

motor

HISTORIKEREN



1 1983



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

HISTORIKEREN

REDAKTØR
Ivar Engerud
Horgen,
3500 Høkk Sund

Motorhistorisk Klubb ~ D

POSTBOKS 2193. (STROMSO) 3001
Bankgirokonto 71
Postgirokor

MEDIEMSKONTINGENTEN 1983:

Hovedmedlem med avis.....
Fusstandsmedlem uten avis.

STYRET

FORMANN: Mads Jostad, Eikveien 14, 3061 Svelvik. (03-772)
NESTFORMANN: Finn Torgersen, Riksvn., 3020 Krokstadelva. (03-876)
SEKRETÆR: Jan Roger Sand Olsen, Møllenhof, 3020 Krokstadelva. (03-878576(priv), 03-870)
KASSERER: Jan Ove Regstad, Konnerudgt. 105, 3000 Drammen. (03-832133(priv), 03-870120 lj.)
STYREMEDL.1: Asle Wang, Hans Tordsenstgt. 6, 3000 Drammen. (03-818)
STYREMEDL.2: Jan Sandholdt, Langrand 27, 3020 Krokstadelva. (03-876258(priv), 03-876)

VELKOMMEN til en ny årgang av MHKS medlemsorgan, i rekken. Når en oppholder seg i Trondheim mesteparten og kanskje er innom bare et par av medlemsmøtene, kan det være litt problemer med å holde seg så godt orientert som er når man engang er redaktør. Kontakten med de enkelte medlemmer lider noe under dette, og det merkes vel også på stoffet. Vi håper imidlertid å kunne presentere en del av medlemmenes kjøretøyer, spesielt de som er nye, så vær ikke redd for å høre fra til redaktøren at du er i ferd med å få perlen for slik at vi kan lage litt stoff omkring flere medlemskjøretøyer. STOFF til neste nummer må vi ha innen 1. mars.

FORSIDEN denne gang prydes av Andreas Schytte-Larsen's 1951 Buick 2-dørs Hardtop fotografert under "sommerens eventyr", Høstløpet 1982.

I.E.

FOR(D)MANNENS "Ord for dagen":

På vegne av klubben vår, takker jeg hjertligst for mottatte jul- og nyttårshilsner fra mange klubb-kolleger i inn- og utland. Jeg takker også for kort og brev til meg personlig i egenskap av formann i MHK-Drammen. Mange av hilsnene hadde interessante reaksjoner på mitt "hjertesukk" i forrige nummer, og det gleder meg.

Jeg sitter igjen med det inntrykk at det er flere enn vi tror som kunne tenke seg andre former å avvikle klubbbløp på, enn den tradisjonelle som vi alle kjenner til kjedsommelighet. Jeg har egentlig ivret for det i flere år, men det ser ikke ut til at noen løpskomite mener at litt nytenkning er på sin plass. Vi har jo opplevd at arrangerer så og si har bedt på sine knær om å få påmeldinger til annonserte løp! - Montro om det indikerer at løpsformen har overlevd seg selv? - Kanskje begynner også enkelte å bli lei av å vasse i tilbud om løp både her og der gjennom hele sommerhalvåret?

Visst er det en frivillig sak om en vil delta eller ei. Men tenk om vi istedet tok oss tid til å ta oss litt mer av nye og yngre medlemmer? Mange ganger har jeg hørt klager fra medlemmer som i årevis har strevd med sitt restaureringsprosjekt, som like lenge har sett fram til sitt første løp, som har nådd dette mål, del-tatt,- og knappt nok oppnådd å få et anerkjennende ord fra de "gamle", erfarne og framfor alt allvitende, som det jo er så mange av i en klubb! Det samme gjør seg sikkert gjeldende på møtene og andre tilstelninger. Tar vi godt nok vare på de nye som dukker opp? - Jeg tror svaret er NEI. Jeg tror også at de fleste klubber har en tendens til å forgubbes, og derfor bør aldri noen valgkomite gå av vegen for å engasjere friske krefter istedetfor å ty til gjengangere.- DET er grunnen til at jeg vil takke nei til gjenvalg til høsten, dersom valgkomiteen mot formodning skulle finne på å spørre meg en gang til.

Hilsen Mads



STIFTET
18. OKT. 1972

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193. (STRØMSØ)

3001 DRAMMEN

Bankgirokonto 7137 20 19934
Postgirokonto 3 75 09 24

MEGLENSMØTE 7.12.82

Møtet ble åpnet ved 19.40-tida. Det var mange tilstede på årets siste møte. Formann ønsket Øistein Bertheau velkommen til oss. Vår formann gikk så foran som et godt eksempel og betalte sin kontingent for 1983 til kassereren.

Mads nevnte også at Norges Brannkasse driver å utarbeider en pakkeløsning som er i samme gate som Østlandet forsikring. De som allerede har forsikret i Norges Brannkasse bør vel ikke brenne alle broer før de ser hva forslaget går ut på.

Det har også kommet enkelte for øret at medlemmer i klubber som ikke er tilsluttet LMK kan få benytte seg av Østlandets tilbud. Dette er dog kun rykter.

Brev fra Bård Toldnes ble lest opp. Han har et ønske om en landsomfattende avis (veteranvogntidsskrift). Spørreskjemaer ang. dette ble sendt rundt på møtet.

Mange nye hadde funnet veien til møtet denne gang.

Bertheau slapp så til og viste lysbilder og holdt foredrag om BMW og andre tyske biler. Det er helt utrolig hvordan Bertheau kan legge opp et interessant innlegg og få samtlige i salen interesserte. Mads takket Bertheau og ønsket ham velkommen tilbake en annen gang.

Danmarksturen neste år fikk flertall for å fortsette på høsten som før.

Etter medlemmenes 10 minutter ønsket formann alle God Jul og Godt Nytt År før møtet ble hevet ved 21.50-tida.

sekr.

MEGLENSMØTE 4.1.83

Formann Mads Jostad åpnet årets første møte. Mange tilstede. Han orienterte om at Per Bergheim som er kjent for de fleste, har vært med på å danne veteranvogntidsskrift i Nordfjordeid.

Alf Bryhn orienterte om Danmarkstur i pinsen.

Øivind Langeland hadde hørt i Østlandssendinga at det er dannet klubb i Hønefoss.

Etter kaffe og medlemmenes 10 minutter orienterte Tore Woldstad om årsfesten. Etter dette ble møtet hevet.

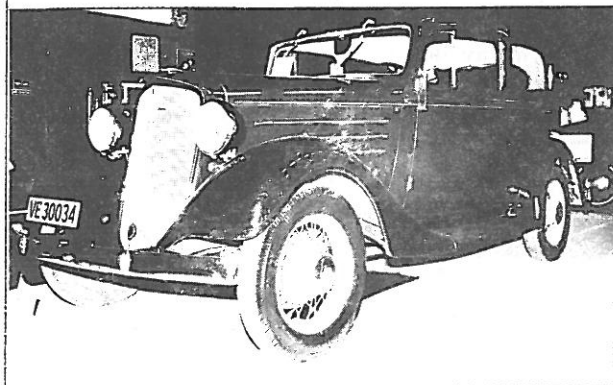
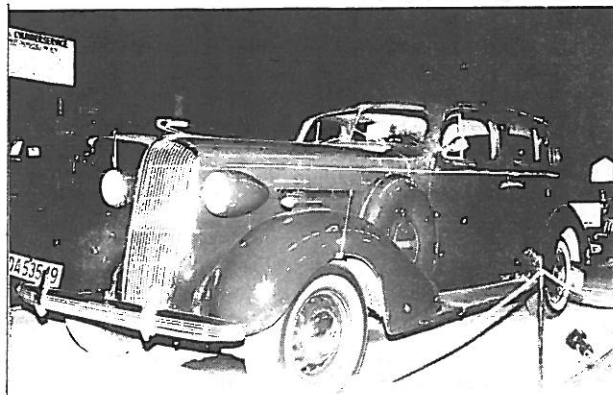
sekr.

NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB!

MEGLENSMØTE 1.3.83

Vårsmøtet vil vi arrangere som et bytte- og auksjonsmøte. Baser på å ta fram det du har tilovers. Det en vil selge, gammelt eller nytt, setter eier pris på. Eventuelle penger som overstiger det selger forlanger, tilfaller klubbkassa. Husk at skal det bli noe ut av kvelden så bør alle og enhver ha noe under armen både når de kommer og går.

