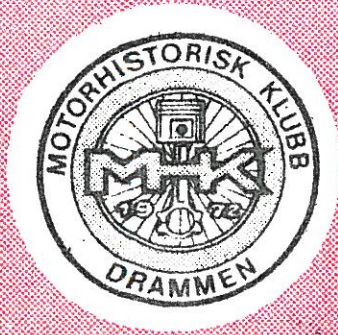
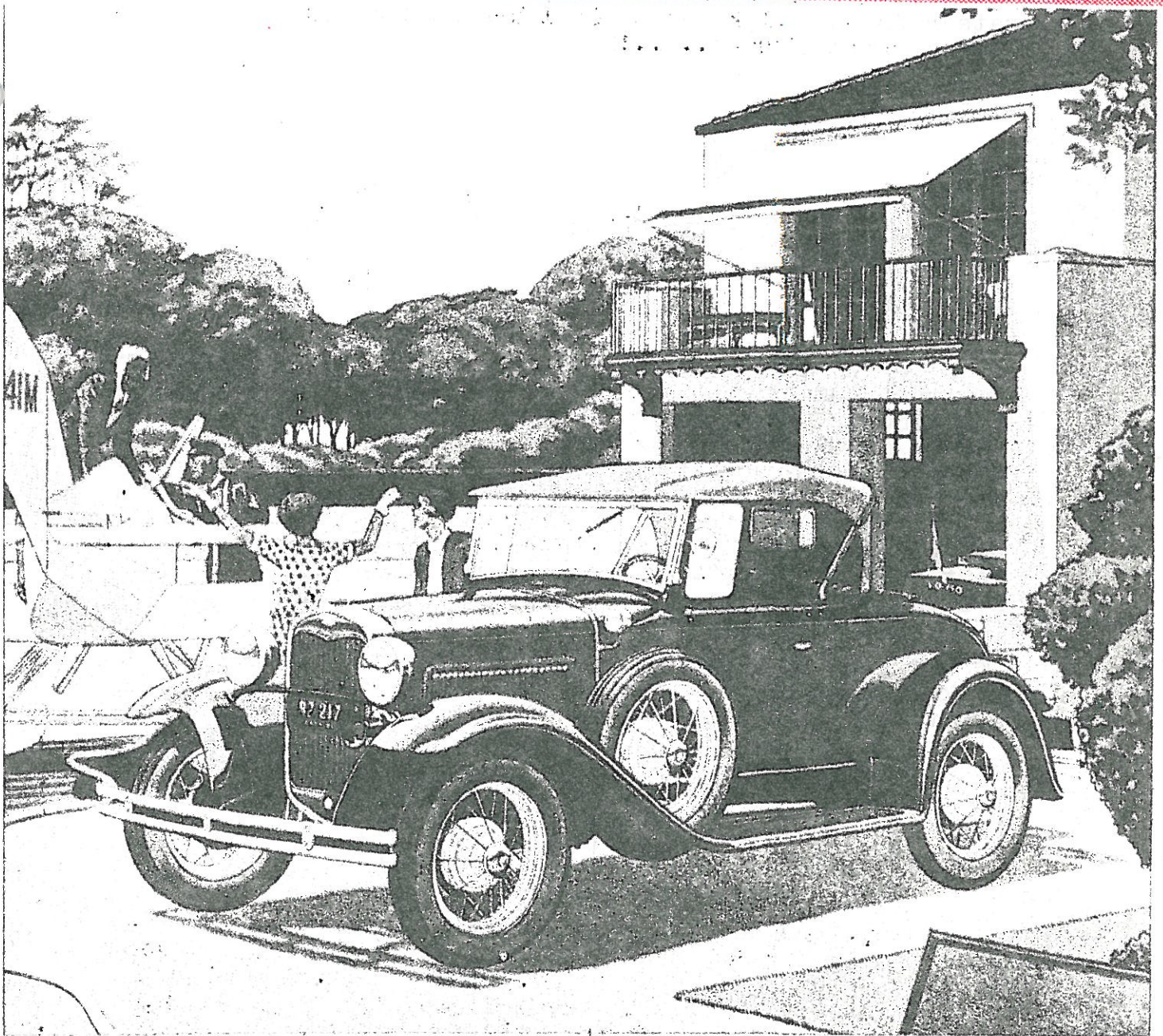


10 · 76



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb- Drammen»

TIPS

Fra kollega AUTOVETERANEN låner vi dette tipset som et medlem av SVBK har sendt inn:

Eiere av Ford V8 (USA) fra 1937-38 som måtte ha vanskeligheter med hovedlysreflektorene, kan bytte dem ut med innsatser fra hovedlyktene på Opel Rekord 1958. De skal etter sigende passe eksakt.....!

TIL abonnentene

En rekke av våre medlemmer abonnerer på MOTORHISTORIKEREN. For en del av disses vedkommende utløper abonnementet ved årsskiftet, d.v.s. i og med mottagelsen av dette nummer. Dersom man ønsker å opprettholde avisforsendelsen kontinuerlig uten avbrudd, er det nødvendig å fornye abonnementet så snart som mulig, og senest innen utgangen av desember. Alle som har forfall på abonnementet vil vedlagt dette nummeret finne et postgiro-innbetalingskort for fornyelse, samt en "huskelapp". Ta turen på postkontoret jo før jo heller, så går du ikke glipp av neste nummer.

-Det vil ikke bli gitt ytterligere varsel eller purringer!

De som ikke finner innlegg i form av giroanvisning eller huskelapp i dette nummer kan ta det med ro. Abonnementet løper da inntil man mottar varsel om forfall.

RED.

FORSIDEN

A-Ford på forsiden nå igjen...? Ja, ganske riktig, og det skal innrømmes at det er ikke den eneste gangen så skjer. Uten at red. kan sies å ha noen spesiell forkjærlighet for denne bilen, (og ikke noen motforestillinger heller, for den saks skyld!) må det i rettferdighetens navn medgis at den berømte og populære A-Forden er en både fin og morsom bil, ikke minst i roadsterutgave som modellen på forsiden. Så dere "lyt tåle det", nok en gang.....

motor HISTORIKEREN

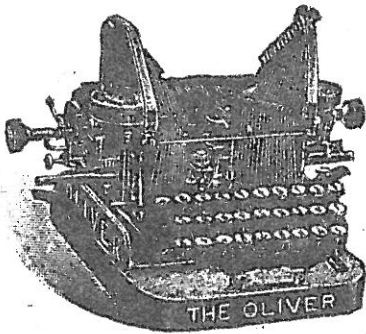
(Tidl. "Gammelbil-Posten")

Organ for

"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTÖR og UTGIVER:..... Öivind Langeland
AVISENS POSTADRESSE: "MOTORHISTORIKEREN" , box 1081, 3001 Drammen

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



Vi har inntil nå i vår enfoldighet vært av den oppfatning at det å kjøre gammelbil er en syssel som hører sommeren til. Det ser imidlertid ut til at dette er en noe uriktig oppfatning; i alle fall har vi konstatert at det later til å bli stadig mere alminnelig å trille en tur med gammelbilen også vinterstid.

Forleden torsdagskveld, i mørke og minusgrader med speilglatte gater, møtte vi i byens utkant en førkrigs Chevrolet, og ved en annen anledning har vi også observert i vintertrafikken en A-Ford. Det skjedde under kjøreforhold da vi anså det som "normalt" for slike biler å stå oppjekket i en tørr garasje. Men hva er igrunnen normalt i våre dager....?

Og egentlig: -hvorfor ikke tøye gammelbilsesongen en smule? Man skal vel ikke automatisk ta for gitt at alle nærer den samme antipati for utendørs aktiviteter i vinterhalvåret som undertegnede, og er like pysete kontra snø og kulde. Hvis man besitter en lukket bil med et noenlunde varmeapparat, -eller har en varm og god kjørefrakk og trekke på seg-, og bilen dertil er utstyrt med fire gode dekker, skulle det for såvidt ikke være noe i veien for at gammelbilen burde være vel så anvendelig om vinteren som en hvilken som helst bil av moderne årgang.

Ikke vet vi om det kan sies at tendensen går i retning av helårs bruk av de gamle kjøretøyene; -et par enkeltstående tilfeller er ikke godt nok grunnlag for å uttale seg kategorisk om dette. Men det skulle ikke forundre oss om den dagen ikke er så fjern, da det blir arrangert vinterlige gammelbilrally's eller "picnic"-utflukter. Hva med f.eks. "kanefart" i julehelgen pr. gammelbil..? Skulle tro det åpnes mange muligheter. For dem som orker.....

