austin 1932. 7) Ö.Bertheau, Willys 1934.

-----ooooo000oooo-----

(DELTAGERLISTE FRA "SANDVIGEN-SUNDVOLDEN" STÅR PÅ SIDE 10.)

barndom, hadde en, ut fra områ-  
ens synspunkt, usedvanlig effektiv støt-  
fanger. Det var en to-seter, og passa-  
sjeren satt i en kurvlettet gondol, et  
godt stykke foran forhjulene. Ved en  
kollisjon ville gondolen, og passasjer-  
en, virke som energi-absorberende ele-  
menter, og sjåføren kunne, fullstendig  
uskadd, stige ut og sende bud etter am-  
bulanse.

Dette konstruksjonsmønsteret ble,  
sikkert av ren menneskekjærlighet, se-  
nere forlatt. Men det skulle ta to ge-  
nerasjoner før bilkonstruktørene fant  
frem til støtfangertyper med tilnær-  
melsesvis energi-absorberende effekt.  
Det er de støtfangerne de fleste biler  
vil bli utstyrt med fra midten av 70-  
årene. Men la oss se litt på hva som  
har skjedd i mellomtiden.

En mann som stod i forgrunnen ved  
Englands motorisering i begynnelsen  
av årsskiftet, ingeniør og finansmann,  
F.R. Simms, tok i 1905 ut patent på  
støtfangere, «bumpers». Han produserte  
dem, og solgte dem. Han var opp-  
merksom på de vitale delene på bilen  
som kunne skades ved kollisjoner:  
Kjøleren, lyktene, og sist, men ikke  
minst: Hjulstillingene.

### FORUT FOR SIN TID

Men Simms var forut for sin tid.  
Av en eller annen grunn ble den enkle,  
fjærende stål-listen tvers over bilens  
front ikke populær, og det gikk mange  
år før støtfangeren ble en selvfølge-  
het. Det er meget mulig at Simms pa-  
tent også hemmet utviklingen. Det ville  
i så tilfelle ikke være et enestående  
tilfelle. Bilens historie er spekket med  
slike utviklingshemmende patenter.  
Amerikaneren Seldons patent fra før  
århundreskiftet, som for sikkerhets  
skyld omfattet det motordrevne kjøre-  
tøy som sådant, og som mange bil-  
fabrikker honorerte ved å betale Sel-  
don royalty, ble erklært ugyldig så sent  
som i 1912. Maybachs patent på flot-  
tør-forgasseren er også et skrekkin-  
jagende eksempel. Maybach forlangte i  
royalty for bruk av hans forgasser 10  
pst. av prisen for en bil minus karos-  
seri. Engelske bilfabrikker fikk erklært  
patentet ugyldig, under henvisning til  
Lenoirs forgassertype, ved begynnelsen  
av århundreskiftet.

### FORMGIVERENS «SIGNATUR»

Men Simms eller ikke Simms. Ut-  
viklingen lot seg ikke stanse. I 1918  
kom en «Baker Electric» i USA med  
støtfanger av samme type som Simms,  
og det var sikkert ikke den første. Før  
første verdenskrig hadde verden ca.  
5000 bilfabrikker, og tilsvarende mange  
forskjellige konstruksjoner.

Man skulle tro at bilkonstruktørene  
i 20-årene var blitt klar over at støt-  
fangeren var kommet for å bli. Men  
nei. En bils front, og i første rekke  
utformingen av kjøleren, var den gang  
en bilkonstruktørs, en formgivers, «sig-  
natur». Renaults front var «lukket»,  
fordi Louis Renault i det lengste holdt  
på at kjøleren burde plasseres bak  
motoren. Bugatti, som i sin ungdom  
hadde bestemt seg for å bli billedhug-  
ger, og sikkert ville kunne ha markert  
seg som en stor kunstner hvis han  
hadde valgt å bli det, hadde sin klas-  
siske, hesteskoformede kjøler samt av  
samtiden ble betraktet som selve sym-  
bolet på Bugatti-kvaliteten. Ingen av  
disse ville ha sine frontpartier forstyr-  
ret av en tvers-gående, enkel eller dob-  
bel, bred eller smal, stål-list.