MOTORAMA



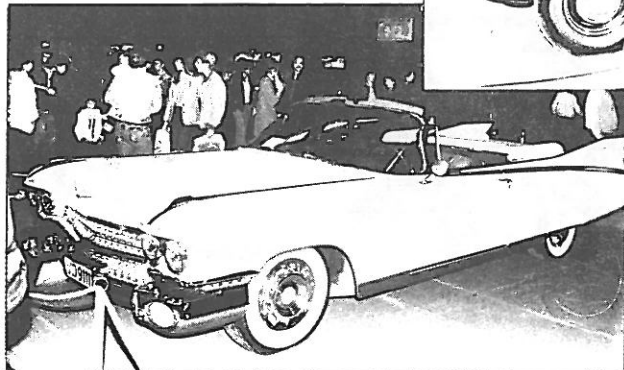
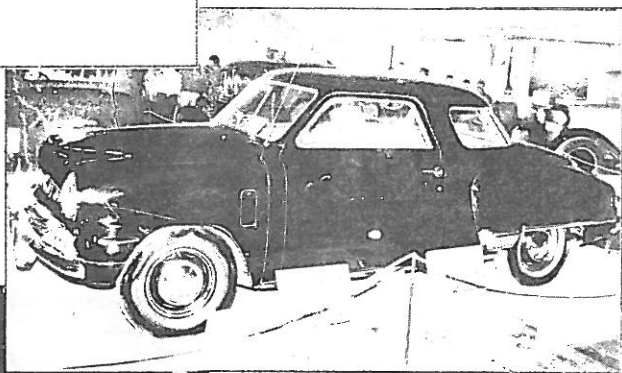
Over: 1936 Buick, Olav Andresen og 1934 Chevrolet, Egil Andresen.

Til høyre: 1948 Studebaker, Asbjørn Rolseth.

Tidlig i sommer arrangerte American Car Club of Norway sitt tradisjonelle MOTORAMA i Nidarøhallen i Trondheim. Som vanlig var veteranbiler tilgodesett med en svært liten plass, en fire-fem biler skulle vise amerikansk bilproduksjon før 1950, og det må jo bli spedt i forhold til de nyere modellene.

Gledelig var det imidlertid å se igjen Rolf Viktors tidligere 1936 Buick, som nå har havnet i gode hender hos Olav Andresen i Trondheim som dessuten hadde sin praktfulle 1959 Chevrolet Convertible utstilt. Broren Egil hadde også en Chevrolet der, en topprestaurert '34 Todørs Sedan lakert i mørkebrunt. Brødrene har fortsatt et par interessante objekter under arbeid, 1930 Hudson og 1933 Chevrolet Roadster.

40-tallet var representert med Asbjørn Rolseths 1948 Studebaker, og E.C. Dahls øl-vogn var på plass, men da er alle vognene innenfor MHKS interessefelt nevnt...



Ennå ikke innefor MHKS interessefelt - men dog, gedigen klassiker på norske skilter: 1959 Cadillac Eldorado Biarritz Convertible. Vi vil imidlertid komme tilbake med noe av det som er under restaurering hos Trøndelag Veteránvogn Klubbs medlemmer...

Sandvigen - Sundvolden 1983

Det er fredag 3. september, dagen før "veteranbilistenes 17. mai". Telefonen ringer, det er Finn Forgersen som er på tråden og forteller at han er i ferd med å bli forkjølet, så han lurar på om jeg kan tenke meg å låne locomobilen i Sandvigen-Sundvolden dagen etter. - Hva skal en svare på et slikt spørsmål? Jeg faller nesten av stolen ved tilbudet, men får da snarlig fram at jeg aldri har kjørt en så gammel bil. Min gammelbilkjøring vil da bepresentet see til en liten tur med en urestaurert 30-talls Dodge og noen av forsvarrets "kvartinger" fra Marshallhjelpen etter 2. verdenskrig, for gjerne i aller høyeste grad å se hvordan det var å behandle en automobilt av en eldre enn meg selv. Jeg var skeptisk, men samtidig kunne det være nytt å forsøke å delta med vogna, så vi avtalte en liten kjøretur med locomobilen samme kveld.

Klokken er så vidt passert seks da Finn svinger ned i gården. Han forekammer meg om mulig enda større enn jeg trodde, og nå skal jeg altså - og ikke minst - behandle den fra en helt annen vinkel, fra fører-setet. Basker blir jeg satt inn i de til da mystiske prosedyrer med justerbar tømning og handgass, struping og starting av den 66 hestekrefters rekkeåtter- og et lett trakk med taballen på starteren og hælen på gassen er nok, den starter, villig som en den var fvlit med seksstiseks værkaite unghester på strom. Handgassen blir justert ned, og turtallet avtar til motoren så vidt er kjørbar. Fullt så lydløs er imidlertid ikke den neste handlingen for å få til en kjøretur: gearingen. Jeg trår et par ganger på clutchen før jeg forsøker å stalle fra fri til første, men gir raskt opp da den gir fra seg et ganske klart varsel om pågående "fannbørsting".

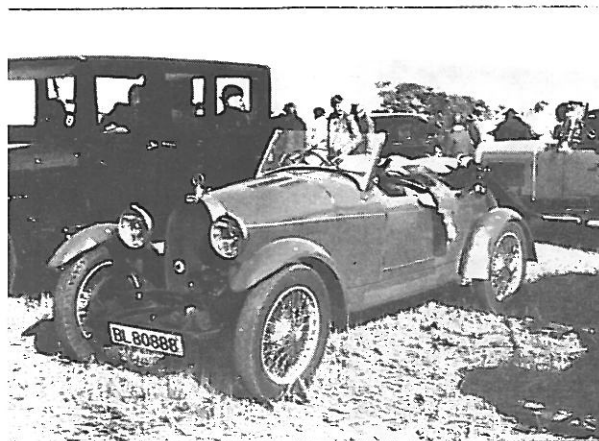
"Timmer fra Torce'n" dukker fram fra bakhodet om hvordan man gearer ned fra høygear til annet med et godt tak i spaken og en lyd som kunne tyde på at hele kassa kunne komme sprutende opp i kupeen når som helst. Så lille som hodene var ikke denne vogna skulle det vise seg.

Finn smiler og gir et par instruksjer hvordan turtallet fåes ytterligere ned, og nå går det bedre, kun litt maling som tegn på at her har vi med en usynkronisert kasse å bestille. Clutchen slippes sakte med andakt og roelse, og kjøretøyet begynner å bevege seg forover. Det er som å kjøre bil for første gang! Ved hjelp av dobbeltclutching uten mellomgass går vi via annetgear til høygear uten alt for mye jammer under golvet. (Det gikk ikke like bra hver gang!) Når locomobilen først var kommet i høygear kunne den rusle og gå på dette fra 25 til 75 km/t enten det gikk oppover eller nedover bakke. Proveturen foregår uten alvorlige problemer, og med ennå et knippe råd og vink i baklomma dersom noe skulle hende, sier jeg ja til å kjøre "8-8 1982" som startnummer 35 av 160 påmeldte.

Lordag 4. september oppretter i ordets rette forstand med typisk "Sandvigen-Sundvolden-er" - regn med muligheter for opplæring utover dagen, ofte blir det bare med mulighetene, men denne lørdagen er vergudene nokninnne medgjorlige, innen klokken har passert halv 11 skinner sofa gjennom et lett skydekke og kaster sine sesommerstråler nedover "var" herlige touring.

1983 1983 526, Peter Schwieger



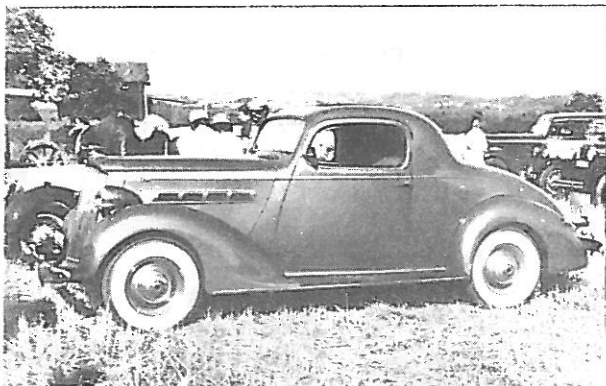


1927 Bugatti, Sigurd Bølling

Det er mye nytt i år også - utrolig hvor stor den ferdige veteranvognparken begynner å bli, og enda er det mye under arbeid. Blant de mange fremmøtte merker vi oss flere fine debutantkjøretøyer som for eksempel Sigurd Bøllings 1927 Bugatti, Magne Fjeldstads 1928 Oakland, Tore Woldstads 1929 Ford, Ove Sørensens 1927 Chevrolet, Åne Boes 1935 Ford V8 Convertible, Jon Rosenlids 1937 Cadillac, en 1937 Packard Coupe pluss mange fler.

