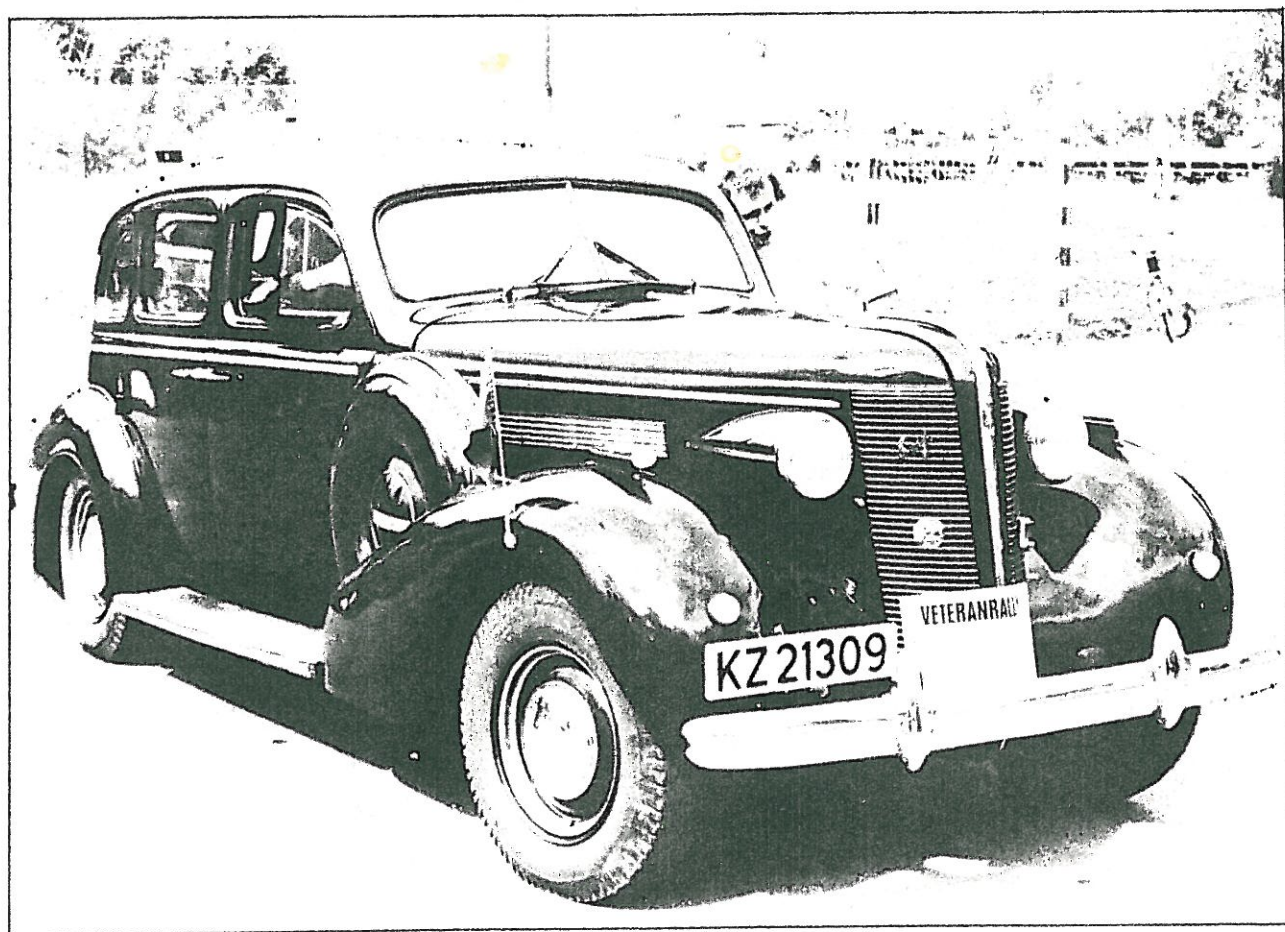


8/1978



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb- Drammen»

STYREMÖTET

Mandag 25. september avholdt MFK-DRAMMEN styremøte på Central Hotell i Drammen; det var forøvrig det siste styremøtet i det avtroppende styres funksjonstid. Styret var forresten temmelig "amputert", idet tre av medlemmene ikke hadde møtt opp, -av ukjente årsaker. Til gjengjeld var Per Gran-Henriksen tilstede, i egenskap av oppsynsmann for låveprosjektet på Lierskogen; og som vanlig: "Motorhistorikeren's" redaktør.

Av sakene møtet tok for seg var bl.a. den forestående generalforsamling, litt debatt omkring sakene på landsmøtet, og litt om det administrative ved den fremtidige utgivelse av "Motorhistorikeren".

ref.

HÖSTSJEKKEN

Til tross for gjentatte oppfordringer om å slutte opp om den tekniske "höstsjekken" hos Biltilsynet, ble fremmøtet lørdag 9. september mildt sagt elendig. I rettferdighetens navn skal det riktignok anføres at dagen oppviste et ualmennelig ufyselig vær, som absolutt ikke innbød til å ta gammelbilen ut av garasjen.

Det var allikevel tre medlemmer som trosset værgudene og møtte opp: -Erling Thorbeck med sin 1929 ESSEX; Reidar Kristiansen med sin 1930 FORD A, og Thorolf Andersen med sin 1939 MERCEDES. Men, det burde vært flere.....

1. OKTOBER

I tilfelle noen skulle ha glemt det:- 1. oktober forfalt leie for plass på klubbens låve til betaling. Dermed er det bare å gripe etter lomdeboka og gjøre opp for seg, kassereren kjenner satsene og tar gjerne imot penger nå. Og plassene er først og fremst reservert klubbens medlemmer, så det gjelder å ha medlemskapet i orden om du vil unngå utkastelse.....

I DAG

Just i dag -tirsdag 3. oktober- er siste sjøse til å melde seg på den planlagte höstturen til Numedal, som arrangeres i helgen 21.-22. oktober. For nærmere detaljer kan man bli tilbake til side 21 i forrige nummer av MOTORHISTORIKEREN, eller ta en prat med Polf Viktor Hansen, som noterer påmeldinger.

FORSIDEN

Vi har vært i vårt private fotoarkiv og hentet forsidebildet denne gang, og det viser altså Leif Roel's 1937 BUICK. Vi har ingen spesiell grunn for å bringe nettopp dette bildet, bortsett fra at BUICK'en er en meget fin bil, og at Leif bruker enhver given anledning til å delta i løp og andre sammenkomster med sitt kjære klenodium. Og det er jo ingen dårlig grunn, som så avgjort berettiger til en plass på forsiden..... (Foto: Öivind Langeland)

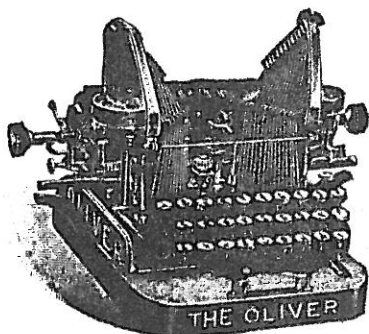
motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: Øivind Langeland.