# STØTFANGEREN

*gallionsfigur eller fender?*

(utdrag av "MOTOR" nr. 8/1973)

### «STØTFANGER-ERSTATNING»

Nå hadde mange av datidens biler  
riktignok en slags «støtfanger-erstat-  
ning» i fremspringende bladfjærer. De  
stakk, for mange bilers vedkommende,  
så langt frem foran hjulene, at de  
kunne ta imot ganske kraftige støt for-  
fra. Rett forfra. Kom støtet på skrått  
forfra, ville det uvegerlig gå ut over  
hjulstillingen til det hjul som ble ram-  
met.

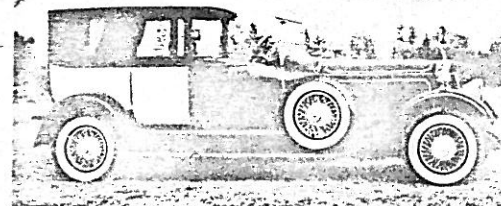
Minerva, et av de virkelig store bil-  
merker i 20- og begynnelsen av 30-år-  
ene, hadde ikke støtfangere. Så sent  
som i 1931 kom en av bilhistoriens  
store konstruktører, William Lyons (I-  
dag Sir William) med en slags kom-  
promis-løsning. Det var på den klas-  
siske SSI-modellen som vakte furore på  
bilutstillingen i London det året. Lyons  
ville heller ikke forstyrre den «person-  
lige» fronten, med fire imponerende  
lykter. Men han bygget forskjermene  
sammen, og i sammenbyggingen lå det  
et stag som kunne gjøre tjeneste som  
støtfanger ved en eventuell kollisjon.

### SELVFØLGE I 30-ÅRENE

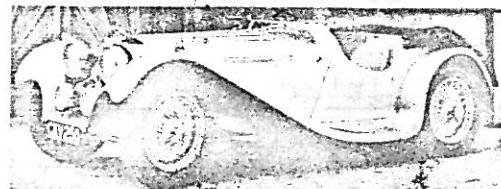
I 30-årene ble imidlertid støtfangerne  
en selvfølge for alle biler, store som  
små, og nå begynte konstruktørene, el-  
ler rettere sagt designerne å ane visse  
muligheter. Støtfangeren behøvde ikke  
«forstyrre» frontpartiet. Den kunne  
rett og slett tjene som utsmykning av  
det. Og så begynte støtfangerne «å leg-  
ge på seg». De første etterkrigsbiler  
som kom til Europa fra USA hadde  
støtfangere, brede, profilerte, forkrom-  
mete bygget sammen med det forkrom-  
mete frontpartiet for øvrig, og så ut  
som en gigantisk, lysende tanngard. Det  
danske folkehumer dømte bilene om-  
gående: «Dollargrin». Hos oss ble de  
kalt dollarglis.

### BILEIERNE BETALTE

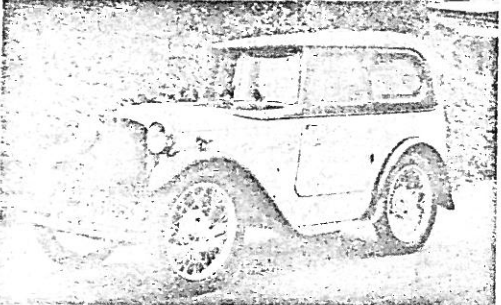
Det ble bileierne som i det lange løp  
fikk betale for denne praktutfoldelsen.  
Mens Simms' støtfangere, og støtfan-  
gerne fra 20-årene satt der de satt for  
å beskytte vitale deler, ble støtfangeren  
i seg selv en vital del på disse etter-  
krigsbilene, og de er det til dels den  
dag idag. Vital, sett fra et reparasjons-  
synspunkt. De fjærer ikke, som de  
første støtfangerne gjorde, og mens  
20-årenes støtfangere kunne rettes ut  
med enkelt verktøy hvis de hadde fått  
en smell, ble utskifting, eventuelt opp-  
retting og forkromming av støtfanger-  
en en hovedpost på verkstedsregningen  
etter en kollisjon. Og slik er forholdet  
fremdeles. Det er i de aller seneste  
år at enkelte bilkonstruktører har opp-  
daget at det finnes nye kunststoffer  
som, i form av f.eks. støtfangere, «byg-  
ger opp» formen, profilene, igjen etter  
å ha vært deformert. Designerne, og i  
tur og orden bilkjøperne, er også kom-  
met til erkjennelse av at en støtfanger  
ikke nødvendigvis må lyse som et fyr-  
tårn i natten.