Ö.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strömsjö), 3001 DRAMMEN

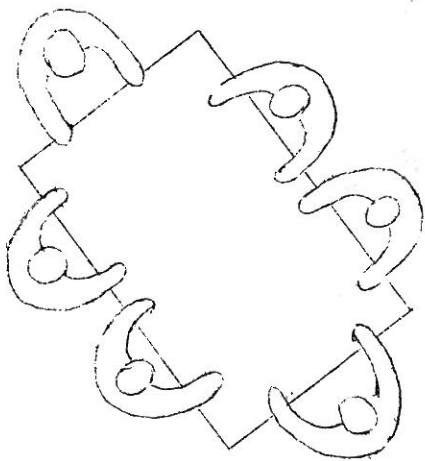
- Postgirokonto 3 75 09 24 -

STIFTET 18. OKT. 1972

S T Y R E T :

FORMANN:	Per Löken,	Leirduevn. 29,	1349	BYKKINN	tlf. 13 08 04
NESTFORMANN:	Mads B. Jostad,	Tømmeråsvn. 24,	3060	SVELVIK	tlf. 84 20 65
SEKRETAR:	Svein Burvald,	Konvallvn. 28,	3430	SPIKKESTAD	tlf. 79 44 46
KASSEFER:	Peder Danielsen,	Kringlavn. 6,	3050	MJØNDALEN	tlf. 82 66 51
STYREMEDLEM 1:	Per Berghelm,	Vårveien 37 B,	3000	DRAMMEN	tlf. 81 83 80
STYREMEDLEM 2:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000	DRAMMEN	tlf. 83 68 21

Medlemskontingent 1976: Kr. 10,- - 1977: Kr. 25,-



møter

MEMLEMSMÖTET I NOVEMBER.

Tirsdag 2. november var det atter medlemsmöte i MHK-DRAMMEN, og lokalet skulle denne gang bli temmelig fullt; ja, det ble etterhvert nokså vrient å skaffe sitteplass til alle....

Mötet ble åpnet av vår nye formann Per Löken klokken 19.01. Etter den tradisjonelle velkomsthilsen, og presentasjon av førstegangsbesökende på HV-huset, ble vi först forelagt mötets dagsorden.

Kåre Lågstad fra Idrettslaget Vinn i Sande hadde mött opp, og han fikk så ordet. Han takket innledningsvis for godt samarbeide mellom hans klubb og vår i anledning av "Sandedagene 1976", og berönte de deltagende veteranbil- og mc-eiere for fin og sporty oppslutning omkring arrangementet. Deretter delte han ut en minnepremie, en krystallvase med Vinn's merke inngravert til alle som deltok under "Sandedagene 1976", og avsluttet med önsket om et fortsatt og lignende samarbeide klubbene imellom.

Formannen kunne fortelle at det er mulig å skaffe skinn kjöreluer av gammeldags fasong fra et engelsk firma, og styret vil på klubbens vegne forsöke å innhente et pristilbud på et antall slike luer.

Medlemmenes 10 minutter bragte som vanlig for dagen en rekke etterlysninger etter kjöretöyer og deler. Martin Giljamse hadde med seg noe gammelt sveiseutstyr hvis anvendelsesområde lot til å være noe uklart, og sökte hjelp av de tilstedeværende i den anledning.

Så var det servering av kaffe og kaker, med den populære pausen som gir anledning til å skape kontakt medlemmene imellom. For mange er kaffepausen mötets viktigste innslag, og blir sjelden lang nok. Som vanlig gikk også denne gang loddsalget til aftentrekningen godt, og trekningen ble foretatt umiddelbart för pausen var omme.

Vi ble så presentert for formannen i Norsk Veteran Motorsykkkel Club, - Arne Hoel-, samt en annen av klubbens representanter (som referenten beklageligvis ikke oppfattet navnet på). Disse bragte med seg en rekke fargelysbilder som ble vist i tilknytning til sakkyndige kommentarer, og de fortalte dessuten om sin egen klubb. Videre viste de farge/lydfilmer fra mc-arrangementet "Skogslöpet", samt fra de to siste års "Sandvigen-Sundvolden-löp". Et atbytterikt og interessant innslag, ikke minst for våre mc-entusiaster, som hittil kanskje har fölt seg satt i skyggen av veteranbilene.....

Dermed var faktisk kvelden gått, det gjensto bare å takke for denne gang og å önske på gjensyn til nytt möte (og ekstraordinær generalforsamling) tirsdag 7. desember.

ref.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

STYREMÖTE ble avholdt på Central Hotell i Drammen tirsdag 23. november. Styret var noe "amputert", idet sekretären var fraværende; til gjengjeld var Per Gran-Henriksen til stede i anledning av å gi rapport om forholdene på låven, Lierskogen.

+ + + + +

notiser

Vi har fått vite at Drammensfirmaet Ingeniør Fadum's beholdning av kulelager til eldre bilmodeller etterhvert er overtatt av et Trondheimsfirma. Dette firmaet skal ha sikret seg også andre lignende restbeholdninger av ymse lager, så de som måtte mangle noe innen kule/rulle-lager kan kanskje ha utbytte av å ta kontakt med dette firmaet. Adressen er -:
ABRA KULELAGERSENTERET, Mellomveien 12, 7000 TRONDHEIM.
Telefon: (075) - 22 248.

Neste års avvikling av SANDEDAGENE er fastlagt til den siste helgen i juli; noe det kan være vel verd å notere seg, med tanke på deltagelse.

Vi nevner allerede nå at vårt medlemsmøte i mars neste år IKKE kan avholdes den første tirsdagen i måneden, da det kolliderer med skjermbildefotografering, som legger beslag på lokalene. Marsmøtet må altså derfor forskyves til den 2. tirsdag i måneden, som blir TIRSDAG 8. MARS !

Det har vært generalforsamling i Norsk Veteranvogn Klubb. Det skjedde torsdag 21. oktober i Esso Taverna på Hövik i Oslo, i nærvær av 40 medlemmer. Vi har merket oss at NVK har høynet medlemskontingenten fra og med 1977. For medlemmer bosatt i Oslo-området øker den fra 80 til 100 kroner pr. år, og for medlemmer utenfor Oslo-området øker den fra 50 til 80 kroner pr. år. Valget ga svært små endringer i styrets sammensetning. Som formann ble gjenvalgt Björn Petter Gjerdrum, mens styremedlem Olav Brennsund fratrer og erstattes av Halfdan Prösch. Som varamenn valgte man Olav Brennsund, Björn Andresen og Sparre Randsby. Pr. 12. oktober 1976 hadde NVK 493 medlemmer.

Det er lagt opp til tradisjonell årsfest i MHK en gang i slutten av januar måned. Nærmere detaljer om arrangementet foreligger ikke i skrivende stund, men vi formoder at det blir kunngjort enkeltheter om den forestående festen når opplegget er endelig. Men det skader vel ikke om man allerede nå tar spørsmålet om deltagelse opp med kona,-sannsynligheten taler for at påmeldingsfristen blir januarmøtet.

Redaksjonen vil minne om at fristen for annonser og stoff til MOTORHISTORIKEREN er den 20.de i måneden. Det er nemlig tendens til å vente til i siste liten med å sende inn manuskripter, ofte kommer de bare få dager før avisen går i trykken. Vi M Å ha en rimelig tid på oss til redaksjonell behandling av stoffet (plassdisposisjon, utskrift av sten-siler etc.) og stoff som kommer etter den 20.de kan ikke uten videre påregnes å komme med i det første nummeret av avisen. Så vennligst overhold "deadline", ellers må stoffet stå over en måned.....!

Ellers ebber det jo ut med året 1976, og ved årsskiftet er det atter tid for betaling av medlemskontingent for neste år. Som kjent har generalforsamlingen besluttet å høyne kontingenten til kr. 25,-, som vel ikke skulle være noe uoverkommelig belöp. Vi henstiller herved om at man snarest sørger for å betale kontingenten for kommende år, slik at det ikke går i "glemmeboken". De mer fjerntboende medlemmer vil finne et postgiroinnbetalingskort som bilag til dette nummer av avisen, slik at de kan ordne kontingentbetalingen på nærmeste postkontor.

PACKARD, bilen som aldri vil bli glemmt

Det var drømmebilen i 20- og 30-årene. Navnet alene førte tanken hen på luksus og rafinement. I dag er merket borte, men det vil leve i erindringer så lenge det snakkes bil mann og mann imellom.

