

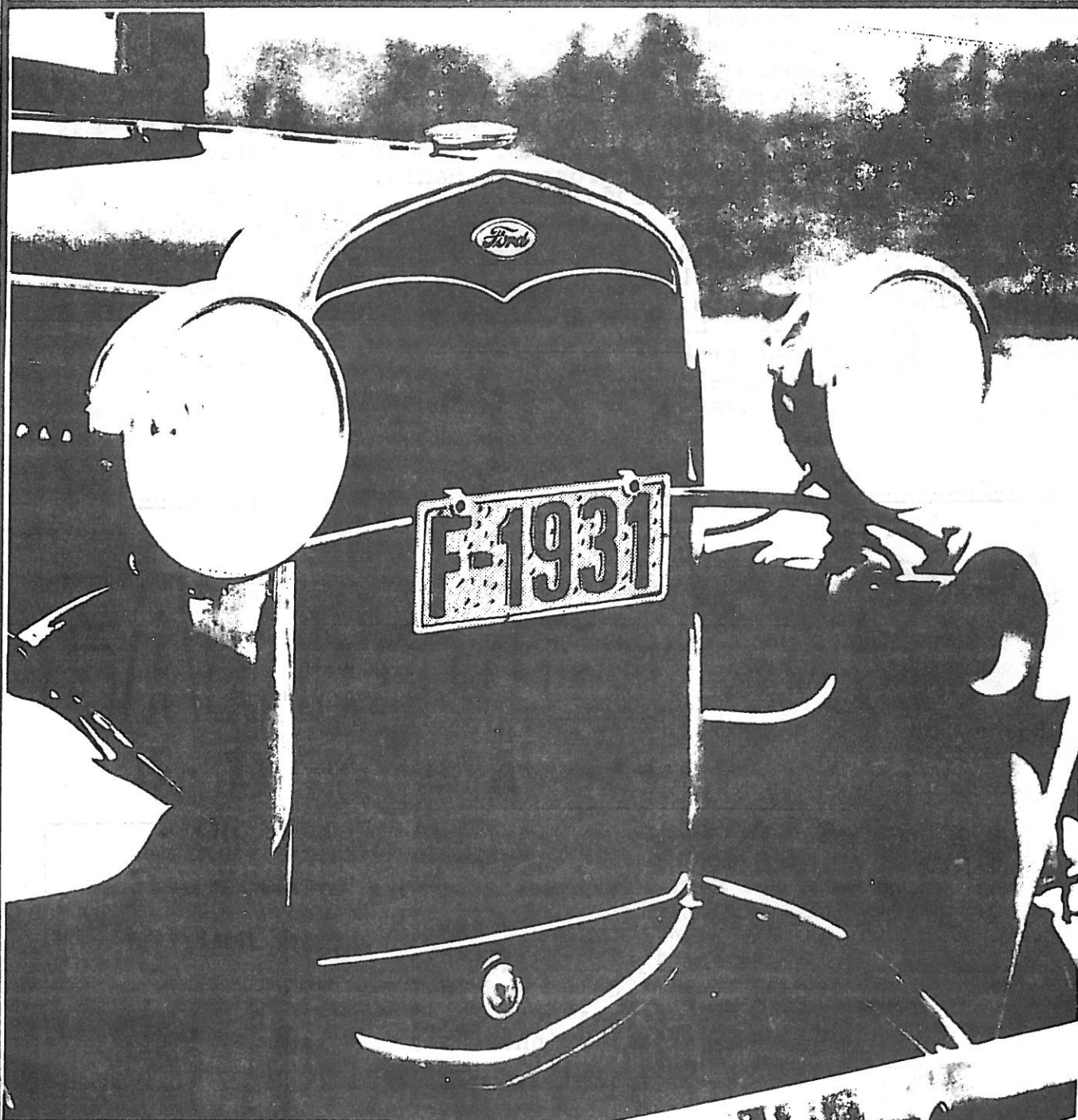
# GAMMELBIL -



NR. 5 · 1975 4. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV  
GAMLE AUTOMOBILER  
OG MOTORCYKLER

posten



Motorhistorisk klubb · Drammen

---

- DETTE NUMMERET INNEHOLDER: -

side	1:	FORSIDEN
	2:	Innholdsfortegnelse
	3:	Redaksjonelt Adresser
	4:	Møtereferater
	5:	--"-- Råd for automobilister
6-	7:	KNA's 25-års jubileum: "Pioner og veteraner" intervju m/grosserer Henie.
	8:	"Treffpunkt -75"
	9:	--"-- Månedens veteran Neste møte
	10:	Familiepicnic "Drammensløpet '75"
11-12-13:		"Henry's Lady A" 1931 (Del IV, avslutning)
14-15-16:		MC-sidene: NSU's historie (del IV)
	17:	--- " --- "Litt av hvert...."
	18:	"Litt av hvert om smått og stort"
	19:	Annonsesiden
	20:	Baksideannonsen