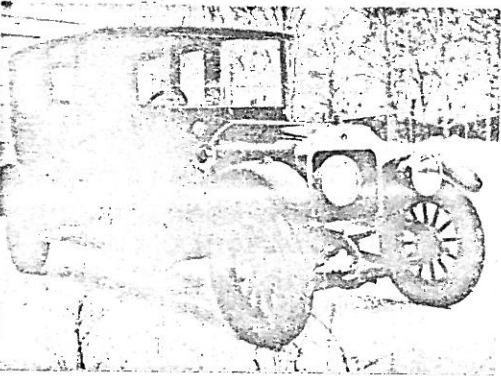
Denne Rolls Royce-modellen fra 20-årene hadde ikke støtfangere, men de fremspringende bladfjærene kunne ta av for ganske kraftige støt hvis det trengtes...



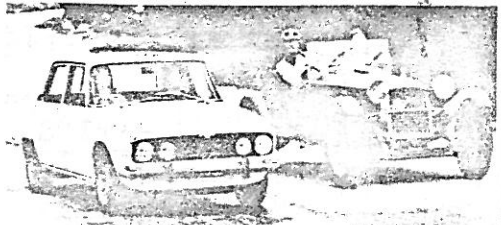
...men denne SSI, fra William Lyons' egen fabrikk, senere Jaguar, som vakte furore på bilutstillingen i London i 1931, hadde ikke støtfangere. I stedet hadde den et forsterket frontparti. (Forsterkningen var forøvrig ganske elegant kamuflert).



William Lyons medvirket ved konstruksjonen av denne Austin Swallow fra 1927.



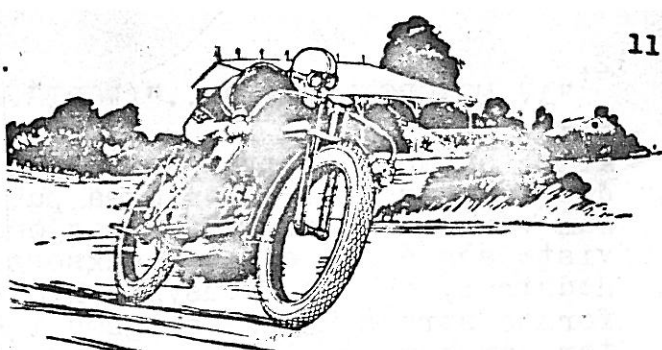
Kong Haakon VII's Minerva, som Majesteten selv kjørte så sent som i 30-årene, hadde ikke støtfanger.



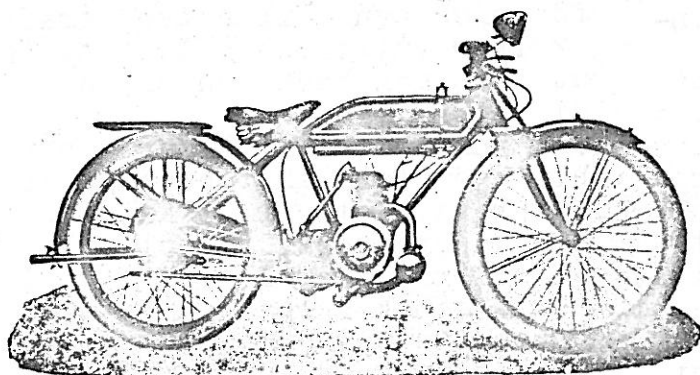
Fra den ene ytterlighet til den andre. Alfa Romeo 1750, 1929, hadde ikke støtfanger. (Staget mellom forskjermene tok ikke av for støt). Alfa Romeo Berlina av de senere år har selvsagt støtfanger, men blinklysene er bygget inn i støtfangerne, og dette er ikke av det gode.



# MC- siden



11.



Leverer nutidens mest økonomiske motorsykel med de verdensberømte VILLIERS eller JAP motorer. Maskinerne er byggede av det bedste engelske fittings. Vi har enhver reservedel paa lager. Vore priser blir paa grund av vor sammensætningsmetode de laveste der kan tilbydes.