I disse dager, for 76 år siden, la to brødre siste hånd på arbeidet med en ny "hesteløs" i et verksted i Warren, Ohio, USA. "Ohio" kalte de bilen, og den var tvers igjennom et solid håndverksarbeide. Egentlig hadde de ikke planer om å sette igang produksjon i større målestokk av denne bilen. Brødrene James og William Packard drev en fabrikk for elektrokabler, og de greide seg godt. Men folk som så denne bilen, og de som fikk lov å kjøre den, ville svært gjerne ha maken. Og en venn av dem, Henry Bourne Joy, var så begejstret at han nærmest insisterte på at brødrene skulle bygge en bilfabrikk. Joy hadde ikke bare penger nok; han hadde også solide tekniske kunnskaper, og erfaringer fra annen avansert produksjon, etter datidens målestokk. Så i 1903 ble Packard Motor Car Company registrert i Detroit. Det var innledningen til et ærefullt kapittel i bilens historie.

Packard-brødrene bestemte seg med en gang for å gå inn for kvalitetsbiler, biler for folk som var villige til å betale det de var verd. I 1912, mens Henry Ford var i full sving med å bringe prisene på sine T-Forder ned omkring 500 \$-nivået, og mens en kvalitetsbil som Reo kostet 1500 \$, kostet en Packard 8000 \$. En Packard ble et prestisjesymbol ut over de vanlige.

I 20-årene, mens velstanden var stadig stigende i brede lag av befolkningen, utgjorde salget av luksusbiler 10 % av det samlede bilsalg. Packard hadde aldri mindre enn 3 % av det samlede salg på det amerikanske hjemmemarked, og dertil hadde fabrikken betydelig eksport.

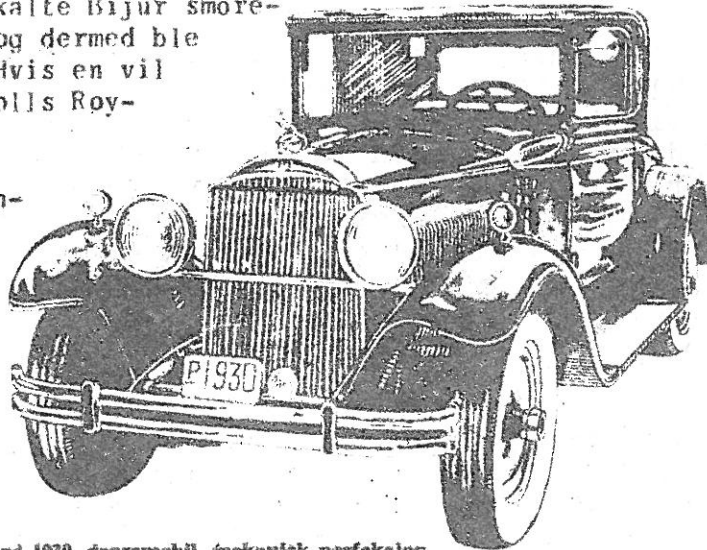
Frem til 1925 var det investert i alt 25 millioner dollars i Packardfabrikkene, et betydelig beløp i de dager. Men pengene var vel anvendt. Packard-fabrikken var en av verdens mest moderne, og bilene hørte til verdens mest avanserte. Forhandlerne hadde 4 - 6 måneders ventelister, og det var meget sjelden at en bilkjøper som ikke hadde bestilt sin Packard kunne gå inn til en forhandler, kjøpe en, og kjøre den bort. I 1927 solgte Packard tre ganger så mange biler som Cadillac.

I en tid da Henry Ford holdt fast ved sitt slagord: Fordkjøpere kan få hvilken som helst farge på bilene, så lenge den er sort!, kunne Packard-kjøpere velge og vrake mellom farger og innvendige tekstiler eller skinn. Uten pristillegg.

De tekniske finessene Packard kunne varte opp med, skapte ikke så lite misunnelse hos konkurrentene. I 1925 kom fabrikken med det såkalte Bijur smøresystem. Man trakk ut en hendel på dashbordet, og dermed ble 32 smørepunkter automatisk tilført smøreolje. Hvis en vil ha et tilsvarende system idag må en kjøpe en Rolls Royce, til en pris av 150 000 - 200 000 kroner i norske penger.

I 1925 kostet en Packard rundt regnet 15 ganger så meget som en Ford eller en Chevrolet. Men etterspørselen var stadig stigende. Til den skjebnesvangre "sorte fredagen" i 1929, da USA's økonomi fikk sitt store tilbakeslag, det var produsentene av luksusbiler det gikk hardest ut over i bilindustrien. Men Packard holdt allikevel stillingen. Selv under de verste depresjonsår var det alltid kjøpere, i USA eller på eksportmarkedet som kunne betale det en Packard kostet.

Fabrikken gjorde seg bemerket på ett



Packard 1930, drømmebil, mekanisk perfektjon, og status-symbol.

spesielt område: Reklamen. Både i annonser og brosjyrer ble det brukt beherskede ord og vendinger. Reklamen var vederheftig. Firmaet gjorde det bare klart for enhver at de solgte et verdifullt produkt, og var stolt av det.

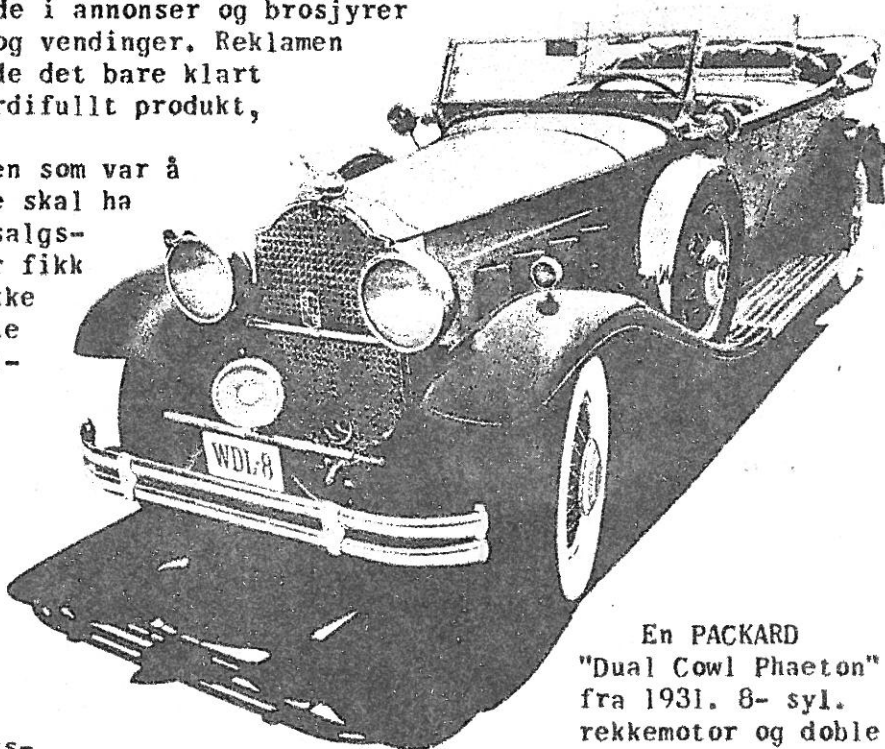
Den verdensberømte setningen som var å finne i enhver Packard-annonse skal ha kommet på følgende måte: En salgssjef hos en Packard-forhandler fikk besøk av en kjøper som ennå ikke hadde bestemt seg, og som fyrte av en salve med spørsmål om alle tenkelige og utenkelige ting ved bilen. Salgssjefen ble utålmodig, og til slutt sa han: - Hvis De tenker på å kjøpe en Packard så gå og spør en som eier en ! Dette svaret ble senere fabrikkens berømte reklameslagord :
" Ask a man who has one."

Packard-fabrikken var som alle andre amerikanske bilfabrikker engasjert i rustningsindustrien under den annen verdenskrig.