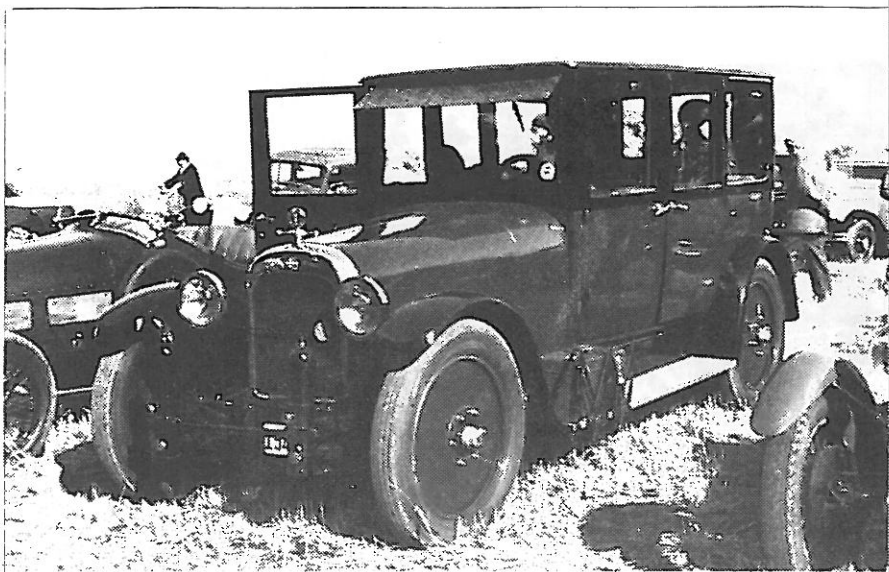
En vogn skilte seg imidlertid ut og fanget umiddelbart vår interesse, en kjempehøy, lukket 1921 Nash som var tatt hjem fra USA i sommer, og som derfor fortsatt gikk på amerikanske skilter. En meget spesiell og fin tilvekst til Norges veteranvognpark!

Starten går med de eldste først med et intervall på 30 sekunder, så vi får ikke tid til å se så mye før vi må legge i vei ut av stadion med kurs for Sandvika. Ute på motorveien skimter vi en av i alt 11 startende T-Forder noe lenger fremme. Den har langt større problemer med nymotens hastigheter enn oss, så i en lang, slakk motbakke bestemmer vi oss for å gjøre kort prosess med en "overhaling" som danskene kaller forbi-kjøring. Med en liten tut i hornet og et vift med høyre hånd viser vi tvdelig vår overlegenhet i det vi suser forbi i 60 km/t. Med en selvsikker mine setter vi oss godt tilbake i setet og virkelig nyter situasjonen....



Nyimportert 1937 Packard Coupe

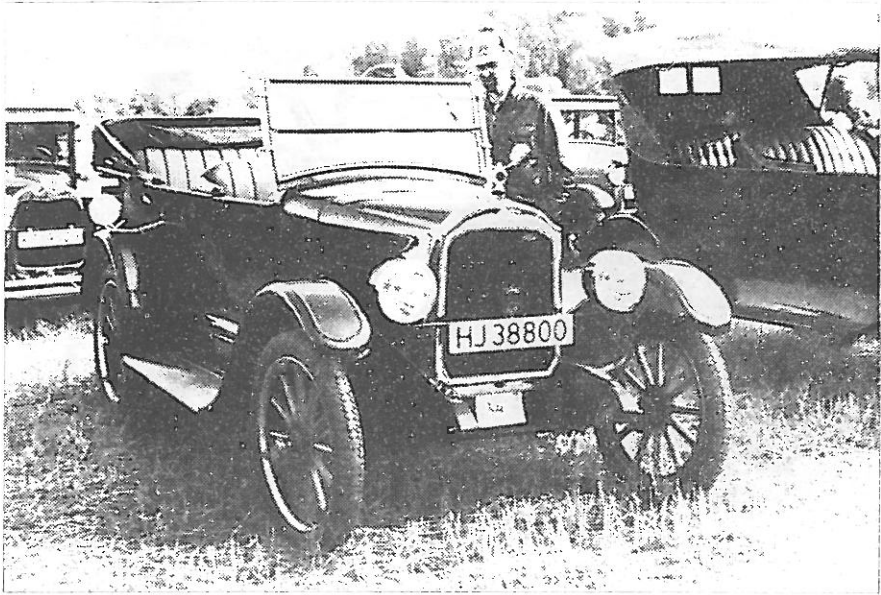
Men, akk, hvor lenge var Adam i Paradis?? Bak til venstre svnger et annet gammelt bilhorn sin jammersang, det er noen som vil forbi. Vi ser ut til siden, men oppdager ingenting - jo, der nede ved stigtrinnet passerer startnummer 36, NVK-formann Carl Henrik Størmer i lav høyde, smilende og vinkende i NTMs 1925 Bugatti. Og han har virkelig fått opp dampen på den gamle løpsvogna. Nye og gamle biler viker til siden, og noen sekunder seinere er den fullblods raceren med lærtrukket karosseri mistet av syne. Vel vitende om at også startnummer 37 er en Bugatti-racer svinger vi rolig inn i Sandvika sentrum før vi lar Locomobilen rusle smått og pent oppover mot Sollihøgda.



OVER: Løpets store overraskelse, 1921 Nash Six
Ambassadeur, Tom Roar Hestsveen

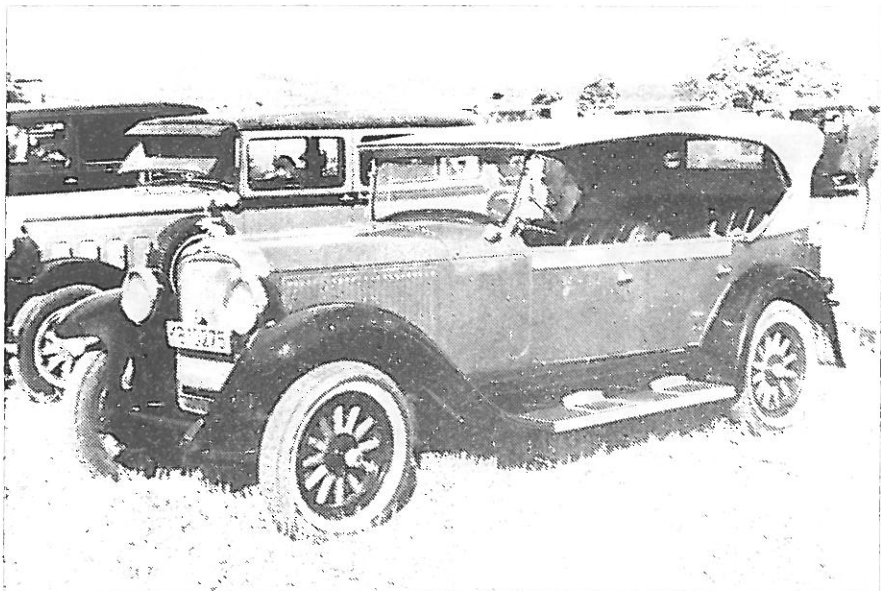
UNDER: Commercial er alltid artige innslag, her
representert ved "Freia-bilen".

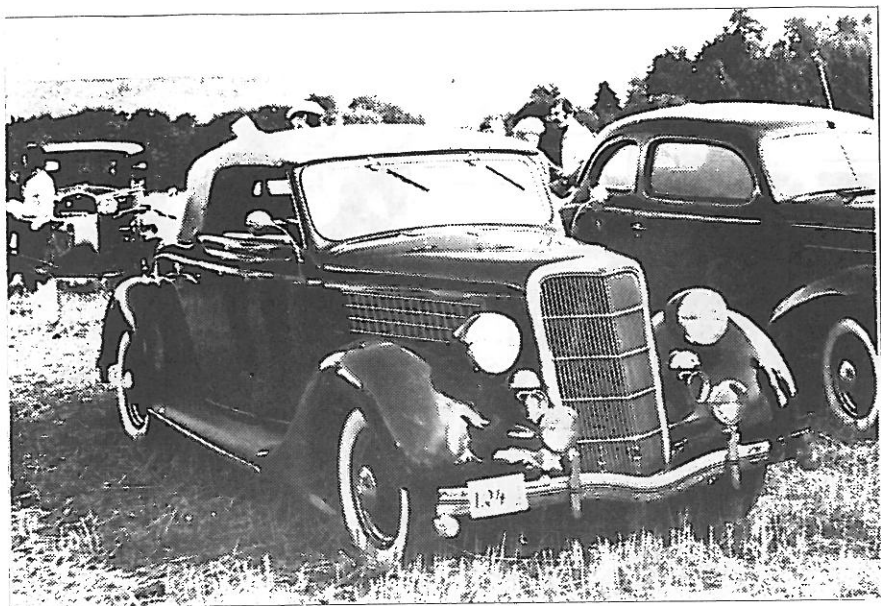




OVER: Fjorårets peneste debutant, 1924 Star Rugby, eid av Ola Jansrud, Braskereidsfoss.

UNDER: "Ny" 1928 Oakland fra Hallingdal, denne er eid av Magne J. Fjeldstad, Gol.