AVISENS ADRESSE :
"MOTORHISTORIKEREN", box 1081, 3001 DRAMMEN

-ABONNEMENT KOSTER KR. 65,- PR. ÅR. BENYTT POSTGIROKONTO 3 92 44 46.-



Hm.....tynn avis idag! Foranstående ord er en tenkt le-serreaksjon på volumet av denne avisen, og er forsåvidt riktig. Avisen er tynnere enn vanlig, og av flere årsaker. Hovedårsaken er noe så prosaisk som en gjeng gode, gammeldagse influensabasiller, som har pekt ut redaktøren som et passende offer for sine angrep. Riktignok har de lyktes bare delvis, idet man har stavret seg på skjelvende ben og med nesa i klut avsted for å tjene til det daglige bröd. At dette har kostet omtrent alt man rår over av krefter og viljestyrke er ingen overdrivelse, og det har av samme årsak blitt lite

igjen til hobbyvirksomhet og avisproduksjon. Fritiden har i stor grad forløpt horisontalt på sofaen under et varmt pledd, med pilleeske og solbærtoddy innen en armlengdes avstand.

Som om ikke dette var nok, kom selveste Kongen og krevet en innsats av en stakkar også. I all sin elendighet møtte red. pliktskyldigst og reglementert opp til repetisjonsövelse i Sivilforsvaret. Og ble sendt hjem igjen etter vel en time, med beskjed om at de ikke ønsket å få smittet 200 mann med undertegnede basiller....!

Når det gjelder tynn avis, synes vi egentlig å ha vært på det tørre tiltross for de 14 sidene i dette nummer. Saken er nemlig at vi har hatt som uoffisiell målsetning å lage 10 aviser á 20 sider i 1978, og hittil i år har vi utkommet med 4 20-siders, pluss tre "overdimensjonerte" (en på 22 sider og to på 24 sider). Dermed skulle vi hittil ha 10 sider "å gå på", for å si det slik, og tillater oss altså å bruke 6 sider av denne kvoten i dette 8.de nummeret.

At vi har satt 20 sider som optimal grense, har både med arbeidskapasitet og økonomi å gjøre; om vi overstiger dette sidetallet går vi også ut over det økonomisk forsvarelige og får regulært underskudd, som red. altså må dekke av egen pengepung. Og det er såvisst ikke i tråd med våre intensjoner!

Forøvrig er det valg idag, hvor også visse endringer i avisens fremtidige drift vil bli påvirket. Men dette kommer vi tilhake til siden.

Ö.L.



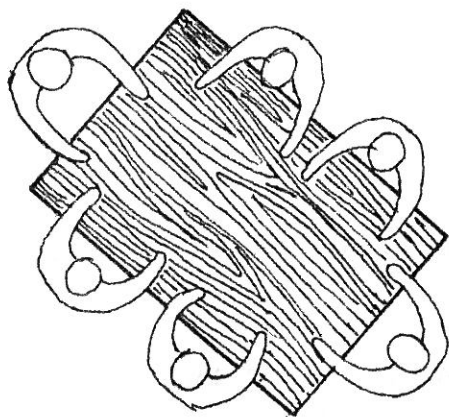
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strömsö) - 3001 DRAMMEN
- Postgirokonto 3 75 09 24 -
STIFTET 18. OKTOBER 1972

STYRET :

FORMANN:	Per Löken,	Leirduevn. 29,	1349 RYKKINN	TLF. 13 08 04
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000 DRAMMEN	TLF. 83 68 21
SEKRETÆR:	Frode Holm,	Rynnings gt. 4,	3000 DRAMMEN	TLF. 83 30 15
KASSERER:	Finn Bryhn,	Postboks 174,	3430 SPIKKESTAD	TLF. 83 26 80
STYREMEDLEM 1:	Per Bergheim,	Vårveien 37 B,	3000 DRAMMEN	TLF. 81 83 80
STYREMEDLEM 2:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA	TLF. -

MEDLEMSKONTINGENT KR. 25,- PR. ÅR



møter

MEDLEMSMØTE 5. september 1978.

Atter et godt bemannet medlemsmøte på HV-huset.

Dette var det første møte etter sommerens travle tider. Fra og med dette møtet ble det strengere kontroll ved døren og dem som ikke var medlem måtte betale kr. 5,- i tillegg.

Per Løken erklærte møtet åpnet ca. kl. 19.15.

Etter noen korte velkomstord fra formannens side, fikk Per Gran-Henriksen, oppsynsmannen for låven på Lier-skogen ordet. Han henviste til ubetalt leie for plassene på låven. Nevnte også forholdet med salg, kjøp av bil som står lagret og eventuelt skifter eierforhold som ikke tilhører klubben.

Klubbens medlemmer har i så måte førsteprioritet på plassene.

Bjørn S. Nilsen har i disse dager brakt hjem fra England en "Lagonda" 1931 modell. Han hadde i forbindelse med dette med seg en serie lysbilder fra turen og den prektige bilen, så nå vet alle som var på møtet åssen en 31 modell "Lagonda" ser ut.

Så var det igjen tid for kaffé-pause og loddsalg.

Pausen ble så avløst av medlemmenes 10 minutter og spørringen etter deler m.m. gikk lystig for seg.

Trekning ble så foretatt.

Så fikk kveldens gjest endelig slippe til.

Dette var en bokselger fra firma Erimex i Tønsberg. Han presenterte markedets mest eksklusive bokserie om klassiske biler. Serien har navnet "The Survivors". 4 prektige bind med flotte foto. Han viste så frem en mengde lysbilder fra bøkene, samt fortalte endel om bilenes historie og bakgrunn.

Møtet ble så hevet ca. kl. 23.00 .

Esso

VETERANBILLOP

Søndag 10/9 kl. 10.30-14.30

NORSK VETERANVOGN KLUBB I SAMARBEID MED A/S NORSKE ESSO.



fremtiden

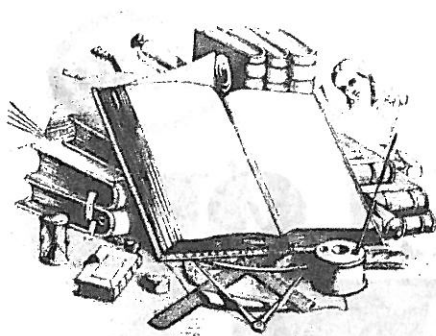
Veteraner på veiene i Drammensdistriktet

Et trettitalls veteranbiler paraderte søndag gjennom Røyken, Hurum og Svelvik inn til Kobbervikdalen i Drammen. Det var Norsk Veteranvogn Klubb som sto bak arrangementet i samarbeid med Norsk Esso. Det var en gedigen samling biler, samt tre motorsykler, som kjørte fra Høvik om Hurumlandet og om Svelvik til Drammen.