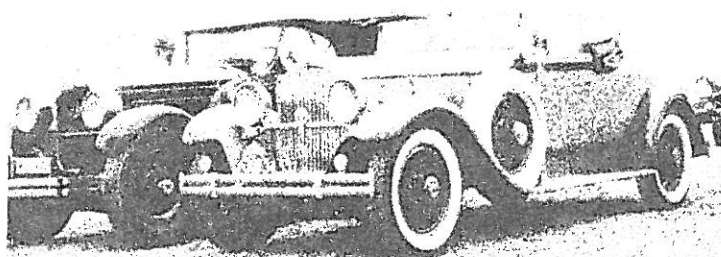
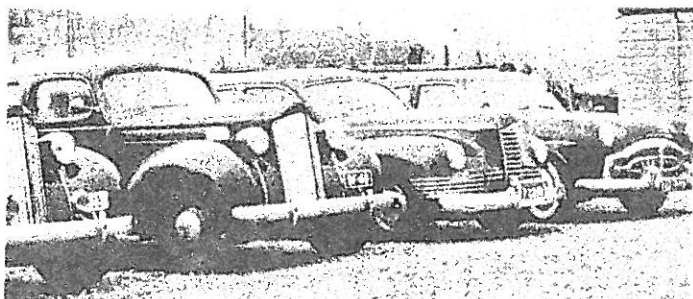
James og William Packard var borte, men fabrikkens ledelse var fast bestemt på å føre de ære-rike tradisjonene videre da krigen var slutt. I 1947 kom Packard Clipper, en kvalitetsbil i en tid da det var kamp om høyverdige råvarer. De modellene som fulgte etter var alle avanserte. Ethvert nytt teknologisk fremskritt ble tatt i bruk for å høyne kvaliteten. Men salget gikk nedover. Den "ønde sirkel" innen bilindustrien var begynt. De store ble større, og de små forsvant. Den siste "ekte" Packard var Packard Predictor, en bil med doble frontlykter som kunne trekkes inn i panseret og dekket med kapsler når de ikke var i bruk, et avansert ventilasjons-system, profilerte støtfangere, og mange andre finesser. Bilen var en forløper for de bilene som skulle se dagens lys i de følgende ti år.

Men firmaets skjebne var allerede besejlet. Studebaker kjøpte opp Packard, og endret en av sine egne modeller i retning av Packard-stil, men publikum godtok det ikke. I 1957 og 1958 ble det bare solgt ialt 7800 "Packard-biler", forkleddes Studebaker-biler. Og fra 1959 var merket borte.

Idag holder Packard-veteran-klubber over hele USA liv i tradisjonene. Med jevne mellomrom holdes det sammenkomster for medlemmene av Packard-klubben, og entusiastiske tilhengere kjører hundrevis av mil for å delta. Bud Junau, tidligere visepresident i Californias Packard-klubb, kjørte et år 3200 kilometer over Rocky Mountains og gjennom Mojave-ørkenen for å komme til et slikt treff. -" EN ren søndagstur," sa han til pressen. "Hva er vel det for en Packard? Just ask a man who owns one...."



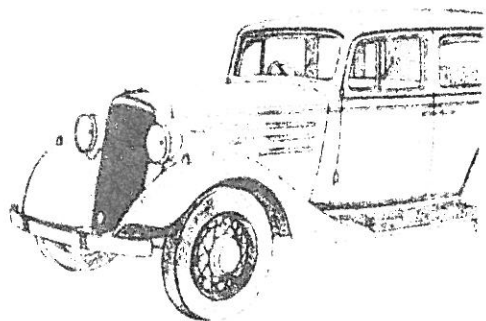
En PACKARD
"Dual Cowl Phaeton"
fra 1931. 8- syl.
rekkemotor og doble
frontruter....





HERMANN'S BUICK

1967. Hermann var 18 år gammel, hadde nettopp tatt førerkort, men han var uten bil. Hva annet hadde han da i tankene enn det å få seg egen bil? Men hvordan? Han gikk på kolen, hadde lyst på en stor amerikansk "raggarbil", men han hadde kun 600 kroner å jøpe bil for. Hermann konstaterte at drøm og virkelighet stod et stykke fra hverandre. Nei, det var ingen grunn til å gi opp håpet før han hadde forsøkt, for bil skulle han ha! Bilinteressen hadde alltid vært tilstede, fra "krabbe-alder" og oppover. Før ikke så alt for lenge siden ble Dinky-Toys'ene lagt vekk, og plastikkbyggesettene overtok. Ikke fly og båter, men biler, og helst gamle biler fra 1920- og 1930-årene fordi disse var så morsomme å se på. Det var under bygging av en slik bil at Hermann fikk sin ide. Kanskje han kunne få en "gammelbil" for 600 kroner? Tanken ble omgjort til handling.



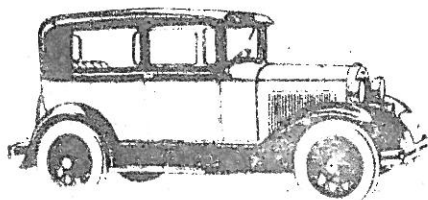
Skraphandlere, bruktbilselgere, biloppfugningsfirmer, låver, garasjer og lagerplasser ble besøkt. Det skulle vise seg senere at dette ikke ble eneste gangen han besøkte slike steder. Men i første omgang var disse besøkene resultatløse. -" Bil for 600 kroner? Nei, det var grenser for hvor lite en bil skulle

oste!" Slike og liknende reaksjoner ble Hermann møtt med. Han hadde ennå ikke noen ide om hvorledes bilen skulle være, bare at prisen måtte holde seg rundt 600 kroner.

Tilslutt ble imidlertid hans forsøk og strev kronet med hell. Langt oppe i Ådalen ord for Hallingby fant han sin første bil. En Chevrolet Master de Luxe 1933-modell. Bilen stod fast i gjørme til over stigtrinnene, men etter en dags arbeide med spade, akke, planker, traktor og vinsj, forlot Chevrolet'en plassen sin med et "svupp".

Visserliggen hadde bilen en masse feil og mangler. Men det gjorde ingen ting, da dette var hans første bil, med kjærlighet fra første øyekast, og kjærlighet gjør som jent blind. Hermann fikk hjelp av en venn til å sveise igjen rusthull i skjermene og å legge en stålplate over hullet og punktvis denne fast; kanskje ikke så pent, ettersom det gjorde ikke noe særlig ettersom bilen snart skulle kostmales med blå Bengalac... Taket var lekk, men det ble raskt tettet ved at brukt takpapp ble limt fast på taket. En del lignende "restaurerings-" og reparasjonsarbeide ble utført og bilen ble fremvist for Bilsakkyndige. Bilen ble godkjent, og en stolt eier kunne kru på skiltene. Den skulle komme til å gjøre mange forskjellige turer og utflukter, og var høyt elsket av sin eier. Ny ble Chevrolet'en kjøpt i 1933 av en drosjeeier i Allingdal; senere overtatt av en tannlege, en kontorsjef, en gårdbruker før den alt-å endelig havnet hos Hermann.

Tanken på å få et virkelig restaureringsprosjekt begynte etterhvert å bli sterkere, og drømmen var en stor cabriolet med en stor motor, f.eks. Mercedes, Horch, Cadillac eller Buick. Den erfarne leser vil nu etterhvert forstå at Hermann begynte å vise symptomer på en uhelbredelig sykdom: -"gammelbilsyken". Før han fikk prøvet å realisere sin drøm, stod Europa klar til å ta imot 3 venner + Hermann + 1933 Chevrolet'en på en erietur. Det var i 1968, og turen ble svært vellykket. De tok med seg en reserve dynamo (den eneste reservedel Hermann hadde til bilen), og fikk bruk for den før de nådde danskfergen i Larvik. Den originale dynamoen brant nemlig opp ved Sandefjord....!



Ellers gikk turen uten særlige problemer, bortsett fra at ventilene måtte skiftes og ventilsetene slipes (da motoren gikk på 3 sylindre), to dekk eksploderte, de kolliderte med en søppelbil, kjørte utfor vegen, og forstillingen bröt sammen. Men bortsett fra disse "små" episodene gikk bilen som en stoppe-klokke gjennom Danmark, Tyskland, Frankrike og Be-Ne-Lux-landene.

Samme höst kjøpte vår venn Hermann en A-Ford 1930 på Fagernes. Ingen stor, åpen bil akkurat, men dog en gammel bil. Tilbaketuren fra Fagernes med en A-Ford hengende etter Chevrolet'en i tau foregikk ikke helt uten dramatik. I en skarp sving forsvant Chevrolet'en ned i en bratt stenröys ca. 10 meter humpende og spretende nedover på hjulene over store utsprengte stenblokker, mens Ford'en ble stående igjen på vegen fordi tauet heldigvis rök. Etter 4 timers hjelp av en stor skogstraktor og vinsj var Chevrolet'en trukket opp på vegen igjen. Da var høyre forskjerm, stigtrinn, motorfeste og fjærfeste delvis revet av eller ödelagt. Men ferden gikk likevel videre med Chevrolet'en og Ford'en på slep. Litt på skjeve, riktignok, da høyre forfjær nu lå an på rammen, og med bevegelig gulv p.g.a. at motoren hevet seg ved enhver aksellerasjon, fordi bakre motorfeste hadde röket og gulvet ble presset opp i kupeen. Resten av hjemturen gikk problemfritt.