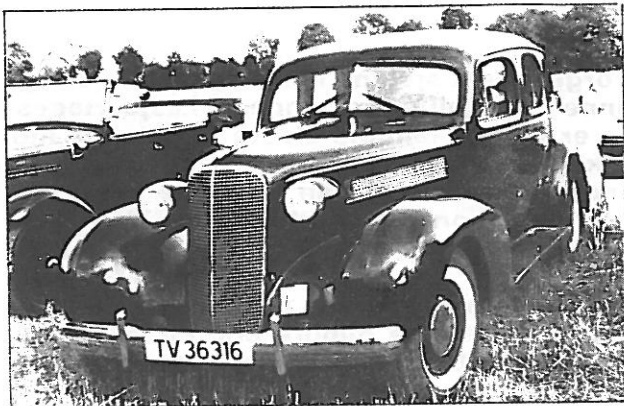




Etter min mening to av Norges fineste Convertibles:
OVER: 1935 Ford VS, Åne Bøe, Horten
UNDER: 1939 Buick, Geir A. Samuelsen, Oslo.



I de lange og seige bakkene tar den langbeinte vogna stadig innpå en 1923 Morris og enda et par T-modeller som har lagt seg der hvor de hører hjemme, i krabbefeltet. Lenger oppe har NTMs 1911 Opel tatt en pause, og det brune vannet som renner nedover radiatorkappen forteller oss hvorfor. Oppe på Sollihøgda svinger vi av veien for en rast sammen med de andre deltagerne før det egentlige løpet med poster starter. Første post er for øvrig en tidskontroll 43,6 kilometer etter start hvor vi skal passere etter hundre minutter, så vi beregnet å ha god tid ved å bruke 25 minutter på de atten siste kilometrene. Det vi imidlertid fullstendig har glemt er at de foranstartende mildt sagt er saktegående, så vi blir liggende å lunke bak disse i 35-40 km/t ganske lenge. Straffepoengene vil renne på ved å bomme for mye på idealtiden, men som ved et mirakel kjører vi rett inn på tidsposten kun et halvt minutt for seint. Nesten blink!



1937 Cadillac, Jon Rosenlid

Vi er nå kommet inn på småveier på Røyse, hvor alle løpets oppgaver blir holdt. Post 2 er en teknisk kontroll av kjøretøyet, og mangler ved lys ville gi prikker, men Finn har selvsagt vogna i god stand, så her vanker det ingen prikkbelastning. Like etter ruller vi inn på post 3, og håpet om å unngå ferdighetskjøring "sprekker som drømmen om hytte i Hurum", for å sitere Øystein Sunde. Her er det plankekjøring, og vi begynner å undre nøyaktig hvor hjulene befinner seg under de store sorte skjermene, sikter som best vi kan og lar høyre forhjul sakte rulle mot planken. Bilen løfter seg litt på høyresiden som tegn på at vi har truffet, men bakhjulet faller dessverre ned før vi er helt over. Venstre hjulpar volder imidlertid ingen problemer, så vi klarer oss med ti straffepoeng til.

Kjøring mot blink går overraskende bra, og nye tekniske tester av vognas brems og styring viser positive resultater, så før vi skulle levere inn et spørreskjema med vmse oppgaver omkring det engelske kongehus, Frognerparken og norsk bilhistorie sitter vi med kun 16 prikker. Tolv til kan imidlertid raskt føyes til på grunn av gale svar. Målet nærmer seg, kun én post gjenstår: kjøring med høyre forhjul over åtte skumgummiklosser lagt i en bue. Et høyt, langt panser, bøttelykter og store skjermmer står ubehjelpelig i veien for utsikten like foran bilen, så vi lar den gli sakte mot de små klossene med bange anelser.

Men undrenes tid er ikke forbi: Vi treffer alle og kan kjøre inn i mål med totalt 28 straffepoeng. Det skulle vise seg å holde til en tredjeplass blant de 50 startende i klasse Vintage A, etter C.H. Størmer i nevnte Bugatti og Reidar Kristiansen i hans 1930 Ford A Phaeton.

Hjemturen gikk også bra - heldigvis - og markerte slutten på en fin kjøreopplevelse.

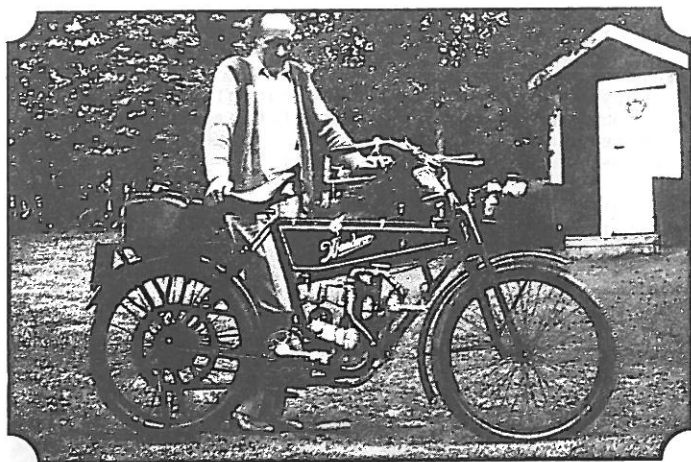
TAKK FOR LÅNET FINN!

Tom



Veteranen over veteranene

Norges mest sjeldne motoriserte 2-hjuling er å finne hos Kjell Hagestande på Lesja. Hagestande er eier av landets eldste registrerte motorsykkel, en tysk Wanderer 3 hk fra 1909. Ingen andre kan vise til noe lignende her i landet. Nærmest kommer en 1000 ccm Thor fra 1916 som eies av en Fredrikstad-mann. Hagestande er medlem av Norsk Veteran Motorsykkel Club, og da han kunne rapportere om sin sykkel, var det ikke mindre enn en gedigen sensasjon. Klubben mener også at Hagestandes Wanderer kan være eldre enn fra 1909, men det er ikke bekreftet.



Kjell Hagestande fra Lesja kan med rette være stolt av sin Wanderer fra 1909. Norges eldste registrerte motorsykkel ble ikke registrert før i fjor vår. Slike ting var ikke så nøye før i tiden!

innsendt av:
Øivind Langeland

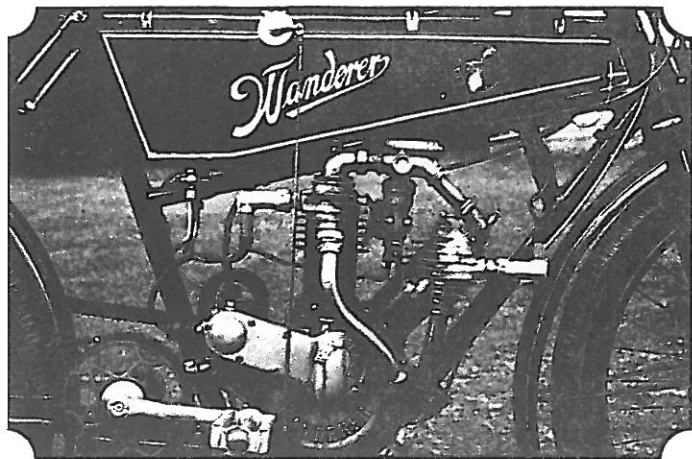
– Det var nokså tilfeldig jeg kom over sykkelen på låven hos Jørgen Stavem på Lora, sier Kjell Hagestande. På denne låven hadde sykkelen stått siden 1926. Den fine veteransykkelen kom trolig til Lesja med en oppsynsmann den tiden jernbanen ble bygd gjennom bygda. Da Hagestande fikk tak i sykkelen i 1977, var den i god forfatning. Sykkelen var stort sett komplett. Bare noen få deler måtte lages, og nye dekk ble skaffet fra USA.

– Jeg måtte restaurere sykkelen. Rammen ble sandblåst, og sykkelen måtte lakeres på nytt. Det tok derfor tid før den var ferdig. Første gang jeg startet den, var 5. april i fjor, og første turen på veien ble tatt 17. mai i fjor, sier Hagestande.

Den gamle Wanderer'en er i god stand, og det hender Hagestande er å se på veien. Lange turer blir det ikke – farten blir ikke større enn 30–40 km/t.

Ikke registrert før

Utrolig nok hadde ikke Wanderer'en vært registrert tidligere. Slike ting var vel ikke så nøye for 60–70 år siden. Det hører med til historien at Hagestande heller ikke hadde problemer med å få den registrert. Derimot måtte han betale toll siden sykkelen tidligere ikke var registrert!



Norges eldste motorsykkel har en motor på 3 hk. Toppfarten er på 30–40 km/t — sikkert mye den gangen hesten var konkurrent.

Motoren, som for øvrig ikke hadde et støvkorn for mye, er på tre hestekrefter. Det er en to-sylindret motor som går på vanlig bensin. Gearkasse finnes ikke. Framdriften skjer ved hjelp av et reimtrekk. Motoren har heller ikke automatisk smøring. Smøringen skjer manuelt med en pumpe. Eneste belysning er en karbidlykt. Som man skjønner stilte ikke Biltilsynet de samme krav til denne veteranen som til dagens motorsyklar.

Kjell Hagestandes klenodium ville ha vært en selvfølgelig deltaker i veteranløp, men fordi Hagestande er ukependler Lesja/Oslo, byr det på problemer å få tid til slike aktiviteter.