---

FORSIDEN:

Hvis valsene i vårt trykkmaskineri yter bildet den nødvendige rettferdighet, viser forsidebildet denne gang frontpartiet på en FORD "A" 1931-modell. Om denne finnes det mere stoff på sidene 11-13 i artikkelen "Henry's Lady A", bearbeidet for GAMMELBIL-POSTEN ved Håkon W. Røine. Artikkelsen avsluttes forøvrig i dette nummer, og vi benytter høvet til å takke Håkon for innsatsen.

# GAMMELBIL - posten

ORGAN FOR  
"MOTORHISTORISK KLUBB-DRAMMEN."  
-samt andre venner av gamle  
automobiler og motorcykler-

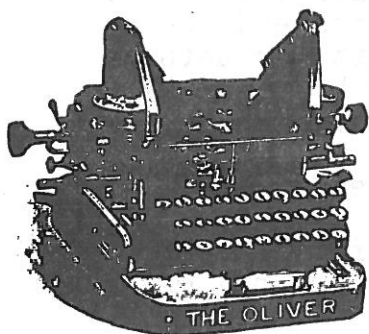
NR. 5/1975 (nr. 26) - mai - 4. ÅRGANG

## REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN

(BENYTT DENNE ADRESSE VED ABONNEMENTSBETALING OG ANDRE HENVENDELSER)

ÅRSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-



## Redaksjonelt

Joda, vi ble ettertrykkelig aprilsnarret av naturen, -det var en fatal bommert å kaste makkoen allerede i påsken, og straffen var nesedrypp og gåsehud over det ganske legeme. På sommerdagen (14.april) herjet en iskald vind over red's hjemlige egne, og radioen rapporterte 75 cm snø på Tryvannshøgda. Det er nesten en tröst å ikke ha noen gammelbil kjøreklar, så

slipper man ihvertfall å fristes til noen iskalde utskielser på landveien ved å foregripe sesongstarten....

Forøvrig er det jo sesongstart, praktisk talt, og når dette leses er jo allerede den tekniske "vårsjekken" avvirket, og deretter går det slag i slag. Sesongen 1975 er trolig mer tettpakket enn noensinne med ymse arrangementer av motorhistorisk art, -det er tilogmed planer om deltagelse i utlandet. Personlig akter undertegnede å operere mest mulig lokalt, det er meningen å intensivere bruken av innholdet i verktøykassa denne sommeren, til fordel for den hittil sørgelig tilsidesatte Audi. Forhåpentlig vil det resultere i et vesentlig skritt på veien i retning mot en kjøreklar vogn når vi neste år forbereder sesongstarten....

Dette er det nest siste nummer av avisen før sommerferien. Vi vil derfor minne om at alle som ønske å meddele noe (annonser inkludert) før ferien er et faktum, nå har en siste sjanse til det gjennom GAMMELBIL-POSTEN's neste nummer, -nr.6/1975. Spiss blyantene! Ö.L.

## MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strømsø, 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24.

Stiftet 18. okt. 1972



### KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, Boks 174, 3430 SPIKKESTAD  
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollvn. 34c, 3400 LIERBYEN  
SEKRETER: Bjørn S. Nilsen, Jonsokvn. 22, 3000 DRAMMEN  
KASSERER: Tore Ødegaard, Nordbyveien 91, 3000 DRAMMEN  
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Riksveien, 3020 KROKSTADELVA  
STYREMEDLEM 2: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJØNDALEN  
-Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år -

MEDLEMSMÖTET 1. APRIL.

Tiltross for at dette møtet kanskje kom litt "bardus" på mange (på den første hverdagen etter påske) var allikevel fremmøtet upåklagelig. Et par av medlemmene hadde tilogmed gammelbilskyss til møtet....