Atlanta Motorsyken bør undersøkes av enhver kjøper, før noget avgjørende kjøp avsluttes. Vi bygger rammen efter ønske.

## ATLANTA MOTORFABRIK

BÅDSTUGATEN 1

OSLO.

### AV MOTORSYKKELENS HISTORIE.

(Et utdrag fra boken "The Motorcycle Book", Fawcett Books, USA.)

Den amerikanske motorsykelens historie har sin opprinnelse fra tiden før århundreskiftet. Vi tenker da på de tohjulede motorsykler, ettersom det hendte at også noen av de første automobilene av og til ble benevnt som "motocycles".

Så tidlig som i 1895 trykket magasinet "Horseless Age" bilder av tohjuls motorvogn presentert som "motocycles". En av disse ble drevet med fjærkraft, og hjulene var av trekonstruksjon. Det var en oppfinnelse lansert av D.I.Lyde fra Sidney i Iowa. En annen oppfinner, A.Willimantic kom omtrent samtidig med en tre-

hjuls-utgave, en såkalt "tricycle" med elektrisk motordrift på forhjulet.

På denne tiden var minst seks trehjulte og fem firehjulte kjøretøyer kjent under betegnelsen motorsykler. Det var først omkring 1899 at ordet automobil fikk almen bruk som betegnelse for kjøretøyer med flere enn to hjul.

En av tidens pionerer på det tohjulte område, W.I.Twombly i Portland, konstruerte en motorsykel drevet med eter-motor, et drivstoff som jo den dag i dag blir benyttet av våre racerkjørere. Og Pennington Motorcycle i Wisconsin leverte allerede i 1895 en motorsykel med ballongdekk og med en motor med et turtall på 500 o/min., drevet enten med bensin eller parafin.

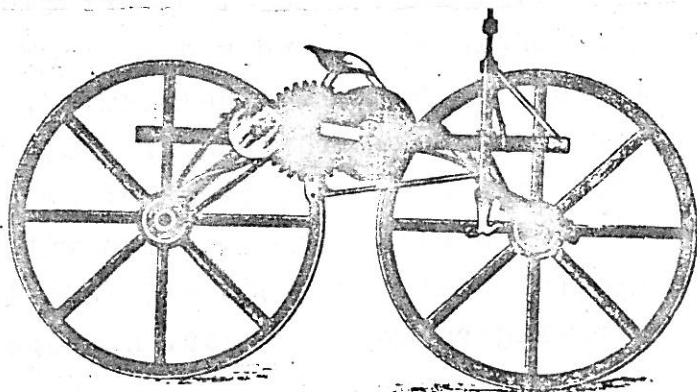
I 1899 var racer-tråsykler høyeste mote i USA, og en av sykkelfabrikantene var Oscar Hedstrom, Brooklyn. Han hadde tidlig fattet interesse for sykler med motordrift, og under åpningen av Madison Square Garden i New-York i januar 1900 presenterte Hedstrom for første gang sin selvkonstruerte motorsykel med bensinmotor, og vant stor suksess.

George M.Hendee, en berømt sykkelchampion og fabrikant av de kjente

"Silver King" sykler, gjorde øyeblikkelig en avtale med Hedstrom om produksjon av sykler drevet med bensinmotor.

Våren 1901 hadde Hedstrom en håndlaget maskin

En av de første motorsykler ble konstruert av D.I.Lyde fra Sidney i Iowa (USA) i 1895. Den ble drevet med fjærdrift, og hjulene var bygget av tre.



## "AV MOTORSYKKELENS..." (FORTS.)

klar, og demonstrerte den for Hendee i Springfield, hvor også publikum var tilstede. Demonstrasjonen viste seg å bli en stor suksess for Hedstrom, og den fremsynte Hendee forsto straks hvilke salgsmuligheter som her forelå.

Han etablerte straks Hendee Manufacturing Co., og veien var dermed lagt for Amerikas første kommersielle produksjon av motorsykler, presentert under merket INDIAN.

De første motorene ble bygget av Aurora Automatic Machinery Co., i byen Aurora i Illinois, og tilsvarende motorer ble senere også benyttet i motorsykler av merket THOR.

I 1901 ble det produsert kun tre motorsykler av merket INDIAN; i 1902 var tallet 143, i 1903 377 og i 1904 546 motorsykler. INDIAN kom tidlig med på racerbanen, og vant den første seier i et 10-milesrace i Brooklyn (landeveisløp) med George N. Holden som fører.