I Tavernen i Kobbervikdalen var det forskjellige prøver, og mange skuelystne var møtt fram for å se på de

arverdige doningene. Det ligger tydeligvis mange timers arbeid bak kjøretøyene – de strålte bokstavelig av ny lakk...

Bildereportasjen er laget av vår fotograf Tore Jan Johnsen – og viser noen av kjøretøyene som deltok. Nederst til høyre en Loemobil fra midten av 20-årene, den eies av Finn Torgersen i Krokstadelva. Øverst til venstre en gammel Ford – og fronten av en utgave av dagens Ford. Nederst til venstre en Harley Davidson.



BØKER

Det var på den motorhistoriske utstillingen i Messehallen i Tønsberg i april at jeg første gang ble oppmerksom på en bokserie av en meget spesiell art. Bøkene ble presentert på en utstillings-stand av Ulf Erenius, - mannen som står for markedsføringen i Norge.

Bokserien det er snakk om kalles "The Survivors" (De overlevende), og forfatterens navn -Henry Rasmussen- assosierer skandinavisk herkomst. Og ganske riktig, i bokens forord står det da også følgende å lese: "I et av mine tidligste minner ser jeg meg selv i en gammel A-Ford som sliter seg oppover bratte og svingete bakker utenfor Oslo."

Henry Rasmussen er en ung mann, han har ennå ikke fylt 40. Han kom til USA i slutten av 1960-årene, og hadde med seg "i bagasjen" en viss erfaring innen grafisk design.

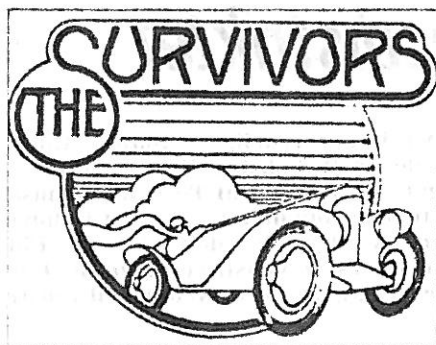
Denne ble ytterligere utvidet i USA, hvor han bl. a. arbeidet innen reklamefaget, i trykkeribransjen og som designer på platecover-området. Han var også en tid innom et reisebyrå.

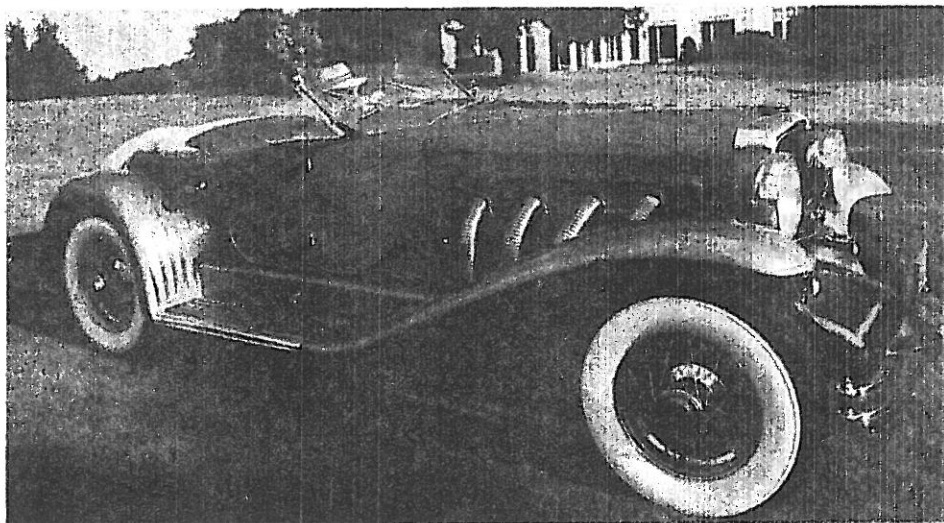
Imidlertid var ikke noe av dette det som Henry Rasmussen egentlig vilte. Og en vakker dag bröt han over tvært og solgte alt han eide, hvilket bl.a. inbefattet hans eget firma, en Jaguar type E sportsbil, og hans private ranch, for å finansiere den planlagte bokserien om eksklusive biler som har overlevd. Det var en virkelig poker-sjansé han tok; -han satset alt han eide på et foretagende som kanskje ville gå dundrende falitt.

"The Survivors" kunne like gjerne bli hans egen andergang. Men han trodde på prosjektet, og dro

ut på jakt etter gamle biler med det for øyet å samle de flotteste han visste om

mellom bokpermer i en form som var hans egen; han aktet å lage verdens beste bilbøker. Ikke akkurat små ambisjoner, men Rasmussen hadde solid bakgrunn og gode kunnskaper innen fotografering, layout, trykkteknikk og var dessuten levende interessert i klassiske bilmodeller.





Rasmussens reiser bragte ham over store deler av det amerikanske kontinentet og også over mesteparten av Europa, fra de små, bortgjemte avkroker til de store verdensbyene. Den pågikk over ett år og førte ham til en rekke eiere og samlere av spesielle biler av ulike fabrikkmerker og årganger, og Rasmussen beskrev vognene og deres historie, og tok utallige unike fotografier. Stoffet ble dessuten supplert med en mengde gamle originalfotografier fra den tiden bilene var nye, og disse bildene alene utgjør verdifull

motorhistorie, -mange av bildene har aldri tidligere vært offentliggjort.

Resultatet av Rasmussens arbeide kan vi altså nå glede oss over gjennom den gedigne bokserien "The Survivors". Den består av ialt fire bind i format 28 x 22 cm., trykt i delikate farger på beste sort papir og leveres i to forskjellige innbindinger: en såkalt sølvutgave, og en samlerutgave i nydelig skinnbind signert av forfatteren. Man kan også få sitt navn inngravert i gullskrift på permen. Prisene er ualminnelig lave i forhold til utførelsen, fra 145 til 200 kroner pr. bind avhengig av hvilken utførelse man ønsker.