Førkrigsmodeller

— Jeg har ikke interesse for andre motorsyklar enn de som er fra før krigen, sier Hagestande. Han har vært motorsykkelinteressert i lange tider, og i kjelleren har han flere veteraner stående. En BMW 500 ccm fra 1938 vil bli litt av en stas-sykkel når den er ferdig. Det samme gjelder en Terrot 350 ccm fra 1938 og en Tempo fra 1938. En gammel veteranbil har også Hagestande stående. Det er en Citroën fra 1938–39. Det er imidlertid mye å gjøre med den, så foreløpig er disse restaureringsplanene skrinlagt.

Körkortsfri.

Fiertidlig pris-tagare i olika tävlingar under 1923



ORIONETT

Lättvikts-motorsyklar, ny modell. 2 hkr.

Pris kr. 475.—

STACH & C:o

Sveavägen 94 Stockholm



DKW

SPORTMODELL 1924.

cykel med motor 4 hkr. 1924. 1925. 1926. 1927. 1928. 1929. 1930. 1931. 1932. 1933. 1934. 1935. 1936. 1937. 1938. 1939. 1940. 1941. 1942. 1943. 1944. 1945. 1946. 1947. 1948. 1949. 1950. 1951. 1952. 1953. 1954. 1955. 1956. 1957. 1958. 1959. 1960. 1961. 1962. 1963. 1964. 1965. 1966. 1967. 1968. 1969. 1970. 1971. 1972. 1973. 1974. 1975. 1976. 1977. 1978. 1979. 1980. 1981. 1982. 1983. 1984. 1985. 1986. 1987. 1988. 1989. 1990. 1991. 1992. 1993. 1994. 1995. 1996. 1997. 1998. 1999. 2000. 2001. 2002. 2003. 2004. 2005. 2006. 2007. 2008. 2009. 2010. 2011. 2012. 2013. 2014. 2015. 2016. 2017. 2018. 2019. 2020. 2021. 2022. 2023. 2024. 2025. 2026. 2027. 2028. 2029. 2030. 2031. 2032. 2033. 2034. 2035. 2036. 2037. 2038. 2039. 2040. 2041. 2042. 2043. 2044. 2045. 2046. 2047. 2048. 2049. 2050. 2051. 2052. 2053. 2054. 2055. 2056. 2057. 2058. 2059. 2060. 2061. 2062. 2063. 2064. 2065. 2066. 2067. 2068. 2069. 2070. 2071. 2072. 2073. 2074. 2075. 2076. 2077. 2078. 2079. 2080. 2081. 2082. 2083. 2084. 2085. 2086. 2087. 2088. 2089. 2090. 2091. 2092. 2093. 2094. 2095. 2096. 2097. 2098. 2099. 2100.

DKW-Cykelmotorfab.

INGENJÖRSFIRMAN VOLTA A.B.

Olofs-gatan 2 STOCKHOLM Tel. 12129



En dampdrevet trehjulsykkel var i 1890-årene den mest luksuriøse form for fremkommelsmiddel.

FARVEL TIL CHECKER

En herre fra New York ved navn DeSchaum lagde en gang en selv-gående vogn som han kallte "Seven Little Buffalos" - senere om-døpt til "DeSchaum Motor Car.

DeSchaum vaklet hele tiden på randen til konkurs. Etter å ha flyttet til Michigan og skiftet navn atter en gang - nå til "Suburban Limiteds" - gikk han da også konkurs i 1912.

DeSchaum forlot bilindustrien og overlot restene etter sitt foretak til sin kompanjong Palmer. Slik oppsto "Palmer Motor Car Company". Senere ble Palmer Cars til Partin-Palmers og endelig til Commonwealth. Siste forsøk på suksess var en luksusbil kallt Goodspeed. På denne tiden inngikk Commonwealth en av-tale med buksefabrikant Morris Markin. Markin hadde lånt en venn som bygde drosje-karosserier en masse penger, og hadde til slutt overtatt hele denne geskjeften. Avtalen Markin og Commonwealth inngikk var starten til et samarbeid: Markins karosserier på Commonwealth chassis. Avtalen resulterte i den berømte (?) taxi-krigen i Chicago. Hovedpersonene i "krigen" var eieren av Yellow Cab, John Hertz (Rent-a-Car) og Morris Markin som eier av Checker Cab. Markins hus ble under denne feiden bombet. Etter hvert forsvant Hertz ut av bildet og Markin ble stående igjen som USA's største taxi-produzent.

Checker Cabs var på denne tiden - tidlig i 20-årene - ganske vanlige biler sammensatt av deler fra flere underlevrændører. Karosseriene var imidlertid hele tiden eget verk. Senere ble karosseriene både stillige og forsoeggjorte. I 1926 hadde Checker hellende frontrute, ballongdekk, og kunne leveres med landau-topp.

GE arvet Yellow Cab og tilbød selskapet til Markin for en over-raskende lav pris. Da Markin avslø tilbudet ble GM fornærmet og kastet seg inn i drosje-produksjon. Yellow Cab ble til General Cab. I 1938 ble imidlertid denne geskjeften lagt ned og hele markedet overlatt til Markin.

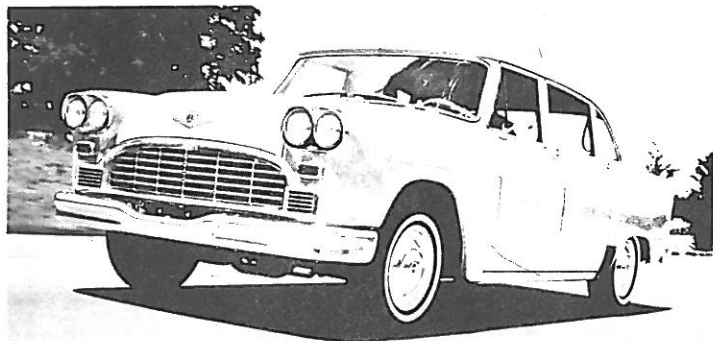
Tidlig i 30-årene overtok E.L. Cord (Auburn-Cord-Duesenberg) kontrollen over Checker Cab, men beholdt Markin som selskapets president. De stille Checkerne ble nå enda flottere med ned-trukne skjermmer, forkrommet listverk og vakuumpoperert soltak. Under det lange panseret skjulte det seg en Lycoming rekke-åtter.

Annen verdenskrig ble for Checker Cab - som for så mange bedrifter i US - en oppblomstringstid med store fortjenester. Markin hadde nå blitt eier av selskapet igjen. Han tok med seg en ingeniør fra A-C-D da E.L. Cord gikk konkurs i 1937. Denne ingeniøren, Herbert Snow utviklet under krigen en radikal taxi oppbygd av komponenter fra mange kjente produsenter. Arbeidet resulterte i en fram-toning med hekk-motor, baksetet bak-fram og andre uvanlige løsninger. Prosjektet ble kortvarig, men visstnok morsomt. Heller ikke en annen taxi med hekk-motor hadde noen framtid for seg. Denne bilen var bygd opp med komponenter felles med en annen modell med forhjuls-trekk. Forhjulstrekkeren hadde et mer vanlig utseende - den lignet en 1942 Chrysler. En misdånnert sådan.

I 1956 introduserte Checker sin siste modell, A8. A8 er kjent under ulike klengenavn som Superba, Marabou, og i særlig uttale som Iron Bastard. Checker A8 blir ofte betegnet som et klappete vanskapt etterligning av 55 Chevy eller 58 Corvair - eller noe annet. Under regelen at forandringer bare er for forpassingenes skyld og at forbedringer nærmest var urendverdige laget Morris Markin selskapet til sin død i 1970. Han ble etterfulgt av sønnen David. I 1964 ble Continental-motoren byttet ut med en fra Chevrolet. Også noen bremsedeler ble byttet ut med GM-komponenter. Checker begynte faktisk å produsere deler for GM, noe som gav selskapet kjærkomne inntekter.

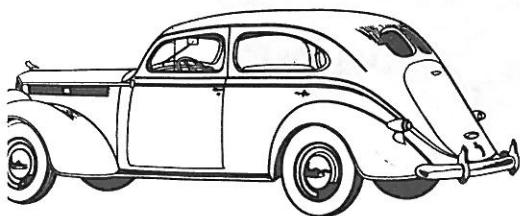
Checker A8 er den bilmodell som har vært uforandret lengst i produksjon. (Ikke en del fra en 46 eller 55 VW vil passe er 74-modell) Bortsett fra motor og bremses forble Checker A8 uforandret gjennom 26 år.

Den 12. juli 1982 stoppet produksjonen av Checker Vans. Bilen som av produsenten ble betegnet som tidløs har gått sin tid ut.

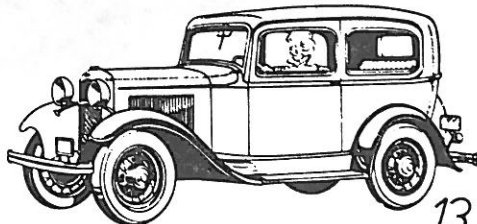


1982 Checker A8

Historien om Checker er oversatt fra en artikkel i bladet Motor Trends novemberutgave 1982 av Asle Wang.