I 1905 produserte INDIAN sin første "twin", en 5 hp V-motor. To av disse modeller ble benyttet av George Holden og Louis Mueller på en tur som strakk seg tvers over det amerikanske kontinentet fra kyst til kyst.

-(forts. neste nr.)

---oooo000 - - 000oooo---

## HAMARLÖPET 22./23. SEPT.

I tilknytning til den tradisjonelle "Hamarmart'n" ble det lørdag og søndag 22/23 september arrangert et gammelbilløp. Det deltok ialt 7 biler, hvorav 5 startet fra Frogner utenfor Oslo lørdag morgen. Her ble også første prøve - spørsmål i trafikk-skilte- avholdt, hvorpå bilene fortsatte til post 2, som var ved Veikroen på Minnesund. Der ble førernes evne til å tyde trafikk-skilte ytterligere testet, foruten at man hadde en prøve i ferdighetskjøring.

Ved ankomsten til Hamar sentrum ble kjøreferdighetene atter satt på prøve. Det var et kaldt og vått vær under løpet, forteller "vår mann i Hamar" til "Gammelbil-Posten"-og han sørget da også umiddelbart etter ankomsten til byen å etablere seg i et atskillig lunere miljø på Victoria Hotell. Søndag kjørte 5 av bilene en kortesjetur gjennom Hamar, via endel syke- og gamlehjem med innkomst på mart'nsplassen, -der ungene gikk med votter på i det sure været! Resultatet fra løpet ble som følger-:

- 1) Hupmobile 1913 (G. Bastiansen)
- 1) Maxwell 1916 (J. Nordvi)
- 3) Bugatti 1929 (Björn Lie)
- 4) Ford A 1931 (E.M.-Hellesen)
- 5) Studebaker 1934 (Per Bakke)
- 6) Buick 1928 (Gerh.C. Prösch)
- 7) Buick 1931 (reg.nr. D-117)

Noe for mc-entusiastene-:

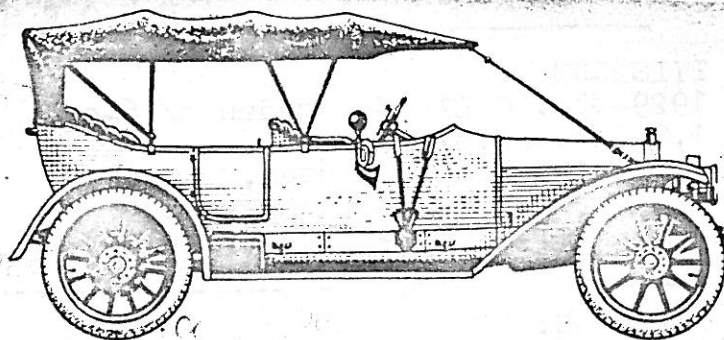
NY, NORSK VETERANMOTORSYKKEKLUBB ER I "KJÖMDA".....

Mens de fleste vestlige land lenge har hatt sine spesielle klubber for veteran-motorsykkellentusiaster, har Norge på dette feltet ligget noe bak i löypa. Nå ser imidlertid dette ut til å rette på seg, idet en ikke ukjent mc-mann, Per Erik Örfeldt Olsen fra Hokåsen ved Kongsvinger, har tatt et initiativ til å starte NORSK VETERAN MOTOR-SYKKEL CLUB. I et utsendt skriv redegjør Örfeldt Olsen for planene, som bl.a. går ut på at mc-entusiastene gjennom et samarbeide skal få gjensidig bistand ved restaurering, blanding av lakk i riktige farger, opptrykk av tankdekaler, tips om staffering, skaffe kontakter for motoroverhalinger, dreining, støping/kopiering av vanskelig tilgjengelige deler etc. Det er også tenkt utgitt et medlemsblad med bl.a. annonsespalter, og man vil etterhvert arrangere mc-rallies. Vi anbefaler alle gammel-mc-folk å ta kontakt med initiativtageren for ytterligere opplysninger. Adressen er: PER ERIK ÖRFELDT OLSEN, 252 H O K Å S E N.