Restaureringen av Ford'en ble påbegynt. En god garasje ble anskaffet og vinteren gikk med til å restaurere Ford'en. Chevrolet'en ble midlertidig reparert og overlatt til en venn av Hermann som skulle bruke den som russebil. Etter at Ford'en var registrert, stod Europa påny på ferietur-listen. Denne gang var kjöretöyet i en betraktelig bedre stand. Turen Europa rundt inklusive Middelhavslandene ble kjört i 1969, og forlöp uten uhell av noe slag.

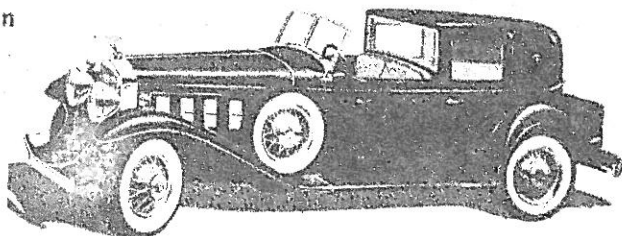
På hösten samme år fikk Hermann en 1930 Chevrolet Sedan av en eldre mann, og han ga bilen videre til en "nyfrelst" gammelbilkamerat. Hermann hjalp også en venn med å kjøpe en 1933 Essex Terraplane, som senere ble solgt videre til Spikkestad. En annen Chevrolet 1930 Sedan ble formidlet til Oslo.

Hermann hadde nu bukket helt under for "gammelbilsyken" og overalt hvor han kom, spurte han etter gamle biler eller deler. Dette ble etterhvert nesten en mani hos han og etterhvert som dette ble kjent av andre kom de med tips til han. Men ingen visste om "en stor åpen bil". Mange var de turer som ble foretatt med den kanadiske fordor A-Ford'en for å snuse opp biler, med vekslende hell.

Så kom Mor Norge og krevde at Hermann skulle forsvare henne. Militærtjenesten. Gammelbilinteressen fikk en knekk. Ford'en ble i 1971 byttet bort mot en bil av nyere dato. Da militærtjenesten endelig var slutt, slo "gammelbilsyken" atter ut i full blomst, -om mulig vel så intenst som tidligere. Ikke lenge etter var en 1928 A-Ford Phaeton ervervet. Den viste seg imidlertid å være svært dårlig, så den endte som delebil for en Kongsbergmann. Men at det ikke er så lett å holde seg unna A-Ford'er viste seg påny for Hermann. Snart var han nemlig igjen eier av en A-Ford, -denne gang en 1930 Tudor, som ble restaurert.

Vi har nu kommet frem til 1972, og Hermann har hatt mange fine turer med A-Ford'en. Så en dag skal han kjøpe et lite hus til seg og sin familie, og Ford'en må ofres. Den blir solgt til en entusiast nær Høksund. -"Nu", tenker Hermann, "har jeg sjansen til å bli frisk fra "gammelbilsyken". Alt han hadde av -og om- gamle biler ble gitt bort, solgt, eller kastet. -"Ikke mere gammelbil på meg!" var hans utsagn. Han önsket å beskjeftige seg med en mer hjemlig hobby nu når han hadde fått eget hus. Men folk som led av den samme "sykdom", og som visste hva de snakket om, fortalte han at dette kunne ikke holde. De hevdet at han ville falle tilbake til gammelbilhobbyen igjen, for er man först smittet av "gammelbilsyken" blir man aldri mer helbredet. Men Hermann trodde ikke på dem, og han skulle vise at de tok feil. Han flyttet inn i sitt nye hus, innredet kjelleren til modelljernbane-virksomhet, og trodde at "gammelbilsyken" nu ville forsvinne av seg selv. En stund så det faktisk ut til at så ville skje, men så meldte atter gammelbildrömmen seg, -drömmen om "en stor åpen bil" kom igjen smygende inn på han. Han solgte sin modelljernbane og måtte erkjenne overfor seg selv, sin familie og sine venner at han var og ble uhelbredelig angrepet av "gammelbilsyken"

Etter en tid kom han over en Opel Cabriolet 1938. Og nu var han så nær sitt mål med hensyn til gammelbildrömmen som han trodde



han noen gang ville komme. Men til hans fortvilelse oppstod det samtidig et tvingende behov for en mer moderne bruksbil, og Opel'en ble byttet mot en slik. Atter en gang var Hermann uten gammel bil. Men nu visste han at han ikke ville gi seg før han hadde "en stor åpen bil" i så god og original stand som mulig. Han søkte overalt, reiste mil på mil og la ned masse tid og penger på å skaffe seg "akkurat den bilen", som han så for seg i sitt indre øye. Selv utenfor landets grenser søkte han, men forgjeves. På sin leting kom han over noen gamle biler som ble formidlet videre til andre gammelbilinteresserte, da de ikke var en slik type han hadde lyst til å arbeide med. Andre biler som han kunne tenke seg var enten allerede solgt, eller de var ikke tilsalgs.

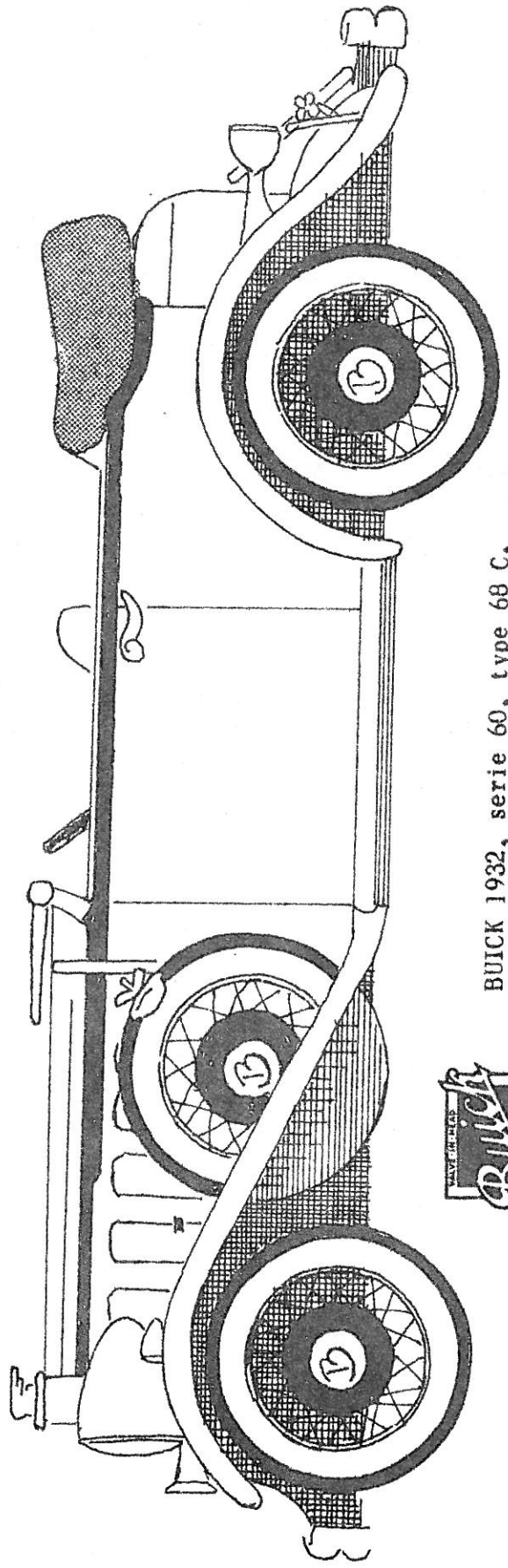
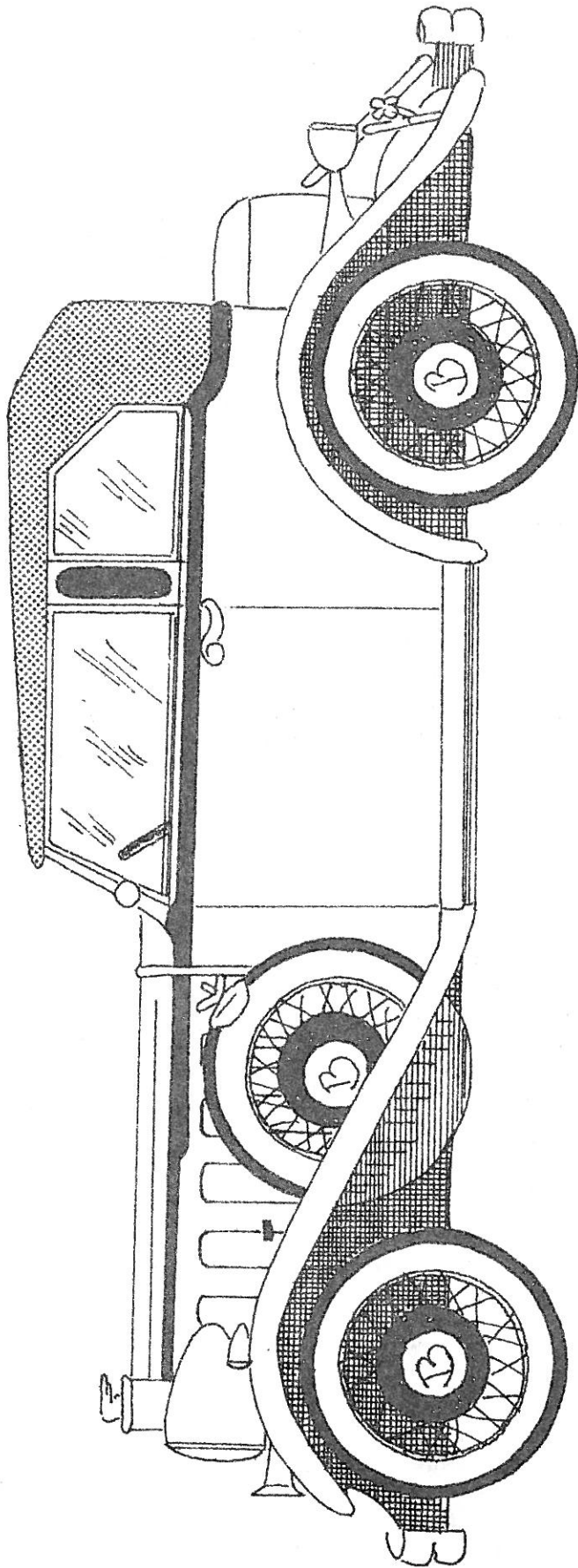
Motet og håpet om at han skulle klare å skaffe seg en stor åpen bil begynte å dale. Det var svært vanskelig å finne noen gamle biler. Nesten ingen ting ble tilbudt til salgs, og overalt hvor han reiste og spurte etter gamle biler var det omtrent ikke noe igjen som var verd å restaureres. Bare få år tidligere var det atskillig lettere å skaffe seg en bil, noe Hermann tolket dithen at det stadig er fler som skaffer seg -og holder på med- "gammelbil", noe som i sin tur igjen vil medføre at vi stadig vil få se "nye" gammelbiler på løp og arrangementer. Et gledelig aspekt, selv om det ikke hjalp vår venn Hermann det ringeste, -han stod fremdeles der uten bil....