DGE SEDAN MODEL D-8



FORD V-8

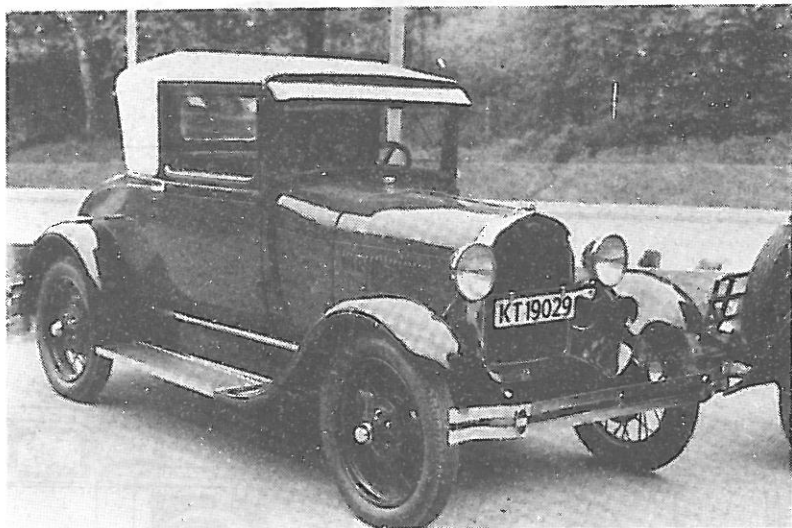
STAFETTEN: 1929 Ford A

Under restaureringen og bruken av min firedørs Ford A 1930-modell streift tankene stadig i retning av å skaffe seg en gammel bil som ikke var så vanlig som den jeg hadde. En høstdag i 1972 sto det en 2-seters Ford A til salgs i Aftenpostens annonsespalter. Jeg ringte før eieren var reist på arbeidet og avtalte besiktigelse kl. 14⁰⁰, for her skulle ingen være føre meg!

Etter nøye granskning av den "nesten ferdigrestaurerte bilen", som i følge eieren bare manglet lakkering, var tankene bare innstilt på å kjøpe bilen. Mens jeg var der i en time var det flere telefoner, og noen ville handle usett. Jeg fikk fire timers betenkningstid. Etter samtale med Leif Rust og forsiktige antydninger til Gretle ringte jeg og sa at jeg tok bilen.

Etter å ha hentet bilen ble alle delene sjekket, (den var ikke sammenskrudd) og resultatet var heller negativt. Jeg måtte skaffe 4 skjerner, panser, lokket til svigermorsetet og 90% av treverket var borte. Måtte det lages etter mål bare fra blader? Jeg fikk lånt et sett med trespiler som skulle være til samme bil, og treverket ble lagd ferdig på et snekkerverksted og lagret i kjelleren. Lagret ble også bilen, for her syntes det å være mange problemer å løse før lakkering.

Den ble tatt fram igjen i 1978 for å fullføres til dens 50 års dag 4. mai 1979. Etter tørr lagring i disse åra var det tydelig at her var det noe galt med vedheften på stålplaten. Bilen hadde fått "flekkefeber" og store flak av stålplaten på karosseriet datt av. Her måtte det sandblåses! Etter ferdig retting, sveising og montering kom turen til treverket som lå ferdig. Dette passet ikke. Jeg hadde antakelig fått låne maler fra to forskjellige biler som var ganske like. Det treverket som var riktig, ble montert, og resten måtte lages etter bilder og øyemål. Bilen ble lakkert og nesten ferdig til mai '79, men den ble satt bort igjen til '81 og debuterte i Drammensløpet 1982.



Klar til debuten på Drammensløpet 1982! (Foto: Øivind Langeland)

Om bilens historie vet jeg at den ble kjøpt ny av en lykkelig Osloborger i juli 1929 og byttet eier i Oslo før krigen. Den ble siden solgt til Just Haug i Drammen som hadde den registrert til 1967, da den ble solgt til samleren Kay Minge i Trøgstad. Minge solgte den til to Oslo gutter som utførte den første delen av restaureringen.

I de ti årene jeg har vært eier av bilen, har jeg vært på jakt for å finne Just Haug i Drammen, men uten resultat. På Drammensløpet sist sommer kom jeg i snakk med Fridgeir Normann og spurte om han kjente Haug. Normann reagerte spontant og utbrøt: "Ja, er det du som har den vogna, den har jeg leitet mye etter." - Haug var nærmeste nabo til Normann, så verden er ikke stor.....

Hermed overlates stafetten til Fridgeir Normann!

Jan Tore Woldstad

Danmarksturen

SOM kjent er NVMK 20 år i 1983, og MHK er i den forbindelse invitert nedover til deres "Fødselsdagsløb" i Pinsen. Selve løpet arrangeres søndag 22.mai med mål og avslutning på Rold Store Kro som ligger midt i Danmarks største skog. Her vil også overnattingen til mandag (2.pinsedag) skje.

Avreisen med fergen vil skje fredag kveld, og fra lørdag til søndag er vi invitert til privat overnatting hos NVMKs medlemmer.

Oppholdet i Danmark koster omkring 160,- pr. pers. for løpet, middag, overnatting og frokost i forbindelse med løpet. Fergepriser o.l. foreligger ikke i skrivende stund, men det arbeides med kvantumsrabatter slik at vi skal få en rimelig overfart. De som har vært nedover før, kjenner til danskenes gjestfrihet, og det kunne vært artig om det ble med noen nye nedover til et hyggelig arrangement.

Nærmere opplysninger om løpet i Danmark, ferge-priser og -tider samt påmeldingsfristen vil bli gitt på møtene eller kan fåes av styret.

Så begynn å spar og sett av Pinshelgen til en hyggelig Danmarkstur!

BJARNE HOLMEN FYLLER 75 ÅR!

VÅRT eldste medlem, Bjarne Holmen, fyller 75 år 26.februar.

Holmens interesse for motorsykler skulle være kjent for de fleste, og i MHK har han vært flittig medlem fra klubbens annet møte i november 1972. Siden den tid har vi sett flere sykler bli som nye i hans hender i verkstedet i Engene, blant annet 1917 Henderson, 1919 Indian, 1922 HD og nå sist en 1937 Indian. Men Bjarne har fortsatt jern i ilden, og han venter ferdig en 1934 Harley Davidson til sommeren! Nye arbeid er allerede nedlagt, og monteringen er i full gang.

I tiden 1926-52 drev Holmen med aktiv motorsykkelkjøring i flere grener, og vi vil senere komme tilbake med en bredere presentasjon av dette stykket levende motorhistorie.

Foreløpig sier vi til lykke med 75 års dagen og fremtiden!

ooo000ooo

Litt av hvert om **STORT** og smått...

I disse dager (12.februar) er det også 75 år siden verdens kanskje hardeste billøp startet, det berømte New York - Paris-løpet. Vi kommer tilbake med mer stoff om dette i neste nummer.

ooo000ooo

VI holder oss til Statene en stund til. Ved Harrah's ser det ut til å foretas stadig hyppigere "loftsryddinger", og i høst ble det avvertert enda 100 vogner for salg, og det nye firmaet ønsker fortsatt å kutte ned på antall biler i årene som kommer. Det er snakk om å selge unna et sted mellom 700 og 1000 biler fra samlingen og så flytte de 6-700 fineste eksemplarene inn i en ny hall.

Så vil du se 12-1400 biler utstilt på en gang, må du nok ta turen til Harrah's ganske snart, samlingen er nok dessverre i ferd med å "smuldre hen"!

ooo000ooo

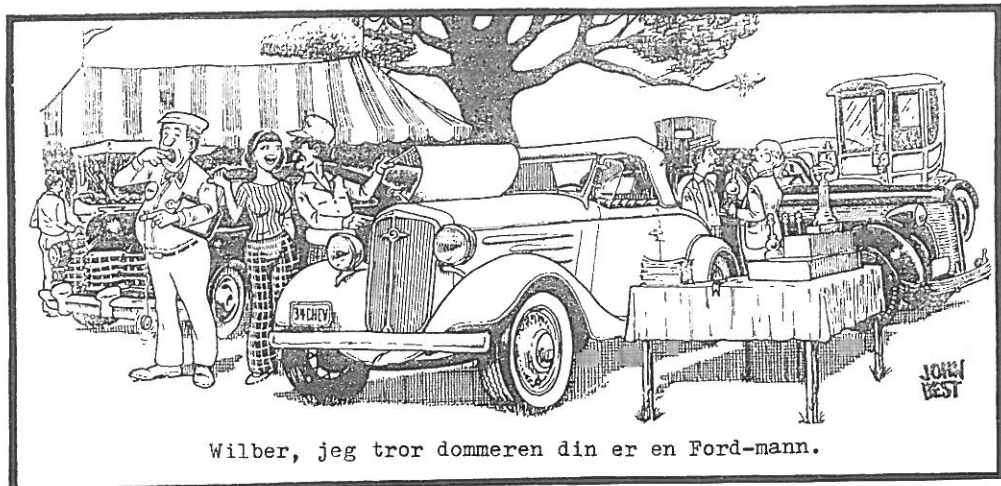
FORD V8 KLUBBENS LOTTERI er avsluttet, og det er kommet en del spørsmål om trekningen, så vi gjengir trekningslista her i avisa også. Førstepremien som var 4 stk. BF Goodrich 6.00x16 Whiteside dekk kan dere imidlertid se langt etter, for det ble vunnet av Thorstein Hansen fra Rådal, og han har en 1941 Ford Tudor De Luxe å sette dem på.