## MÅNEDENS VETERAN:

XX

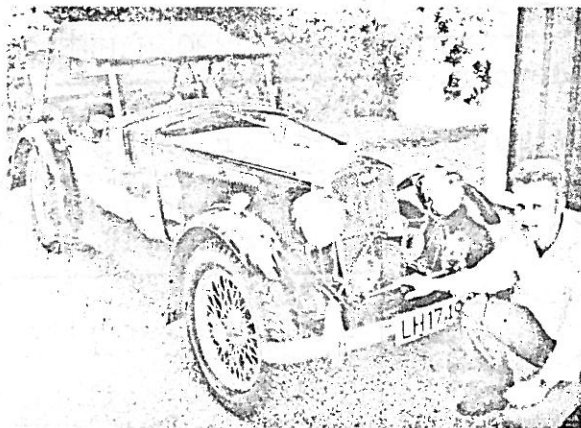
1908 - Isotta-Fraschini, Touring.  
Italiensk bil i den dyre prisklassen. Den 4-sylindrede motoren på hele 8000 ccm utviklet 30HK. Fabrikken, som på mange måter hører til blant pionérene i automobilens historie, innførte 4-hjulsbremsen allerede i 1910. I 1949 innstilte fabrikken sin produksjon.



1908 • ISOTTA-FRASCHINI TOURING

## Godt arbeid

Vestfolds bilkuriositet finner man i Tønsberg, nærmere bestemt hos Hans Chr. Thygesen. Han er den glade eier av en Wolseley Hornet Special, årgang 1934 - med andre ord meget sjelden. 4000 kroner betalte han for vidunderet - samt en god porsjon av sin fritid. Men så er resultatet blitt noe hvem som helst kan være stolt av.



Karosseriet er bygd opp rundt et skelett av trespanter. Hjulene var originale, men eikene var gatt dukken. De fikk han bestilt fra en tysk motorsykkelfabrikk. Bremseslangene var råtnet bort - men lignende brukes i Peugeot 403, så de fikk han derfra. Kingboltene er tatt fra en Austin 10, og ventilene er fra en Opel-Kaptein. Etter hvert er det blitt en modernisert Wolseley ut av den gamle skraphaugen. Thygesen kaller den en moderne konstruksjon med overliggende kamaksel. Veivakselen kan forøvrig tas ut med ramme-lageret på - selv om det høres merkelig ut. Bilen har 12,08 skattchestekrefter - fra den tiden England hadde skatt på bilen etter motorens hestekrefter, og det gjaldt å få ned hestekreftene så mye som mulig.

Vidunderet bruker 1 til 1,5 liter på mila og kan presses opp i 120 km/t. Men den er stiv som en planke, så det er ikke å anbefale.

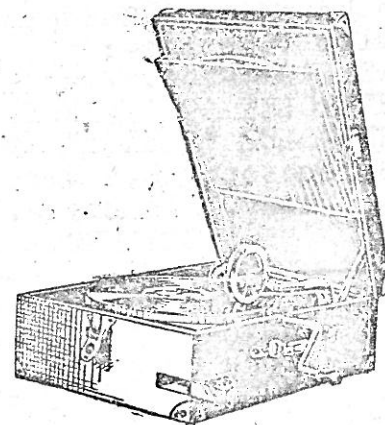
Med lykter, originale fra England - og lakk i engelsk «racing green» er Thygesens «Post Vintage» blitt en stolthet for ham og for Norsk Veteranvognklubb.

## Pianoer - Orgler



## MUSIKK-

instrumenter, dele, noter.



Reisegrammofoner  
og plater i største utvalg.

A. S. OPLAND

## VETERAN CAR SERVICE

NORA BRUK 170 14 SVARTSJÖ

stor sortering av reservdelar, tillbehör,

däck m.m. Reservdelsförteckning GRATIS!

Ring: 0756 - 423 23.