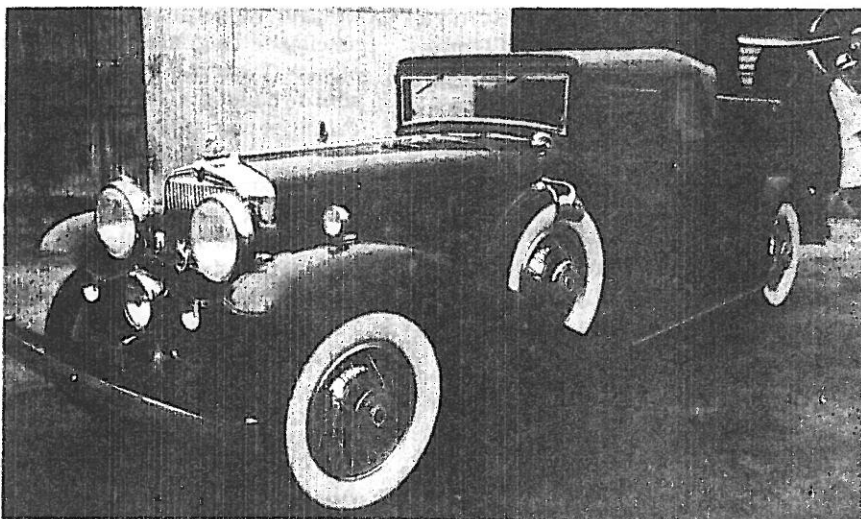
Bind 1 og 2 er allerede utkommet, og omfatter henholdsvis europeiske og amerikanske førkrigsbiler, Bind 3 er ferdig nå i høst og omhandler europeiske 50-talls sportsbiler, mens Bind 4 kommer til våren og tar for seg amerikanske etterkrigsbiler.

Å beskrive bøkene i noen ord er neppe mulig om man vil yte dem den rettferdighet de fortjener, de må sees, nytes...! Bøkens bilder er av en slik kvalitet at de bringer enhver veteranbilentusiast -og spesielt de fotointeresserte- til måpende beundring. Her er det lærdom og idéinspirasjon å hente for alle som sysler med et kamera.

Og for de fotointeresserte kan vi jo nevne hva slags "verktøy" Rasmussen benytter:

Bildene er tatt med et Mamiya RB-67 single-lens speilrefleks i 6 x 6 -formatet, delvis med 90-mm normaloptikk og delvis med 50 mm vidvinkel (som tilsvarende omtrent 21 mm på et 24x36-kamera.) Til å begynne med benyttet Rasmussen Kodak Ektachrome 64 ASA film, men gikk senere over til den hurtigere 100 ASA. Dia-film er en nødvendighet når bildene skal reproduseres for trykking, som krever en innviklet fargeseparasjonsprosess.

Det er en "annerledes" bokserie som foreligger, uten å være søkklastet med tekniske data slik mange andre er. Til gjengjeld er den delikat som ingen andre, og bør ikke mangle i noen veteranbilentusiast's bokhylle. Vi nøler ikke med å gi vår uforbeholdne anbefaling til "The Survivors"!



Ö.L.



– Jeg drev med Ford og Lillestrøm Bilcentral frem til krigen i 1940, forteller bilbransjens grand old man, Leif Mathlesen, fra sine opplevelser i over 60 år på to, tre og fire hjul. – Krigen var i sin begynnelse i Norge da Kjeller ble bombet. Jeg måtte henvende meg til Gardermoen, for jeg var «etterladenskap» til feltartilleriet, beretter 83 åringen i denne samtale med Leif Løhren i artikkel nummer 2 i Våre Veger. Nærmere opplysninger om Leif Mathlesen sto i Våre Veger nummer 4.



I 60 år på to, tre og fire hjul:

Krig – og skarpskyttermester fikk utlevert en høygaffel

– Min medarbeider Hagen, som var den flinkeste mekaniker på Romerike, og jeg reiste til Gardermoen. Hagen, som dessuten var skarpskyttermester på Romerike, fikk utlevert høygaffel da vi kom frem. Det var ikke særlig mye å foreta seg for meg heller på Gardermoen, så jeg dro tilbake til Lillestrøm. I mellomtiden var mitt hjem okkupert av tyskerne – og en tysk ridehest sto bundet til trappen.–

til lager, og det øvrige lokalet til de forskjelligste ting, bare ikke til bilreparasjoner. Tyskerne kom med 320 hester som de bandt ute. Det hadde lyktes oss å få opp en pen bjerkehekk rundt hele Bilcentralen. Det tok hestene omtrent fire dager å spise samtlige bjerker.

Forøvrig la tyskerne beslag på en brukt bil som de betalte med 2800 kroner kontant. Det var et stort beløp dengang, og til overmål fikk jeg litt senere faktisk en sjekk på det samme beløp, men tror du ikke jeg var dum nok til å gå til Victo-

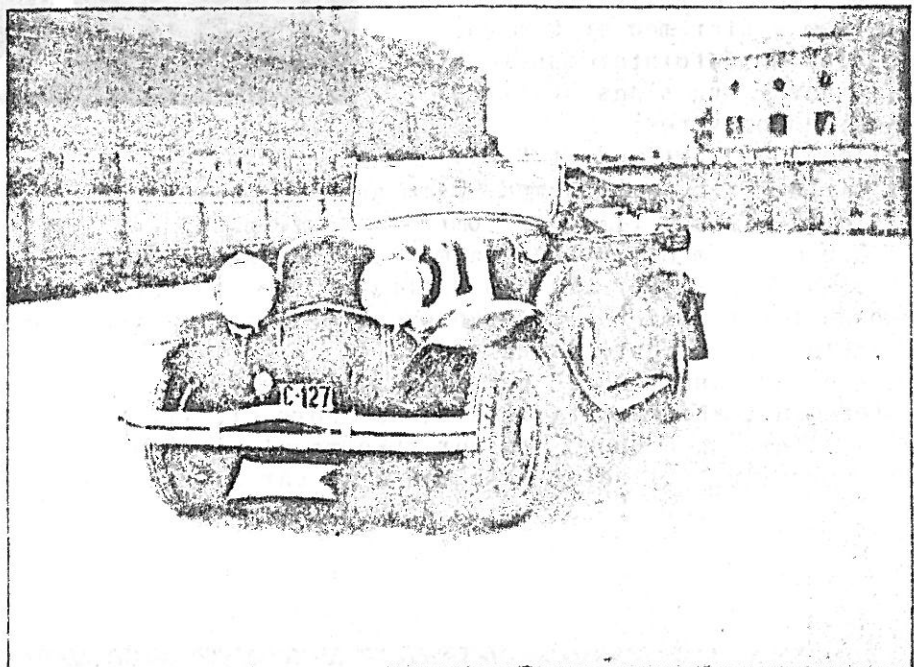
ria Terrasse og fortelle om misforståelsen. Da slo tyskerne seg på knærne i enorm latter og kalte meg høyt og tydelig en idiot.

– Men krigen tok en ende?