I sin innledning kunne formannen også denne gang ønske endel nye velkommen. Han kunne også fremvise prøve på vårt vognmerke, som nå er halvferdig idet kun emaljeringen gjenstår. Ellers ble sesongens forestående arrangementer berørt, og det ble i den forbindelse nok en gang purret på innmelding av kjoretøyinnhav for vognregisteret. Videre ble det opplyst at man arbeider med å få fremstilt en deltagerplakett for såvel fjorårets som årets "Drammensløp".

I forbindelse med et veteranbilløp i Danmark ca. 22 mai loddet man stemningen for en fellesreise, og en viss interesse viste seg å være tilstede. Kontaktmann for denne turen er Finn Torgersen. Et noenlunde samtidig arrangement i Hamburg fikk liten respons; -en Tysklandsreise kan trolig bli både for lang og for dyr for de fleste.

Så kunne formannen gi ordet til aftenens foredragsholder, ingeniør Ödegaard fra Norsk Brændselsolje A/S, som ga en meget inngående belæring om smøreoljer. Foredraget ble nok for de fleste litt for detaljert og vitenskaplig, og la beslag på en for stor del av kvelden. Men at ing. Ödegaard er en virkelig kapasitet på området oljeprodukter er det neppe noen som ikke ble overbevist om.

Den etterlengtede kaffe-pausen med loddsalg kom da omsider, og kaffen smakte ubegripelig godt...

Deretter fikk man en orientering av teknisk komites formann om det tekniske møtet 4.mai, og formannen i løpskomiteen ga så en informasjon om det forestående "Drammensløpet '75". Innslaget "Medlemmense 10 minutter" ble denne gang noe tynt.

Så gjensto da bare trekningen i aftenutlodningen, og klokken 22.45 hevet formannen møtet.

ref.

-----  
STYREMÖTET 10. APRIL

Ialt 11 mann var tilstede på styremøtet 10.april, idet såvel teknisk komite som løpskomiteen var representert. Møtet ble avholdt i sekretær Björn S. Nilsens hjem.

Formannen refererte først et brev fra et av medlemmene hvor det ble anmodet om deltagelse og positiv assistanse i et løp som er påtenkt neste år. Styret fant at stillingtagen til brevet foreløpig kan utsettes.

Ellers opplyste formannen at han har vært i kontakt med et sandblåsingsfirma i Drammen som later til å være positiv til en avtale med klubben. Innehaveren vil komme på maimøtet for å orientere og besvare eventuelle spørsmål.

Vedrørende Danmarksturen i forbindelse med "Stena Rally" (Nordjydsk Vintage Motor Klub) opplyser Finn Torgersen at han har skrevet til arrangøren, og kan først gi ytterligere opplysninger når han har mottatt svar derfra.

Det nærmer seg trekning i medlemsutlodningen, og man vil nå forsøke å få inn de 8 loddbøkene som fremdeles er ute såsnart som mulig, slik at trekning kan finne sted innen utgangen av april.

Da det ennå er noen som står til rest med betaling av leie for plass på låven, fikk kassereren i oppdrag å kreve inn leiebeløpene.

Formannen i teknisk komite har ennå ikke mottatt FIVA's regler, og vil ta skritt til en fortgang i dette for at komiteens innstilling formelt kan bli godkjent.

Nestformannen kunne fremlegge ytterligere et tilbud på jakkemerker, som av økonomiske årsaker foreløpig må "legges på is". Tilbudet -som kom fra et Oslo-firma- gjelder broderte merker.

Vilkårene omkring den påtenkte restaureringsutmerkelsen førte til en lang og tildels heftig debatt. Det var divergerende syn på hvorvidt utmerkelsen skal deles ut til kjøretøyet eller eieren. Man samlet seg tilslutt om at det må være det ferdige resultatet -kjøretøyet- som må være det avgjørende for utmerkelsen, ikke hvordan dette resultatet er oppnådd. Man vil imidlertid i den grad det er mulig også belønne egeninnsatsen i arbeidet. Kjøretøyene vil bli vurdert etter et poengsystem (med tillegg for egeninnsats) og de kjøretøyer som kommer over en viss poengsum oppnår et "godkjenningsmerke/plakett". Høyeste totale poengsum hvert år kvalifiserer til krystallpokalen med gravert klubbemblem og årstall. Teknisk komite vil utarbeide et system for en vurdering av kjøretøyene og eierens innsats.

En søknad fra Björn S. Nilsen om dispensasjon til å delta i løpsarrangementer med hans Jaguar 3½-liter Saloon 1948-modell ble behandlet av teknisk komite og styret (sekretæren deltok ikke i behandlingen!), og man fant at man p.g.a. kjøretøyets karakter å kunne fravike fra reglene, og at dispensasjon kunne gis.