Gevinstene fra 2 til 10 ble vunnet på følgende nummer:
2419, 1919, 0115, 0041, 0133, 0484, 0512, 1673, 2360.

ooo000ooo

DET dukker stadig opp nye lokalklubber rundt om i landet. Vårt tidligere styremedlem, Per Bergheim, flyttet for et par år siden til Nordfjordeid, men interessen for gamle kjøretøyer ble tatt med på flytte-lasset, så nå har han vært med på å starte en klubb på stedet. Per er selv formann, og foreløpig har man samlet omkring 20 interesserte.

SELV har vi fått en ny naboklubb på Ringerike, og vi hadde jo også delttagelse på Høstløpet av et par av initiativtagerne, Torbjørn Grønvoid og Dag Snekvik. Interessen er ganske stor i traktene omkring Hønefoss, og flere biler er under restaurering, deriblant en meget spesiell vogn; en tidlig 20-talls fransk vogn av merket ALBA.



JUBILEUM har også våre danske venner i Nordjysk Vintage Motor Klub, de er 20 år i 1983, og vi i MHK er invitert til å delta i deres "Fødselsdagsløp" i Pinsen. (Se egen artikkel et annet sted i bladet.)

Vi gratulerer med jubileet og håper på et fortsatt godt samarbeide i årene som kommer!

ooo000ooo

TIL Danmark kunne vel også Alf tenkt seg, men det spørs vel om det blir i Plymouth'en denne gang. Det går i hvert fall sterke rvkter for tiden (like etter nyttår) om at den mangler et par metallplater med to bokstaver og fem tall (KE27025) som vistnok skal være ganske viktige for å få ferdes langs veiene på en legal måte.

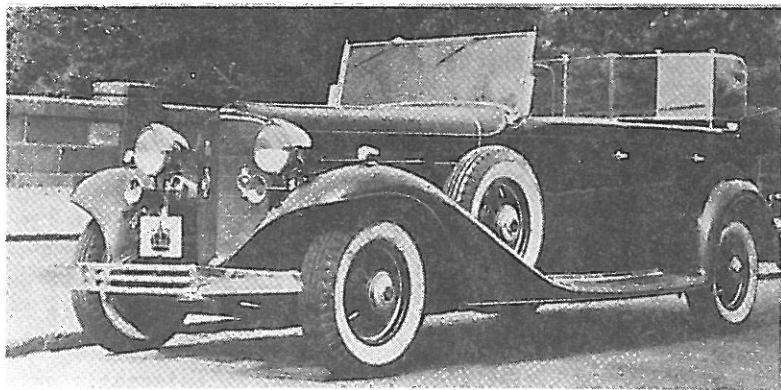
Stemmer dette, Alf???

ooo000ooo

FRA Hans Øye i Nesbyen fikk vi før jul svar på vår "etterlysning" av hvordan det var gått med H.M. Kong Haakons 1931 Lincoln. Den eksisterer i beste velgående hos Ola Borge, Lonevåg ved Bergen. Den samme Borge driver for øvrig Kromlørfabrikk og skaffer rimelig skinn til bilene (rimeligst om man reiser bort og finner noe på restlageret).

ooo000ooo

AT Det danske Kongehuset har hatt fine biler skulle vel understående bilde av Kong Christian X's Cadillac vise. Bilen ble tidligere eid av Cadillac-samleren Palle Jensen på Fyn, som har omkring 70 vogner av merket. Dette eksemplaret ble imidlertid eksportert til USA for en del år siden.



ooo000ooo

ELLERS skjer det jo stadig noe med medlemmenes vognpark, noe blir kjøpt og solgt, mens andre nærmer seg ferdigrestaurering. Blant de som ikke ligger på latsida er Fridgeir Normann. Dodge pickup'en er nok når dette leses kledd i ny lakk. Fargen er ukjent for uidentifiserte, men vogna blir kanskje å se på sommerens løp? Oddleif Kvålseth '27 Chrvsler nærmer seg også fullføreelse etter hva vi hører. Bjørn Themte i Mjøndalen kjøpte i fjor en '34 Nash i god stand, og nå har også faren blitt bitt av basillen, og han har kjøpt den 1931 Ford A Tudor "Sand Olsens" hadde for et par år siden. Hos Arild på Lierskogen har visstnok bussene fått selskap av en brannbil, en ca 1947 Diamond. I Drammen skrues det også intenst for å få ferdig en 1920 Cleveland motorsvkkel til sommersesongen. Bjørn Erik Lundstad er eier.

ANNONSER

SELGES: Tre halve, åpne karosserier til Ford T. Har også to dårlige skjermertil samme. Masse Corbina-deler. Kan skaffe mye deler til 1931 DKW.

KJØPES: Til T-Ford Coupe 1926: Reservehjulsbrakett, vindusheisemekanisme, felgving, sete. Topplukk til A-modell. Utvendig reservehjulsbrakett til 59-67 Anglia. Motor og gearkasse til 1939 Opel Blitz. Alt til og med 1953-årgang er brukbart. Er også interessert i motor av nyere årgang. Firkantede, vridde eiker til tråsykkel.

Henv.: Asle Wang, Hans Tordsensgt. 6, 3000 Drammen. Tlf 03-818009.

KJØPES: Til 36 Dodge: Grill, fanserfigur, glass til hovedlykt, 1 stk felg 6.COx16, 2 stk hjulkapsler. Framdel av karosseri til Opel Rekord 1964.

Henv.: Jan-Ove Regstad, Konnerudgt. 105, 3000 Drammen. Tlf 03-832133 e.17.

ANVISER: 1930 Stadbaker chassis og 1933 Plymouth.

Henv.: Bjørn Kolsrud, 3330 Skotselv. Tlf 03-756366(priv), 03-752224(jobb)

KJØPES: Alle deler til 1927 Buick Master (canadisk).

Henv.: Jan Roger Sand Olsen, Tlf 03-870120 lj. 167(jobb), 03-835484(priv)

SELGES: Til 1922 Chevrolet: motor, gear, forstilling, panser. Motor til 29/30 Chevrolet.

Henv.: Arne Lyngås, Rosevn 26, 3408 Tranby. Tlf. 03-850634

KJØPES: Hovedlykter til 1926 Chevrolet.

Henv.: Ulf Iversen Tlf 03-846122 (kl 07-19)

KJØPES: B.S.F. (Britisk Standard Fingjenger) gjengeverktøy.

Henv.: Tore Bjerke, Mikkelsveien 11, 3020 Krokstadelva.

KJØPES: Hudson 1930-33. Alt av interesse.

Henv.: Hans Grasli, Økernvn. 191, Oslo 5. Tlf. 02-642500 e.kl. 16.30.

Jeg ønsker sterkt original forlykt til Nimbus 1939 (Humlebien)
Jeg ønsker også til min 1934 DKW SB350: Bensintank med kran osv., eksopotter, lykteglass + lyktering foran, amperemeter og kilebolt til kik.

Henv.: Lars Ivar Løkken, Ellefsv. 6, 1370 Asker. Tlf 02-783216 (beskjed)

SELGES: Til Chevrolet 1929: Støtfanger kr.400,- , kalesjestativ og sidegardiner kr.400,-.

Henv.: Jan Sandholdt, Langrand 27, 3020 Krokstadelva.
Tlf 03-876258(priv), 03-876923(jobb)

SELGES: Ford Prefect 40-årene, komplett restaureringsobjekt selges kr. 6500,-

Henv.: Finn Bryhn, Spikkestadveien 109, 3430 Spikkestad.

ANVISER: '36 Chevrolet, '36 Buick (delebiler). SELGES: Noen '30 Essex chas-sideler. 5hk stasjonærmotor med dobbelt svinghjul, 1syl, åpen veiv, ca 1920.
KJØPER: Til 1930 Hudson: Radiatoremblem, motor, gearboks, 4 treeikkehjul m/felg 18", radiator, kappe, panser, ratt, dørhåndtak, framre støtfanger, horn, baklykt, instrumenter. Er også interessert i deler til 1931 Hudson. Har noe å bytte med.

Henv.: Bjørn Kolsrud, 3330 Skotselv. Tlf. 03-756366(priv), 03-752224(jobb)

KJØPER: Karosserideler til Dodge eller Fargo last 1956. Bensinpumpe, stor håndpumpe uansett slag.