Så en dag fikk han se en annonse hvor det ble avertert til salgs en 1930-modell åpen 2-seter Hupmobile. Ikke akkurat det vår venn hadde tenkt seg, det heller, men han ringte likevel det oppgitte telefonnummer. Dette vil nok Hermann aldri angre på, fordi det under telefonsamtalen kom frem at selgeren også eide en åpen 1932 Buick! Hermann's hjerte begynte å slå raskere. -"Endelig!" tenkte han. Men eieren var ikke særlig interessert i å selge Buick'en; -det var Hupmobile'n han skulle selge. Men om Hermann ville, kunne han ringe tilbake om en uke, så kunne de eventuelt snakke nærmere om Buick'en da. Vår venn Hermann forble taus en uke. Han tenkte. Tenkte, og drømte. Fantaserte om den aktuelle Buick'en, - "hans" Buick.... Og da uken var omme, ringte Hermann påny til mannen, som i mellomtiden hadde solgt Hupmobile'n. De avtalte å møtes en kveld der hvor Buick'en stod lagret. Hva Hermann ikke visste, var at selgeren hadde gjort samme avtale med de andre interessentene, og da han kom for å ta Buick'en i øyesyn, -i ro og mak, trodde han-, var det allerede flere kjøpelystne tilstede og betraktet bilen.

Det var "akkurat den bilen"; den var som i drømmen. En stor åpen bil, en Buick Cabriolet med 8-sylindret motor. Den bilen vil l l e Hermann ha...! Men det ville også de andre tilstedeværende kjøperne. En vill og uhemmet auksjon startet. Budene ble høyere og høyere, men enden på det hele ble at Hermann ble den lykkelige eier av sine drømmers bil.

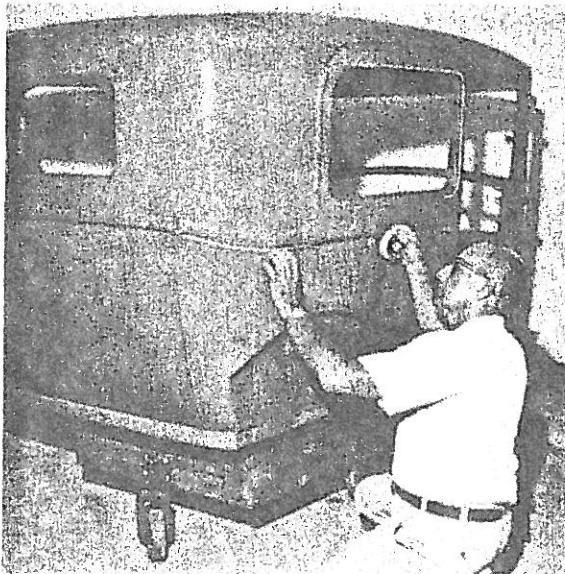
Buick'en var i en svært god originalstand både innvendig og utvendig, med originalt skinninteriør, nesten ny kalesje, lakk og fornikling, men selvsagt var det også mange ting som måtte fornyes og forbedres for bilen var "strøken". Men det jo nettopp litt av sjarmen og gleden ved denne hobbyen, at det stadig er noe som kan gjøres mer og mer lik originalen. Det viste seg snart at Hermann hadde fått tak i en riktig godbit. Det var en 1932 modell serie 60, type 68c. Den ble produsert i 370 eksemplarer, hvorav kun 20 ble eksportert. En to-dørs 5-seters cabriolet med sveivevinduer, frontrute som kan legges ned over panseret, og med en fast "koffert" bak samt et bagasjebrett. Karosseriet har en "sving" ned bak, slik at når kalesjen legges ned og man trekker på kalesjeposen, går kalesjen nesten i linje med overkanten på dørene.

Hermann's store drøm gikk i oppfyllelse tilslutt, etter nærmere 8 år. Intet under at Hermann er "en lystig fyr", eller retttere: en lykkelig fyr. Det gjelder bare å ikke gi opp håpet om å realisere "drømmen"....



BUICK 1932, serie 60, type 68 C.

RESTAURERING



Å restaurere kan vel best defineres med å sette en gjenstand tilbake til dens opprinnelige stand. Mange slags ulike gjenstander vil antagelig før eller senere ha behov for restaurering, men i denne forbindelse er det først og fremst motorkjøretøyer av eldre årgang vi tenker på som restaureringsobjekt.

Når objektet (vi forutsetter at det dreier seg om en gammel bil) er anskaffet og sikret et skikkelig husvære, er tiden kommet for å ta fatt på den mer eller mindre omstendelige restaureringsprosessen. "Mer eller mindre", fordi rekkevidden av det arbeidet man har innlått seg på svært sjelden kan forutsies; -mange ting av såvel positiv som negativ art melder seg nemlig først etter hvert som arbeidet skrider fremover.

Aller først bør man imidlertid forsøke å skaffe seg et skikkelig inntrykk av bilens tilstand; merke seg hva som må gjøres, og hva som eventuelt er så pass bra at det ikke er nødvendig å legge noe

arbeide på det. Hvis det er mulig, så start også opp motoren og kjør den varm. Lytt etter ulyder, og sjekk kompressjonen, - kanskje kan den gå ennå i mange år før den behøver overhaling, og dermed er mange penger "frigjort" til andre felter av restaureringen. Original lakk og originalt trekk bør såfremt mulig tas vare på. Husk at det jo hele tiden er tale om å bevare bilen slik den opprinnelig har vært, og en slitt lakk eller et velbrukt trekk kan være riktigere å ta vare på enn å lakkere om med moderne lakktyper eller trekke om interiøret med stoffer av ny dato. Bilens originalitet skal i størst mulig utstrekning beholdes, det må hele tiden være "den røde tråden" under restaureringsarbeidet.