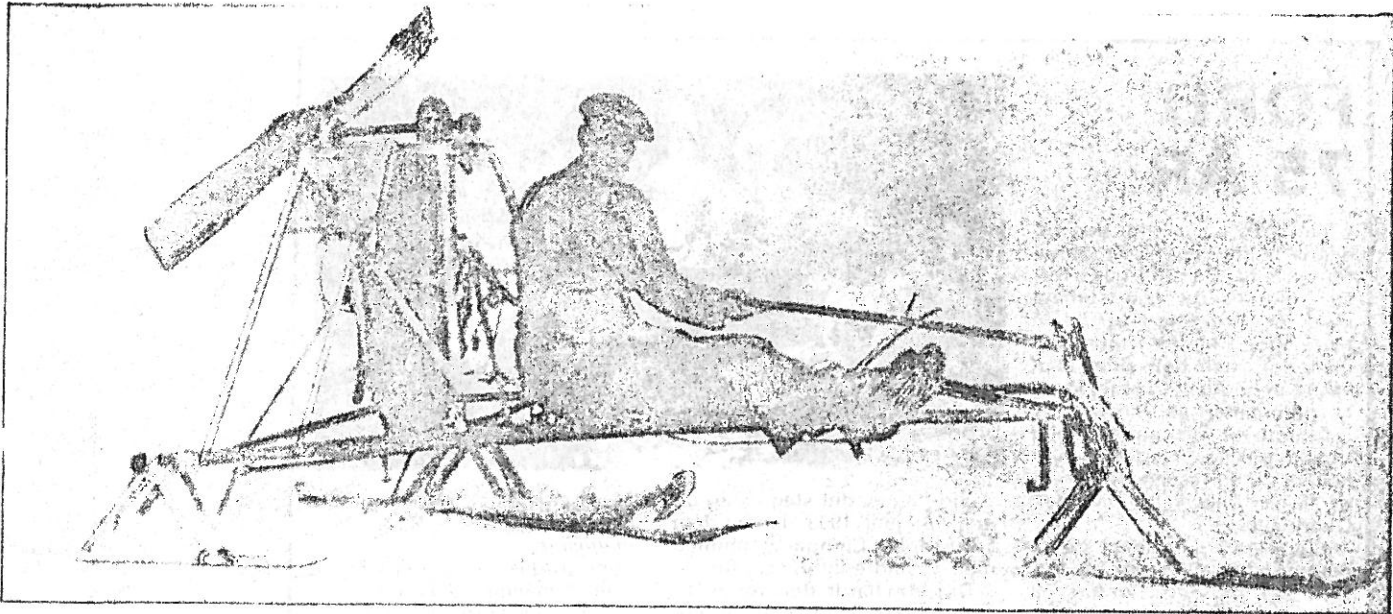
– Joda, men begynnelsen på freden var heller ikke lett. Postverket hadde jo vært hyggelige mot oss, så jeg kunne ikke godt kaste dem ut. De beholdt utstillingslokalet i fem år, inntil de fikk bygget sitt eget. Og av biler var det jo nesten ikke hverken import eller salg. – I 1951 ble jeg av Handelsdepartementet sendt i

Tyskerne tok bilforretningen

– Jeg greide da å skrape sammen 2000 kroner, det vil si firmaets samlede likvider den gangen. Forresten rart at vi ikke mistet dem også, for min kone glemte dem igjen på portstolpen utenfor huset. Så var det bare å evakuere alt sammen. Tyskerne kom også og tok bilforretningen. Det eneste de lot tilbake var et kontor, for utstillingslokalet skulle de også beslaglegge. Så en dag fikk jeg et tips av en god gymnaskamerat om at nå kom tyskerne for å ta utstillingslokalet også. Men nettopp da hadde tyskerne kastet ut postverket fra Telegrafbygningen i Lillestrøm sentrum. Jeg reiste sporenstreks inn til Oslo og fortalte en meget hyggelig byråsjef i poststyret om hvordan det lå an. «Det passer godt for oss», var svaret. Neste morgen lå brevet fra Postverket om beslagleggelse av lokalet. Dermed ble «posten» hos oss på Bilcentralen under hele krigen. Tyskerne brukte den første tiden vaskehallen



Med startnummer 31 i en Graham Page utenfor Colosseum kino i Oslo i 1929.



Leif Mathiesen på motorslede på Fillefjell i 1933.

→ spesielt øyemed til USA for å forsøke å få direkte forbindelse, utenom København, med de ledende amerikanske fabrikker, Ford og GM. Det gikk til slutt. Trygve Lie fikk æren av det. Men det var takket være Cappelen, daværende ambassaderåd i Washington, at jobben ble fullført slik at det ble egne Ford- og GM-kontorer i Oslo for disse ledende merker.

Henry Ford – en rask herre

- Du traff Henry Ford, hvilket inntrykk gjorde han på deg?

- En rask herre. Hver torsdag hadde han lunsj med sitt styre, og jeg fikk også være med på *det* en gang. Så snart styremøtet var ferdig, var det *opp* med en gang. Han brukte begge armene for å få styremedlemmene fortest mulig ut til hver sin plass. Han sa til meg at det var en engelsk lord som hadde laget alt sammensuriet omkring Ford i Skandinavia. Det samme problem hadde han hatt i Spania og Portugal, men der var det ordnet opp.

- Sammensuriet i Skandinavia, hva var det?

- Vi måtte få danskene til å avfinne seg med å gi avkall på Ford-agenturet for hele Skandinavia. Jeg husker jeg kom akkurat tilbake fra et møte i Stockholm da jeg ble tilkalt til København for å møte Henry Ford og den danske Ford-sjefen. Henry Ford var både rask og hard og dansken var ikke så rask til å svare. Dette irriterte Ford. Resultatet ble at vi ganske snart etterpå fikk saken i orden, etter at Trygve Lie hadde vært over Atlanteren. Trygve Lie tilbød skattefrihet for et visst antall år. Dette resulterte i at Ford og GM etablerte sine norske importselskaper, mens tidligere var salget samordnet for hele Skandinavia i København.

Trygve Lie ordnet opp

n Trygve ordnet opp?

- Han hadde evnen til å få fart i sakene. Trygve Lie var en artiumskamerat av

meg og vi var mye sammen i friidrett på Bislet. Han var bl.a. studentmester i lengdesprang. Vi holdt kontakten vedlike opp gjennom årene. Da verdenskrigen begynte i 1939 var han justisminister. Bilcentralen hadde noen personbiler på lager, men ingen penger. Da gikk jeg til Trygve Lie, og resultatet var at Oslo-politiet kjøpte disse bilene.

- Rasjonering på lastebiler opphørte i 1953 og for personbiler først i 1960. Hvordan var det egentlig å selge biler mot kjøpetillatelse?