Klokken 22.40 hevet formannen møtet.

ref.

XX

-Finn Torgersen har sendt oss følgende "råd" foran sesongen:

I disse dager går vel de fleste av oss rundt og verker etter å få luftet kjøretøyet, og noen har allerede kjørt sine første kilometer. Her er noen gode råd om automobilkjøring, sakset fra Haugestad's "Automobil-ABC for Automobileiere og Chauffører", 1915-:

"At kjøre en automobil kan i mange henseender sammenlignes med at kjøre en hest, særlig hvad fornuftig behandling angaar. Naar man kjører en hest, ligger ikke kunsten i at hamre løs paa den med svöpen, men kunsten ligger i at faa dyret til at opføre sig pent og rolig, og dette kan kun gjøres ved en sikker og rolig töileføring og ikke ved at rykke saa i den ene og saa i den anden töile, saa hesten tilslut ikke vet hvor den skal gaa. Nöiagtig de samme regler gjælder naar man skal kjøre en automobil. Kunsten bestaar ikke i at traæ fotacceleratören ned tilbunds og la motoren rase som et vildt dyr, men kunsten er at la motoren arbeide rolig og jevnt, og at veksle (schalte) fra den ene hastighet til den anden uten at det höres, og at före rattet med besindighet og ro under styringen.

Naar man styrer en automobil skal man ikke holde krampagtig i rattet, men koldblodig og med fast grep, og ikke forsöge at möte enhver liten sidebevægelse forhjulene gjør under vognens gang; ti disse bevægelser har ingen indflydelse på vognens rette löp."

-Så litt fritt oversatt fra "Neréns Bil-Bok" (Sverige) 1917-:

"Fornuft og alle sanser" -som det står i læreboken- opptas stadig ved automobilkjøring. Gjennom hörselen oppfatter man om motoren går bra eller dårlig, om noe er i veien med de maskinelle delene, bremsene eller hjulene. Med tilhjelp av synet merker man om smöringen er all right og om det er vann på kjöleren eller om det blir for varmt; med fölelsen om lekkasje har oppstått i dekkene, eller om det har inntrådt varmgang i brems, hjul og lager, og gjennom lukten og synet i fellesskap at forbrenningen er utilstrekkelig."

-Som man ser, bör nok enhver som skal före sin automobil på en ordentlig måte "være ved sine sansers fulle bruk". Antagelig vil ovenstående råd idag kalle på smilet hos de aller fleste, selv om det nok kan ha aktualitet for også den moderne tidens bilist. I alle fall, - ha en god "gammelbilsommer".....!

F.T.

+++++

PIONER OG VETERANER (KNA's 25-års jubileum)

Grosserer Henie:

Grosserer Wilhelm Henie sitter i sin forretning i en stol og venter da jeg trer inn. Klokken er 18 og jeg hadde lovet å være der klokken 17.

- Jeg har ventet på Dem, sier Henie, og så vandrer vi inn på kontoret under trappen forbi skrivebordet og inn i sofaen. Over skrivebordet henger Sonja og bak svingstolen The world champion, Henie, noen enkelte årganger yngre enn den utgave som sitter foran mig. Jeg hadde egentlig tenkt å spørre hvad han likte best, sykkel eller bil, men det var ikke så enkelt å komme igang.

- For, sier Henie uten å avvente begivenhetens gang, det er jo det, ser De, at jeg har en masse bilder og jeg hadde en mengde utklipp av intervjuer og automobiler, men jeg kan forsyne mig ikke finne dem nå, de må ligge ute på landet. Og søndag er det vel forsent?

- Vi får prate litt sammen allikevel, sier jeg. Hvordan var det det begynte?

- Ja, jeg var jo igrunnen den første, som kjørte bil her hjemme. Først var det tricykel ser De, en slik med motor og plass til to. Jeg var jo bestemt til å bli en tilhenger av bilen, jeg som hadde kjørt så mye på hjul før. Første gang jeg kjørte over Meheia var jeg sammen med en amerikaner som hadde fransk chauffør. Så fikk jeg mig en Oldsmobile, det var omtrent på den tiden tenker jeg da Gjestvang og Rennebarth hadde maken. Jeg hadde ei hytte på Sollihøgda og drog avgårde klokka syv hver kvell op gjennom Bærum, og der møtte bøndene frem langs veiene med hestene for å venne dem til rabalderet. Jeg hadde jo ellers nokså mange opplevelser på den turen og blev vel skjeldt ut adskillig mere enn de fleste andre mennesker. Ja, jeg kan nesten si at jeg i de dager var mere på politistasjonen enn i forretningen. Jeg tror jeg engang kjørte en tur da ikke mindre enn en 5-6 lass veltet på veien!