En grundig saumfaring av restaureringsobjektet vil i svært mange tilfeller gi som resultat at bilen har behov for en fullstendig restaurering. Og det er sannelig ingen mild domsavsigelse, for da har man nemlig samtidig gitt grønt lys for noe som innebærer atskillig mer enn litt tukling med skiftenøkkel og skrutrekker....

Restaurering er i sannhet en omfattende oppgave, -slitsom, urenselig, tidkrevende og kostbar. Det er ensbetydende med olje i håret, sand i øynene, rustflak og skitt under skjorta, skrubbsår på knokkene, blåslåtte negler og ødelagte klær. Det betyr videre at man må ofre et par tusen timer av sin fritid (hvilket tilsvarer tre timer hver eneste dag i to år) i selskap med en "skraphaug" som det er mange år siden hadde krav på karakteristikken bil. Det vil igjen si at man i disse to årene må forsake mesteparten av det "de normale" fyller sin fritid: TV-hygge i "godstolen", å lese en god bok, gå en tur på kino eller på skauen, besøke venner eller slektninger, etc. etc. Man løper videre en viss risiko for at de samme "normale" (naboer og andre) hoderystende betviler ens mentale tilstand. Mener man seg istand til å utstå alt dette i den tiden restaureringen pågår, så er man faktisk allerede langt på vei kompetent for oppgaven.

Ettersom det er vår hellige overbevisning at man ikke kan gjennomføre en skikkelig restaurering uten å skille karosseriet fra rammen, består derfor jobbens første fase av demontering, demontering og atter demontering. Riktignok i en viss rekkefølge, og selvfølgelig med all mulig skånsomhet slik at alle deler blir minst mulig skadet eller deformert. Personlig vil vi velge å begynne med å skru av skjermer og stigbrett; da vil man snart få blottlagt de deler av karosseriet som vanligvis er sterkest utsatt for rustangrep og kan danne seg et foreløpig inntrykk av karosseriets tilstand. Som regel er det en fordel at haksetet er fjernet slik at man kommer til festeskruene for bakskjermene fra innsiden og kan gi disse en god porsjon rustløsende middel. Det hjelper å varme fastrustedde skruer til de er rødgloedende, - da redder man nesten alltid skruene fra å bli vridd tvers av. Men utvis den største forsiktighet så det ikke tar fyr i noe, som regel finnes det endel treverk i karosseriet som er lett antennelig, og gammelt støv og lakk brenner også som rene kruttet. Så ha en bøtte vann eller en vannslange i nærheten for sikkerhetens skyld.

Som regel er det en stor fordel å skru av dørene jo før jo heller. Da får man ordentlig "armslag" og best mulig lys inne i kupeen under arbeidet videre, og man reduserer dessuten vekten med mange kilo når karosseriet skal løftes av. Videre demonterer man også bensintanken (spesielt hvis den sitter i bakkant av rammen), slik at man kommer til de bakre festeboltene for karosseriet. Støtfangere må også tas av, de sitter alltid i veien, og trenger dessuten nesten alltid å sendes bort for sliping og fornikling. Radiator og -kappe, motorpanser, eksosanlegg og innvendige dørkplater er det også bare å fjerne snarest mulig.

Vanligvis er det 8-12 bolter som holder karosseriet til rammen, og disse er enten skrudd direkte gjennom rammen eller i braketter festet til denne. Disse boltene sitter ofte utrolig godt fast, og må noen ganger brennes av med skjærebrenner. Det finnes forresten et utmerket verktøy i handelen som "kløver" selv de mest umulige muttere, om man ikke skulle ha tilgang til skjærebrenner.

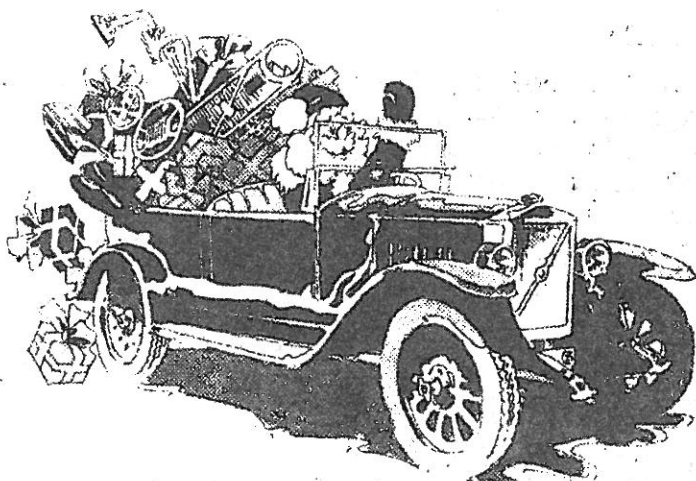
Når alle karosseriboltene er løse fra festene, tar man en siste sjekk for å forvise seg om at alle forbindelser mellom karosseri og ramme er frigjort. Glem ikke festet for rattstammen under dashbordet, speedometer-wiren, gass- og choke-wire, røret til oljetrykkmåler og termometer, og ellers alle ledningsforbindelser og betjeningsstagene mellom førerplass og motor.

Er man sikker på at alle forbindelser er løsnet, vil karosseriet kunne løftes bort av tre-fire "voksne" menn og settes tilside. Har man god plass settes det på bukker i passende avstand og arbeidshøyde slik at man kan "angripe" det fra alle sider. De som er mer "trangbodde" kan nøye seg med å løfte karosseriet 30-50 cm. opp, slik at det er mulig å komme til rammen ovenfra, -og karosseriet unnenfra. Men sørg for at det er forsvarlig sikret, - de aller færreste har en fysikk som gjør det videre sunt å få et bilkarosseri i hodet...

Rammen, -chassiset- er bilens "grunnmur"; det er derfor naturlig og riktig og begynne med den. Styresnekke, motor og gearkasse demonteres, og man fjerner også forstilling og bakstilling med fjærer og det hele. Når rammen er renplukket, skal den rengjøres grundig. Sandblåsing er en både rask og effektiv metode (nærmere beskrivelse om dette i et senere nummer), men betinger at rammen fraktes til et verksted for slikt arbeide. Jobben koster et par-tre hundrelapper, og har man lite penger og god tid kan man selvsagt selv ta den möysommelige jobben med rengjøring ved hjelp av skrape, stålbørste, smergellerret og kjemiske vaskemidler som løser fett og olje. Når rammen er rengjort, foretas en grundig kontroll for å være sikker på at den er rett og uskadd (brister forårsaket av kollisjoner, tretthetsbrudd eller rustangrep kan forekomme, og må repareres). Sjekk også alle nagleforbindelser, løse nagler må ikke aksepteres.

Når rammen så er ren, tørr og godkjent m.h.t. eventuelle skader, må den snarest mulig settes inn med en beskyttende underlagsmaling. Hva som er best hersker det delte mening om, noen foretrekker vanlig blymönje, andre zinkromat, og atter andre et strök eller to med Owatrol. Tilslutt skal rammen ha to-tre strök lakk av samme farge som originalt. Er man i tvil om fargen, kan sort anbefales som en nøytral løsning. Etter noen dagers tørk er så "grunnmuren" klar til å ta imot alle sine forskjellige komponenter.

Ö.L.



God Jul
OG
Godt Nytt År

motor
HISTORIKEREN
REDAKSJONEN

RETTELSE

I forrige nummer av MOTORHISTORIKEREN (nr. 9/76) hadde undertegnede på side 15 et innlegg under overskriften "Drep ikke klubben". Imidlertid hadde "prentesvarten" vært på ferde og husert litt i linjene, slik at meningen i en av setningene av den grunn må ha fortonet seg noe uforståelig. I det femte avsnittets 4. linje forekommer det et ord med stikk motsatt mening av hva undertegnede mente å si, og som det derfor er all grunn til å korrigere. I den feilaktig gjengitte setningen står det følgende: "Å vedta hans forslag vil nemlig automatisk innebære å stadfeste at biler eldre enn 1948 hverken er eller kan bli av teknisk/historisk karakter." Det skulle her stått: "biler nyere enn 1948...", slik at setningen får den rette sammenhengen. Vel, det er sånt som kan hende i farten.