- Ikke særlig inspirerende, salget var svært beskjedent. Ikke var det så mye reparasjoner heller. I det hele var det lite å gjøre helt til 1960-årene. *Da* begynte det igjen for alvor.

Fra Ford til Volvo

- Også gikk du over fra Ford til Volvo?

- Det skjedde ikke før i 1957. Volvo hadde en avtale med norske bedrifter om levering av ganske mye deler, og de ville utvide sin forhandlerstab. Jeg fikk forespørsel om jeg sammen med min gamle venn Isberg ville overta salget i Oslo og Akershus. Isberg hadde den gang også Kongsvinger-distriktet som salgsområde, men jeg fikk frarådet Volvo å fortsette med det, for der var det altfor mye skog og for lite folk. I dag er det anderledes. Etter å ha tenkt lenge, fant jeg ut at jeg fikk holde meg til Ford. Men under et forhandlermøte i Oslo trefte jeg tilfeldigvis på Karl Johan sjefen for Volvo Norge – Parelius. Vi slår av en prat og jeg spør om han har funnet noen. «Jo, vi har funnet noen og det skal bli avgjørelse ganske snart.» «Kan du vente til tirsdag, for mandag skal det være forhandlermøte med Ford?» spurte jeg. Jeg var av Volvo tilbudt 1000 vogner pr år de tre første årene. Derfor ba jeg ham vente. Ford-møtet var svært deprimerende på grunn av valutatildeling og vanskeligheter med import. Da Parelius ringte

dagen etter møtet, takket jeg for tilbudet og gikk over til Volvo. Jeg har siden hatt god kontakt med Ford, og personlig vennskap med folk i ledelsen. Det var meget hyggelige folk å arbeide sammen med. Det var utelukkende den fordel vi kunne ha av statens hjelp til import av Volvo som gjorde at jeg gikk over, sier Mathiesen.

Ordre på 30 lastevogner fra starten

- Allerede da vi åpnet Volvo-forretningen i Oslo i 1958, hadde jeg fått en ordre fra vår gamle forbindelse, Sivilforsvaret, på 30 lastevogner. Det styrket selvfølgelig humøret og selvtilliten etter de mange magre årene. Utviklingen i Oslo var gunstig og vi passerte ganske raskt de 1000 vognene i løpet av noen få år fordelt med en femtepart på Romerike og resten i det øvrige Akershus og særlig i Oslo.

- Men så har Bilcentralen kommet sterkt tilbake og ekspandert?

- Den egentlige årsaken til at Bilcentralen nå har utvidet med et større anlegg på Jessheim, er at vi etter hvert ble innestengt på Lillestrøm.

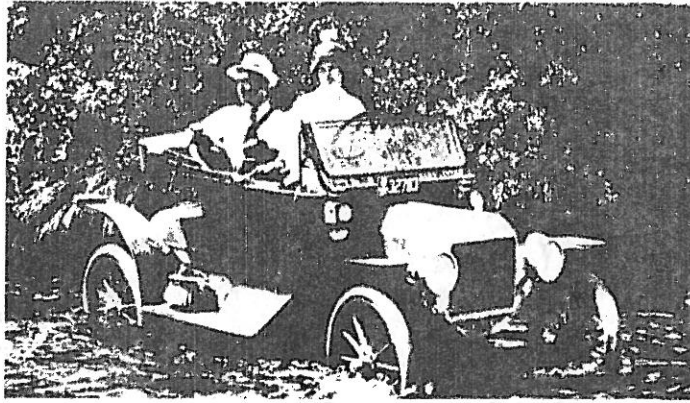
- Allerede i 1969 søkte vi Skedsmo kommune om en tomt like ved som var ubebygget. Det het seg at det der skulle være industri og forretninger. Åtte år senere, etter bl.a. å ha reist rundt to ganger med kommunens leder for tomtekjøp, oppfylt alle betingelser, fikk vi dette svar fra kommunen: «Vi går ut fra at Deres søknad av 1969 nå er bortfalt». Det samme svaret fikk også en konkurrent i 1976, han hadde ventet svært lenge. Omsider ble vedkommende etatmann nedstemt av Skedsmo formannskap, men da hadde vi allerede tatt kontakt med Ullensaker kommune, hvor vi fikk en velvillig mottagelse, forteller Leif Mathiesen. ●

FORD 75 ÅR

4. juni 1896 var en stor dag for bilens skaper, den 32 år gamle Henry Ford. Da stod hans første motoriserte kjøredøning klar for prøvekjøring. Selve byggingen hadde tatt fire måneder, men helt siden han var 12 år hadde han fintenkt og eksperimentert med motorer.

Kjøretøyet var en merkelig trekonstruksjon med fire sykkelhjul og en tosylindret motor på 4 hk. Selv kalte han den Quadricycle.

Kjøreturen med den første automobilen gikk over all forventning og Ford hadde all grunn til å være stolt over resultatet. Folk ble i første omgang reddet den fordi de ikke kunne begripe hvordan dette hesteløse kjøretøyet kunne bevege seg helt uten videre. Men etterhvert vakte den så stor oppsikt at Ford faktisk måtte lenke den til et par lyktestolper hver gang han parkerte.



Siden gikk det slag i slag og den 16. juni 1903 dannet han Ford Motor Company sammen med 11 andre interessenter.

Det var hardt den første tiden å få folk til å akseptere automobilen som noe allmannseie og her markerte T-Forden det største vendepunktet. Da gikk Ford over fra håndlagde biler til masseproduserte. I 1913 forlot en T-Ford samlebåndet hvert 10. sekund mot tidligere hver 12. time. I løpet av de 19 årene modellen

Med denne T-Forden gjorde Henry Ford bilen til et allmannseie.

var i produksjon ble det laget over 15 millioner T-Forder.

I dag er Ford Motor Company verdens nest største bil-selskap og den tredje største industrikonsern. I tillegg til biler lager Ford blant annet luftputefartøyer, satellitt systemer, romforskningsinstrumenter, TV-apparater, landbruksmaskiner, regnemaskiner og kjøkkenutstyr.

FORDNOSTALGI

Ola Hegseth i "Early For V8 Club" har lånt oss et foto han har fått fra Bjarne Halvorsen på Gjetlum. I et følgeskriv forteller Halvorsen:

"Sender med et morsomt fotos som jeg fikk tilsendt av ham med brödkurven, som også var sjåfør på brödbilen. Det er en del år siden jeg fikk det tilsendt.

Han med brödkurven heter Paul Jensen, den andre heter Edvin Gulbrandsen.

Forden gikk i bröddtrafikk i hele Bærum til samtlige kolonialbutikker i årene 1926. Den hardeste turen var opp Sollihögdabakkene hvor den kockte seg opp til toppen og passerte grensen mot Ringerike.