TILSALGS:  
1929-mod. OPEL 4-d. sedan m/ 6-cyl.  
1,8 ltr. motor.  
henv. Thore Bråten,  
Mølingen (Ringerike)  
tlf. (067)-41209 (v/Holst)

TILSALGS:  
Nash '29 6-cyl. chassis m/hjul, motor  
og gearkasse, kjørbar, kr. 500,-  
Morris 10 '46-mod. 4-dørs, kr. 500,-  
Leif Rust,  
Hokksund. tlf. 837405 -851805

HARLEY DAVIDSON 1935/36 m/sidevogn,  
nylakkert og "strøken";  
INDIAN 750 ccm. 1936 m/ekstra motor,  
selges.  
Roy Vidar Hansen,  
Hem, LAUE (v/Sandefjord)  
tlf. Larvik (034)-93236

TILSALGS:  
En kjenning i Sandefjord har følgende  
biler tilsalgs-:  
NASH 1927-mod. m/lasteplan, ca. kr. 1500,-  
CHEVROLET 1931 m/koffert, ca. kr. 1500,-  
CHEVROLET "Master" 1935, ca. kr. 1500,-  
Bilene oppgis å være kjørbare.  
henv. Alf Bryhn,  
SPIKKESTAD.

HARLEY DAVIDSON 1200 ccm. 1923-modell  
med sidevogn tilsalgs.  
Tore Ödegaard,  
3000 DRAMMEN. tlf. 819351-817985.

SÖKES:  
Alt av deler til CHEVROLET 4-d. sedan  
1930-mod. (Spesiellt: cowl-lamps, bak-  
lamper, lykteglass, treratt, seter, dør-  
klinke)  
Öyvind Jörgensen,  
Bueveien, Åssiden.

Hvis noen vet om HORCH-motorer, så  
søkes slike av GILLSTAD BILMUSEUM,  
v/hr. Erik Pettersson, S-53036 ÖRLÖSA,  
Sverige. (tlf. 0510-70069) Han har u-  
trolig mye, og er gem for bytte, skri-  
ver Hans Öye.

SÖKES:  
Gaffel til HARLEY DAVIDSON 1930. (År-  
gangene fra 1928 til 1948 kan brukes,  
forutsatt at den har 4 eller 8 fjærer  
og "bottomlinks")  
Geir Jonassen,  
Rønningsbakken,  
7000 TRONDHEIM.

A-FORD 1930, 2-dørs lukket,  
restaurert, tilsalgs.  
Henv. Frode Holm,  
3413 TRONSTAD, Lier

SÖKES:  
Deler til FIAT 501 1922/23.  
Kåre Oppheimsbakken,  
GULSKOGEN.

ÖNSKER:  
Topplukk til Ford "A".  
Tore Ödegaard,  
Raveien 220,  
3220 HAUKERÖD.

BMW "700" 638mod. m/masse reser-  
vedeler, selges. Bilen er kjørbar  
og nytt batteri medfølger. Kr. 500,-  
Mads Jostad,  
SVELVIK.

TILSALGS:  
2 st. felger (trecker) m/nav-  
kapsler,  
1 20" felg til Chevrolet last,  
1 fransk "tallerkenhjul" m/4  
hull, mrk. MICHELIN.  
Alf Lyhus,  
TUVERUD, Lier.

TILSALGS:  
ROVER "75" 1948-mod. 4-dørs "sa-  
loon" m/soltak, kjørbar men med  
uoriginal motor, kr. 500,-  
6 volts coil av "bakelitt-typen"  
som passer til Ford V-8, kr. 25,-  
Öivind Langeland,  
box 1081 -3001 DRAMMEN.

Hans Öye, Nesbyen meddeler-:  
JEG KAN TILBY: Opel motor, trolig  
1918-20, nokså stor og med tverrg-  
gående aksel iregisteret, slik at  
vannpumpen sitter på den ene si-  
den og magneten på den andre. Mo-  
toren mangler topplukk.  
JEG KAN ANVISE-: CITROEN-deler  
fra før 1930, CHEVROLET 1928 mo-  
torer.  
JEG SÖKER-: Alle opplysninger om  
HARLEY DAVIDSON "Sport" 1921.  
MC-TIPS:

Nye råder, ventiler etc. til gamle  
mc'er, samt 3 mm. wirer, strømpe og  
endestykker kan fåes kjøpt hos  
HANS F. MESSEL, Innheradsvei 9, 7000  
TRONDHEIM.  
Katalog over MC-deler kan rekvire-  
res fra ROFFES MOTORDELAR AB,  
S-11656 Stockholm, og VETERAN CAR  
SERVICE; Nora Bruk, S-17014 SVARTSJÖ.