La meg samtidig understreke at innlegget så absolutt ikke var ment som et angrep på personen bak forslaget, om noen måtte ha oppfattet det slik. Forhåpentlig er omtalte "forslagsstiller" og undertegnede like gode venner som før:

Ö.L.

xXxXxXxXxXxXxXxXxXxXxXxXxXxXxXxXx

A N N O N S E R

ÖNSKES KJÖPT:

Til DKW AUTO UNION AG 1939:

-Radiatorlokk, Frontrutehasper, Baklykt, Frontlykteringer (helst m/inn-sats), Håndbok. (Kjøpes eller byttes i andre deler)

Til BUICK 1937:

-Komplett temperaturmåler.

Jeg er interessert i kontakt med andre eiere av DKW ca. 38-39-mod.

Leif Hoel,
Parkveien 27,
3080 HOLMESTRAND

HVEM VET OM et gammelt framskap, en gammel kannestol eller et gammelt skatoll? Som byttemiddel kan tilbys:

- 1 stk. NORTON 500 cc '43 mc, eller
- 1 - motorhorn t/H.D.(?) mc, el.
- 1 - -- " -- CHEVROLET, eller
- 1 - gammel rokk (til å spinne på !), eller
- 1 - tutgrammofon, eller
- 1 - sveivegrammofon.

Henvendelse:

Håkon W. Röine,
Korsvalle Gård,
3400 LIERBYEN. tlf. 84 60 27

SALG / BYTTE:

2 stk. messing navkapsler til 20-talls Chevrolet, 2 stk. "Amerikakufferter" (1 stor og 1 mindre), 1 stk. magnet for 1-cyl. motor (båt/mc?), 1 stk. reservehjuldeksel for Citroën 1934 (og nyere), 10 stk. gamle bryggerikurver m/rom for 12 "langpils" (NB! Ölet må du holde sjöl...!) 2 stk. retningsvisere (brukte, men iorden), 1 stk. ny (!) vinge for radiatorlokk til Ford A 1930/31, 2 originallyspærer 35/35 W for Ford A.

ÖNSKES:

Følgende deler til MORRIS "Cowley" 1926: Dekk 4.75 x 19", 2 utvendige speil av messing med festeklemmer, og ellers alt av deler til denne bil. Er også interessert i skinn kjörefrakk, samt kjörefriller.

Frode Holm, postboks 239, 3001 DRAMMEN.

(eller c/o Evensen, Tomtegt. 16, Drammen. Tel. 83 30 15 kl. 7 - 16.)

A N N O N S E R

JÄG SÖKER -

- en god äldre bil 1910-1940 gärna i originalskick. Bilen behöver ej vara renoverad eller inregistrerad. Köper gärna en fin A-Ford eller T-Ford och har den sport eller öppet karosseri även orenoverad ej körduglig. Den bil jag söker är en bra vagn, icke en "rosthög", och jag betalar ett gott pris om bilen är mycket fin. Allt kontant och diskret om så önskas. Köp aktuellt även senare år 1977.

SÖKER OCKSÅ DELAR: Till A-FORD: Bakskärm 28-31 (rear fenders), Framlyktor 28-29 (headlamps), Reservhjulshållare för framskärm (side-mount arms), Signalhorn (motorhorn), Baklampa 28-31 (tail lamp), Parkeeringslampor med armar 28-31 (cowl lamps), Ratt 28-29, Stötdämpare shock absorbers), m.m.. Kan ni hjälpa mig med något av detta?? Blir mkt tacksam för all hjälp jag kan få.

SÄLJES eller BYTES: 4 st mycket fina dörrar liknande Citroën B11 i formen. Gångjärn i bakkant, röd läderklädsel och träpaneler. Droppformade lyktor (kantigare än Ford's), Oljepump, Kamaxel, Drev och diverse motordelar till okänd troligen amerikansk ovanlig 30-talsbil. (Allt detta kan skänkas till behövande.) Topplockspackningar 25-35 st till Renault Fregate 75:- tillsammans. Ny Volvo chassieram 1939, Stora MB ventiler tidigt 30-tal? Motorhuv Plymouth -35 gratis, Motorhuv Ford -47 Pic Up gratis, Ny vänster framskärm liten Volvo lastbil ca. 38-40, Bakre stötfångare Chrysler -37, 3 st dörrar Ford A 4-d. 39-31, 125:-, Chevrolet 1928 6 st hjul o. motor i delar, Instrumentbräda utan instrument 1928 24:-, Framskärm Buick? omkr. 1926, Ford växellåda 800 mil lastbil 20:-(-47), Ny obegagnad framskärm Volvo 1935.

Lars Hedström,
Hasselquistvägen 38,
S- 121 46 JOHANNESHÖV (Sverige)
tel. Sthlm 08/480492 e kl 18
" 08/870000 arb

JEG ÖNSKER Å KJÖPE:

Til Ford A Town Sedan 1931-modell: -Innvendig lys + bryter, 2 beslag til "assist straps", dvs. beslag til de 2 stropper baksetepassasjerene kan holde seg i.

Jan Roger Sand Olsen,
Blåfjellveien 8,
3023 SOLBERGMOEN.
Tlf. priv. (hos min far) 82 77 39.

Til BUICK 1932, serie 60, type 68c kjøpes:- Varmeapparat (radiatorypen m/spjell i fronten og vifte på baksiden), et sett 6-volt retningsvisere, et sett parklykter til å montere på forskjermene, evt. kun 2 originale parklyktglass, vinduspussermotor, luftfilter, ventildeksel, "innmaten" til hanskerommet (papphuset), 2 eller flere 5.50x18" dekk med eller uten slanger eller kun slanger, dessuten all mulig litteratur: håndbøker, brosjyrer, artikler, instruksjonsbøker, delekatalog o.l. Komplette og original avgiftsmerkeholder ønskes kjøpt; flere avgiftsmerker kan stilles som del av betalingen for holderen. -Ønsker å komme i kontakt med andre eiere av 1932 Buick bil, deler, litteratur eller deletips!

Tore Ödegaard,
Huldreveien 19,
3200 SANDEFJORD
tlf. 033 - 63563 e kl 16

C H E V R O L E T

Til -36 Master De Luxe ønskes: Eikefelger, 17" m/6 hull, 4 (5) stk. Henker, bolter og foringer til bakfjærer. (GM no. 602783 og 751005) -HAR: til '34 Standard og '36 Master: Div. deler, nytt & gammelt.

Per E. Refsnes,
Östenga 40,
1349 RYKKINN.
telefon 13 39 32

KAN NI HJÄLPA MIG ?

Jag söker vindruteram till PLYMOUTH 1933 (4-dörrs täckt), -jag har ann. i svensk veterantidning utan resultat!

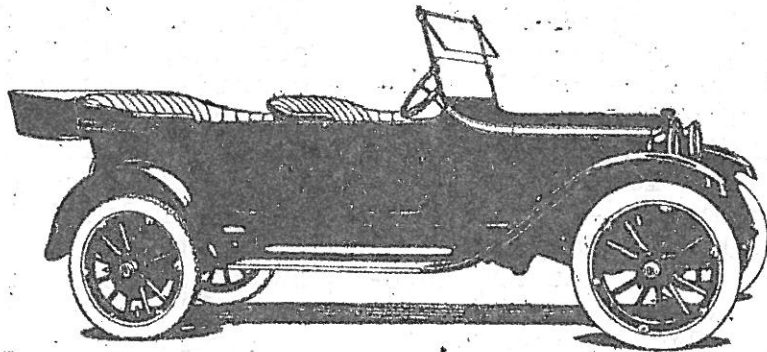
Alf Hermansson,
Floravägen 6,
S-461 00 TROLLHÄTTAN,
Sverige

Rustfritt benkebeslag, 1.50 m lengde, utslagsvask venstre side samt oppvaskkum. Med batteri. (Noe for hytta?) Selges rimelig.

Alf Bryhn,
Postboks 174, 3430 SPIKKESTAD

DODGE BROTHERS

MOTOR CAR



Spørg de, der kører Dodge Brothers, hvordan Vognen er, thi det er kun Dodge-Ejerne, der virkelig kan værdsætte den. Dodge Brothers Automobilet kræver kun meget ringe Pasning udover Paafyldning af Benzin, Olie og Vand. Benzin- og Gummiforbruget er minimalt. Derfor er Dodge Brothers uovertruffet som det praktiske Automobil.

Omgaaende Levering.

GENERALAGENTER FOR DANMARK:

SKANDINAVISK MOTOR COMP. A/S

SEMLER & MATTHIASSEN
KØBENHAVN

SMITH & CO. A/S
ODENSE

HOVEDDEPOT:

NØRREGADE 7 .∴ TELEFON 10 706