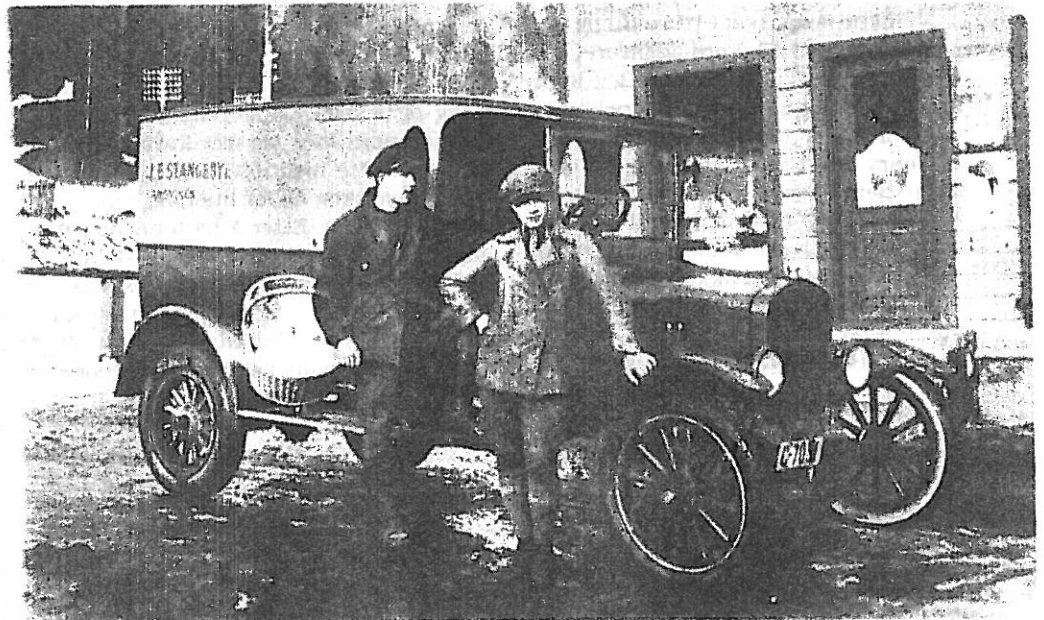
Dette var den første bilen som overtok etter hestekreftene i firma J.E. Stangebye i det nevnte år.

Hvis fotoet kan brukes i bladet er det fint, men jeg vil gjerne ha det returnert."

.....

(Red. takker Ola Hegseth for utlån av stoffet.

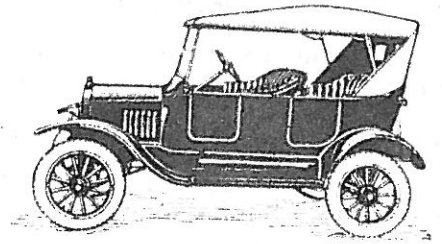
Her finner vi et udiskutabelt eksempel på at motorhistorie også er verdifull kulturhistorie.....!)





Automobilløbet Sandvigen — Sundvolden

Søndag 3. september 1978



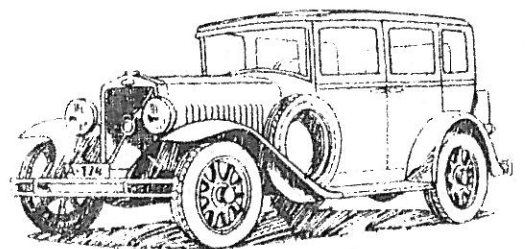
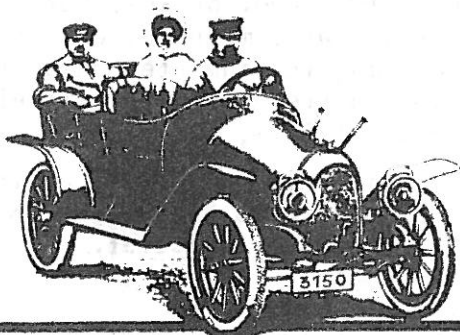
Nogle betraktninger ved d'herrer H. Prösch og M. Jostad:

Som vanlig var det god tilslutning til dette løpet, som er N.V.K.'s årlige hovedarrangement. Løpet ble avviklet i tradisjonelt god orden, og samtlige startende kjøretøyer kom helskinnet gjennom løypa, som var hele 86 km. lang. Starten gikk fra Veikroa, Sundvolden, og innkomsten var laqt til Høvikodden. Fra Veikroa gikk ruten via Skaret til Thune-Eureka (Lier), derfra tilbake til Skaret/Sollihøgda, videre forbi Tanum kirke til Billingstad-Sandvika-"Henie-Onstad-senteret" på Høvikodden.

Det var ca. 110 startende kjøretøyer i år. Eldstemann var en Peugeot 1910, tilhørende Lasse Aas, og yngstemann var en Buick 1939. Såvidt vites er det første gang dette løpet har en egen klasse for "Commercials". Det var to startnumre i denne klassen: "TT" 1924 tilhørende NTM, og "T" 1923, kjent som Freitabilen.

Dårlige værforhold til tross, kan man bare slå fast at årets løp føyer seg pent inn i rekken av tidligere løp.

Premieutdeling 28. september på N.V.K.'s medlemsmøte. Inntil da er resultatlisten en vel bevart hemmelighet.



annonser

Til eiere av CHEVROLET lastebiler:

Jeg har fremdeles deler til 4-trinns gearkasser, noen deler til styresnekker samt kingboltsett. Selger gjerne alt under ett.

Til eiere av CHEVROLET personvogner:

Spør først, -grav siden; hvis det blir nødvendig. Kanskje kan du spare deg gravingen, dersom du spør meg etter deler. Det er utrolig mange ting i mine gjemmer. Selger gjerne under ett.

Til eiere av gml. snekke (= båt!):

En 2-cyl. snekkemotor med propell og propellaksel fra rundt 1935 selges slik den står. Den venter bare på rette mannen, som kan få gammeldags snekke-tøff-tøff for kr. 500,-. Den trenger litt rep., men tror ikke det byr på problem å finne deler. Magnettenning.

"T"-Ford-deler tilsalgs:

Rengjort og lakkert motor i demontert stand selges. Motorens tilstand kan kontrolleres. Den har ikke slitekant i sylindrene, og har vært brukt stasjonært. Det følger med gearkasse, dynamo, selvstarter, etc. Dessuten selges kompl. bakaksel, styrestag samt noen smådeler. Hele greia selges under ett i kommisjon. Ny topp-pakning kan skaffes. Her er skittarbeidet unnagjort, - motoren kan settes sammen med hvite hansker! Årgang ikke kjent.

Etterlyses:

Til Ford A 30/31: Reservehjulsholder med plate (merket B) for montering høyre side. Otwell varmemanifold i god stand byttes i varmemanifold av fabrikat Auto-Lite eller annet merke, produsert for "A".