SELGES: Delemotor 1928 Chevrolet, deler til 1937 Buick. Høyre forskjerm og grill til 36 Dodge, grill til 38 Plymouth, deler til 39 Plymouth. Motor, gear, foraksel, kardan til Austin "8" 38-39mod. Topplokk til Mercedes 170. Topplokk til Willys Henry J. (passer på militær JEEP). Flere Ford B motorer, 85hk V8 1942 Canada (delemotor), 1938 V8 85hk, motor til "10" eller Prefect, Vedette V8-motor 1950. Gearkasser til: A-modell last, B-modell, V8 1946, "10" eller Prefect. Kardan til 1942 V8 og til T-modell last. Radiator til 1946 V8 last. Foraksel med felger 1929. Panser til 1946 last, grill til 1946 person. Topplokk i aluminium til 1939 Tanus.

Henv.: Leif Pettersen, Enga 9 (postboks 81), 3020 Krokstadelva
Tlf. 03-876105.

KJØPER: Reserverhjulsfeste for utvendig montering Anglia 105/123E 1959-67. Litteratur om engelsk A-Ford. (alt av interesse.) Kjøper også original hovedlykt og forgasser til 1922 HD 1000. 1 eller 2 lærvesker for 50-calls MG.

Henv.: Kjell Thon, 3370 Vikersund. Tlf. 03-787377

KJØPER: Eksosanlegg til Norton ES2 eller 16H + bagasje til samme. Baksete til 1953 Tempo Sachs. Spiralfjærer til forgaffel til 1936 Indian jun Scout. Gamle kjøreklær herre str. 48 og dame str. ca 40. Litteratur om 1934 Nash LaFayette, ønsker også kontakt med eiere av samme merke.

Henv.: Bjørn Themte, Løkkeveien 38, 3050 Mjøndalen
Tlf. 03-876680(jobb), 03-878508(priv)

KJØPER: Hovedlykter til 1931 Hudson.

SELGES: Dekk: 2 stk 6.50x17 Firestone white-side m/slanger (nytt)
9 stk 4.50x21 m/slanger (nytt)
endel 5.60x15 diagonal (brukte), spesialolje for oppmyking av lær. 1931 Chevrolet chassis u/motor, person.

ANVISER: 1951 Chevrolet last, komplett restaureringsobjekt, 1946 Chevrolet pick-up restaureringsobjekt i mindre god stand.

Henv.: Jan Tolfsby, Tlf. 02-307314 (priv)

SELGES: 2 stk Hella H4 hovedlys for SAAB V4/99. Ubetydelig brukt, kr.150,-
KJØPER: Til 1931 Chevrolet: 4 panserhemper, originalt horn, 3 mullegardiner, 2 askebegre.

Henv.: Geir Hanevold, Tlf. 02-783155(priv), 02-389950(jobb)

SELGES: 1955 Opel Olympia vare, 40000 km, som ny, registrert og godkjent Biltilsynet. Bud ønskes.

Henv.: H. K. Hansen Tlf. 03-870120 (jobb), 03-835484(priv)

**VI VIL MINNE OM AT VI FORTSATT HAR FØLGENDE
KLUBBUTSTYR TIL SALGS:**



Vognmerke, emaljert.....	120,-
Jakkemerke, stoff.....	26,-
Jakkemerke, emaljert m/nål.....	30,-
Merke, emaljert uten nål.....	30,-
Pute m/klubbmerke, komplett.....	35,-
Putetrekk m/klubbmerke.....	30,-
T-skjorte, voksne/barn.....	35,-

Dette kan kjøpes på møtene av kassereren eller bestilles fra klubb-
adressen: MHK-Drammen, Postboks 2193, (Strømsø), 3001 DRAMMEN.

Hos BILUTSTYR A/S, DRAMMEN har medlemmer av MHK følgende rabatter:

Motoroljer. Nettopris=	25%
Dekk, ferdig montert	+30%
Filter.....	+25%
Vindusvisker.....	+25%
Batterier.....fra	+25%
Rekvisita.....fra	+20%
Verktøy.....	+10%



Iver Holtetsgt. 45,
Rundtom,
3000 Drammen

Telefon (03) 81 99 92

MEMLEMSKORT VISES.



Tollbugt. 102 - 3000 Drammen
Telefon 81 80 80
Bank: Buskerudbanken A/S, 9201.05.05005
Postgiro 3 50 16 99

-10% på alle varer.

Fridtjof Ristvedt

3320 Vesfossen
Telefon 75 7175

Billakk. "Standox" -	25 %
Kamasa verktøy -	35 %
Makita el.verktøy -	20 %



Landfalløya 49. 3000 Drammen.
telef 03-83.12.44.

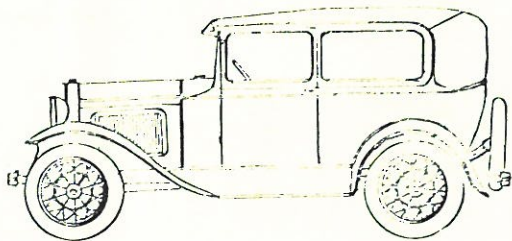
Leie biltransporter 2000 kg. døgn	Kr.175.-
" " " weekend	Kr.300.-
Leie varehenger 600 kg. (200 x 150 cm)	døgn Kr.100.-

På disse priser ÷ 20 % pluss moms.

FRA TESS DRAMMEN A/S har MHK-medlemmer fått følgende tilbud:

TESS Håndbok	- 10% rabatt
Kileremmer	- 25% "
Håndverktøy	- 25% "
Kulelager	- 25% "
Yokota luftverktøy	- 25% "
Fein elektroverktøy	- 10% "

HUSK: MEMLEMSKORT MÅ FOREVISES VED KJØP!



OSTLANDET KAN MER ENN VETERANVOGNFORSIKRING

Vi dekker idag de fleste former for skadeforsikring,
det være seg forsikring av

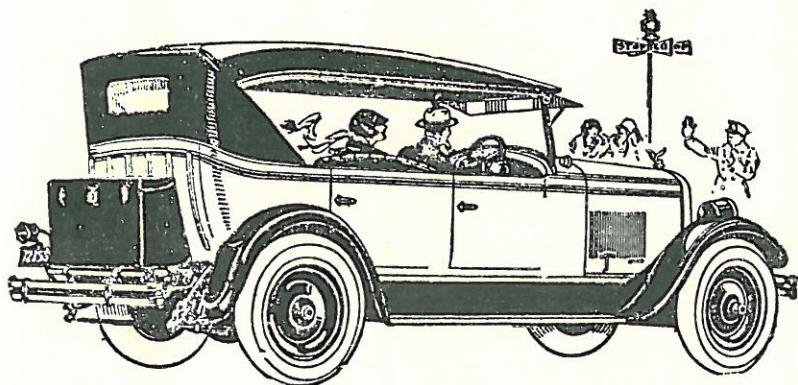
BILEN-HUSET-INNBOET-CAMPINGVOGNA-HYTTE

eller andre verdier.

Husk også hussoppforsikring.

Ostlandet
FORSIKRING

Var representant, Ola Høgseth, Tlf. 02 / 30 79 19
Kontor: Hvitfeldtsat. 12 Oslo Tlf. 02 / 66 1885



En utmaning till alla automobiler.

Prova och kör den nya Jewett själv, och Ni skall bli förvånad över denna vagns underbara prestationsförmåga. Sätt Eder vid ratten och njut utav den kraftmaskinen utvecklade. Tryck på gaspedalen, och Ni kommer att häpna inför den tysta, mjuka gången samt dess storartade accelerationsförmåga och snabbhet. Då Ni behöver fart — Jewett är färdig på ögonblicket. Från 3 kilometer i timmen till högsta fart är ett ögonblicks verk — på högsta växel — utan tillstymmelse av

vibrationer. Jewetts nya konterbalanserade vevaxel omöjliggör alla vibrationer. En tystgående kedja borgar för lång livslängd av dessa vagnar. Vid K. A. K.'s Göteborgs-avdelnings sommartävlingar den 11 & 12 Juli, V. M. C. K.'s baktävlingar den 23 Augusti, N. A. K.'s hastighetstävlingar den 30 Augusti, Motormännens Riksförbunds hast- & baktävlingar på Skedalavägen den 6 d:s och K. A. K.'s Skåneavdelnings baktävlingar vid Skärålid den 6 d:s, var Jewett snabbaste Standardvagn.

SPECIFIKATION ÖVER JEWETT.

Motorn: 6-cylindrig, 82 x 127 mm. smord medelst trycksmörjning, generator och startmotor som skiida aggregat, transmission genom tystgående kedja med automatisk spänning, självjusterande clutch med lameller av sågbladstål, tystgående växellåda med

fyra hastigheter, oljetäta polhems-knutar helt av stål, extra grova axlar. Ballong-cord-ringar: 31 x 6.25. Hjulbas: 2.85 mtr. Fyrhjulsbromsar av Lockheeds hydrauliska typ, på begäran mot en låg extrakostnad.

PAIGE ^{8-New}  **JEWETT**