## ANNONSER

FORD B OG V-8:

(Std.: Standard;-D.L.: De Luxe;-Tudor: 2-dørs sedan;-Fordor: 4-d.sedan)

ÖNSKER-:

- 1932: Støtfanger, Motorfestebreketter foran (til original '32 V-8. Panser, Høyre baklyktbrakett, Frontruteramme m/braketter (til USA-sedan, Victoria, 5-vindus-coupe). Venstre dør, evt. bare "innmaten" (til USA Tudor/Victoria). Instrumenter (helst 90 mph speedometer) Hjul kapsler, Gode dekk 5,50"x18".
- 1933/34: Lykter, Instrumenter.
- 1935: Pen grill og radiatorornamentet uten avbrukne vinger på V8-merket. Baklykter.
- 1932 "Victoria" og 1938 Std. Coupe: Interiør. (Også intr. i foto og opplysninger.)
- 1937/38 Cabriolet/Coupe: Bagasjeromslokk, (uten rust av betydning)
- 1938 DeLuxe/1939 Tudor: Blanklistene bakenfor panseret.
- 1938 Std. Tudor: Tips. Har noen sett noen? Kan i verste fall mangle mye, men må være rimelig, slepbar og frisk i ramme og det egentlige karosseri;- grill, skjerm og annet vedheng er det ikke så farlig med.

Økonomien tilsier rimelige prisforlangende, allerhelst i bytte i noe av det jeg....

...HAR:(brukte deler)

- GRILL/RADIATORKAPPE: 2 stk. 1932, (uten Ford-merke og ornament B-8215) 1937, 1938 D.L./1939 Std.
- PANSER: 1937, 1938 D.L./1939 Std. Muligens også 1934.
- VENSTRE FORSKJERM: 1937 (litt snill rust et par steder). 1938 D.L./1939: (foreløpig ikke tilgjengelig).
- HJULKAPSLER: 1937. 1939 Std.
- BAGASJELOKK: 1937 m/utbygd bag.rom/1938 Std.sedan. 1938 D.L./1939 sedan.
- BAKDØRER: 1937-39 Fordor.
- PANSER SIDEDEKSLER: 1937 (3 par) 1939 Std. (m/blanklist og Fordnavn) 1 p,
- GEARBOKS: 1937/38 60 hK. Kompl. Ser bra ut.
- INNV. VINDUSRAMMER: 1932 Tudor. (den her alm. europeiskbygde variant)
- DASHBORD: 1932 Sedan (europeisk m/to åpne hanskerom) NB! Ikke instrumentbordet.
- (Noe annet småtteri mellom 1928-48 finnes nok også...!)

NYE DELER:

- 1938/39: Høyre forskjerm, lastebil.
- 1942-48: Fjærbolter (personbil) både for og bak; flere par. Gummiballforingen rundt triangelstagets kule (11A 3446) 1947/48 parklykter.
- Div. lastebildeler fra ca. 1938 til opp på femtitallet; bl.a. kingbolter, fjærbolter. Liste på forlangende. Mer kan skaffes fra 50-tallet. Forfjærer 1946-47. Høyre forskjerm 1938/39.
- Div. personbildeler 1948-ca.58 USA-Ford. Bl.a. v.bakskjerm 55/56 Fordor, h.forskjerm 57/58 Fordor/St.W. Ellers ymse chassis- og motordeler, samt noen park- og baklyktglass og dørlukningsmekanismer. Liste på forlangende. En god del forstillingsdeler, oljepumper (55?), kronhjul og pinjong ca.1955.

NON FORD:HAR (brukt):

- 1928/29 ESSEX: Radiator, radiatorkappe m/sjalusi og Essex-merke, panser.
- 1935/36 DODGE: Baklykt m/brakett, Lettere vannskadet, men fullt brukbar instruksjonsbok m/mye gode tekn.tegninger til D 6.
- 1939-de første etterkrigsårs REO: Instruksjonsbok.



IVAR E. STAV, Moreneveien 10, 9600 HAMMERFEST.

Kontortelefon: (084)-12333. (Husbanken)

(p.g.a. flytting bør evt. henv. helst skje innen 15.oktober!)

Al. Brige

Gran-Ham-lare

Dr. Sand

De. Odgaard

Dr. Ewensen

Am. H. Stiansen

Formann

Nest-formann

Sekretær

Kasserer

Syngesalle

Formann

Havn Xmerke

Tatt opp