Selges, eller byttes etter avtale:

Bortimot et dusin dører, diverse vanskelige profiler i karosseri og bunn. Alt til 4-dørs Ford A. Her gjelder det alt eller intet, da dette er et ledd i delerasjonalisering!

Ford V8, etterkrigs (1946-):

Et par kasser fra en hogd sedan, deriblandt radiator og dynamo, selges eller byttes mot kurante deler til Ford A.

Har også div. deler fra V8 ca. 1950-52, deriblandt hjulkapsler, noen instrumenter, lykteinnsatser og varmeapparat.

Söker

-forbindelse med Ford A-entusiast, med tanke på import av stål skjermer, kalesjestativ o.s.v., altså store deler som krever spesiell emballasje og forsendelsesmåte.

Kjøpes:

Garasjejekk, benkslibemaskin, lysstoffrørarmatur, skrustikke av god kvalitet, kompressor og lagerhyller som tåler stor belastning.

*henv. Mads Jostad, 3061 Svelvik
tlf. (02) 84 20 65 (priv.)*

KJØPES:

A1-Ford lastebil-hytte; front, skjermer fra personbil-A kjøpes.

Ula Hegseth,
c/o box 3248, Sagene, OSLO 4.

KJØPES:

Kjøper åpen 4/5-seters veteranvogn for ca. 1930 som restaureringsobjekt. Gir gjerne "noen kroner" for en i god stand!

Lars Gulliksrud,
Langmyrgrenda 59 D, OSLO 8
tlf. (02) 23 20 53.

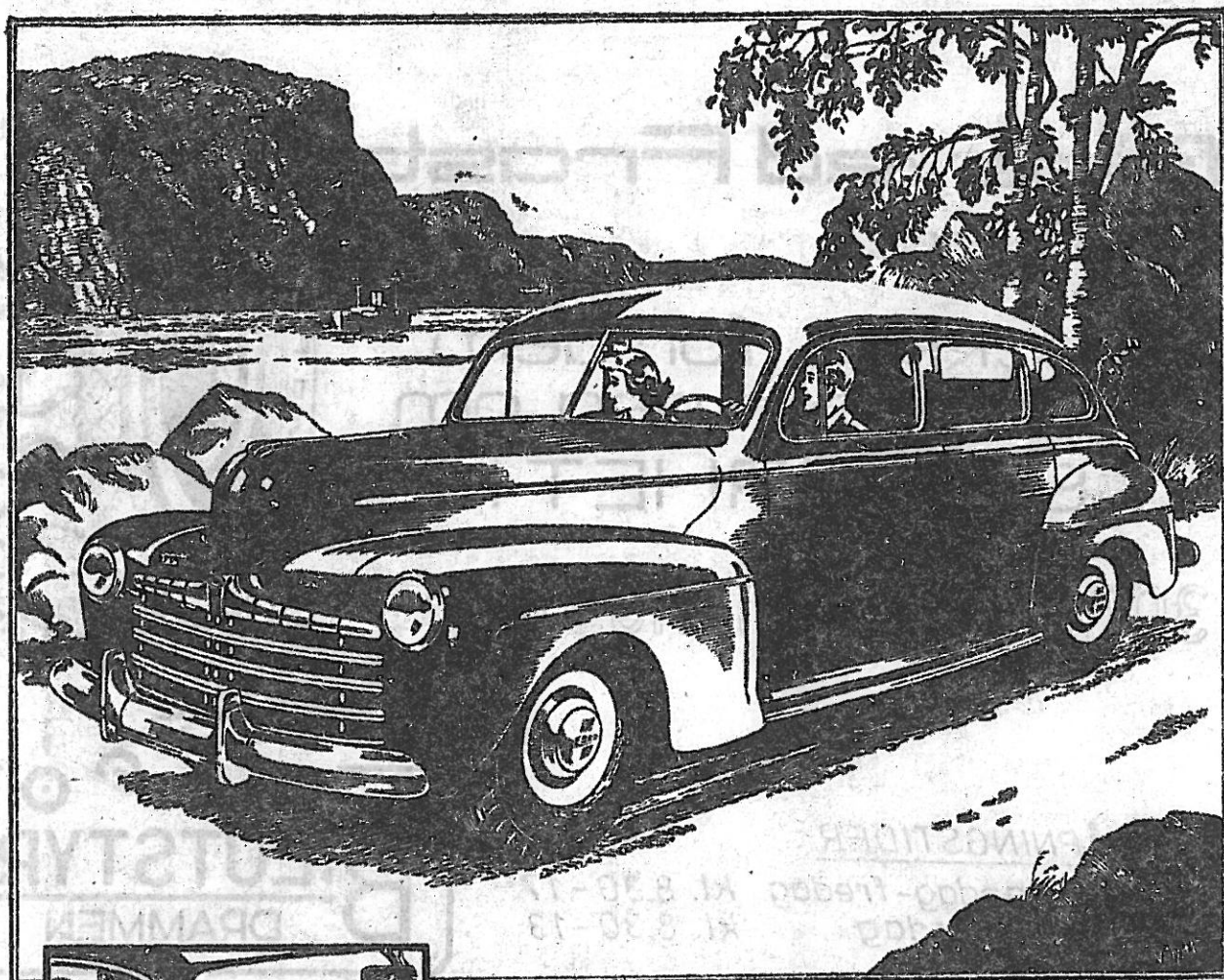
KJØPES:

Til Minerva 1923-mod. ønskes: Forgasser + innsugningsmanifold, magnet type SEV-PARIS (6-syl), dynamo, instrumenter, hjul (vulst) dim. 895x135 (nesten 25" felg) ståleiker, parklykt diam. 125 mm, klappseter.

Til Norsk Gejer mod. 1927: Alt av interesse, også opplysning om hva slags U.S.A.-deler som ble brukt i chassiset.

henv. Ö. Gladhus,
3550 G O L.

tlf. (067) 76 100 linje 323.



Mange nye finesser vil imponere Dem. F. eks. den lette, lydløse gearing, det massive, moderne dashboard, de ekstra brede seter og de nye multiblad-fjærene.



100 H.K. motor og likevel lavere bensinforbruk enn noen tidligere Ford V-8

Det er en forbausende kjennsgjerning, at den nye Ford, som nå byr på en 100 H.K. motor, likevel setter ny rekord med hensyn til økonomi. Dette er karakteristisk for konstruksjonens omhyggelighet. Tvers gjennom er den preget av kvalitet, ingenting er spart som kan gi øket sikkerhet, ytelse og komfort. Den nye Ford vil De være stolt av å eie. Snakk med nærmeste autoriserte Ford-forhandler om leveringsmulighetene.

DEN NYE FORD V-8