- Hvad var det for bil De fikk efter den der da?

- Ja, jeg har jo hatt en 8-10 stykker, men nummer to var en 40-hesters Horch, en syvseter, og det var jo et nokså skikkelig vesen, en solid bil som jeg kjørte med ganske jevnt og støtt.

- Har De deltatt i noe race utenlands?

- Ja, en gang kjørte jeg nede på Fanø. Der gikk et nav i-stykker, men gudskjelov var der kommet rusk i bensinen, ellers hadde jeg formodentlig kjørt mig ihjel. Så det var jeg forsåvidt nokså taknemlig for. Ellers deltok jeg også blandt annet i det berømte løp på Bundefjorden da isen slo klikk. Dengangen kjørte jeg en Minerva som Bryde eiede. Plutselig så jeg råk foran mig, men det var for sent å snu, og så kjørte vi likeså godt tvers over råken i full fart. Vi kom vel over. Så skulde vi ta frokost og flytte nærmere under land, men da får jeg se en drosjebil begynne å synke, plutselig. Da vannet vel var nådd op over akslingen begynte vi å spekulere på om det ikke var best å karre sig i sikkerhet, og det var i virkeligheten godt at det gikk som det gikk, for isen på Bundefjorden viste sig dengangen tross sin tilsynelatende soliditet å være av en meget farlig natur. Det var bra at det ikke skjedde mere galt dengang enn det gjorde. Ellers opplevde vi nå litt av hvert i bilens første tid. Jeg må le når jeg tenker på engang vi dro avgårde tre stykker i hver vår Ford opover til Valdres. Det kan være det samme hvad de to andre het, men bilene Deres fuskestartet og det gikk ikke særlig fort. Jeg husker jeg sprang av min bil i bakkene opover fra Gjøvik og fløi ved siden av og ertet dem med å si at jeg skulde skrive til

dem når jeg kom frem. Ellers var det jo den fordel i gamle dager at vi blev jo aldri påkjørt. Det var ikke så mange av oss dengang, og det gikk jo tross alt noe langsommere. Det var ellers en anstrengende affære å få startet bilene, og hadde vi først fått dem igang var det ikke alltid så morsomt å stoppe for alle doninger vi møtte på veien og som jo etter den tids regler hadde en kategorisk rett til å forlange at vi skulde gi op. - Fra de først orienteringsløp husker jeg mange gemytlige situasjoner. Engang hadde jeg en kontrollør med mig som sov kraftig praktisk talt hele turen. En annen gang møtte jeg to av mine konkurrenter som hadde tatt sig en makelig pust og satt og åt i en grønn eng og ikke syntes det var så særlig nøie med tidene. Men ellers vil jeg jo si at mye moro har vi hatt. Først var nå klubblivet i de dager svært intimt og kameratslig. Kretsen av dem som kunde bli medlemmer var jo ikke så særlig stor og vi kjente hverandre svært godt alle sammen. Det forbyr jo sig selv når klubben kommer op i et medlemstall på tusener. Stor stas var det på turen til Fagernes i 1922, kongressturen. Den gikk så å si for høi-gear hele tiden med stadige overraskelser, i friluft og i hus. Pokaler blev drukket og pokaler blev utdelt hvor vi for frem. De siste var nå laget av nokså tynt nysølv, så det hendte at de blev litt flatklemte og måtte rettes på, men gøi og moro var det lell! Spillemannen Olav Mo kom ned og spillet for våre fremmede gjester og fikk sig høitideligen overrakt en pokal han og.

- Hvad sier De ellers om utviklingen i våre dager, kravet om Grand Prix-løp?

- Ja, der De, ungdommen vil nå ha dem da og så får den få dem. Men det lar sig jo ikke nekte at det blir mere mekanikk og spekulasjon enn egentlig fysisk trening, selvom der naturligvis også trenges en god porsjon mot og dristighet. Og vi må jo prøve å følge med. Ellers kan jeg ikke si annet enn at jeg synes av og til at der er mange som kjører uvørent, spesielt damer og ungdom. Det kan nok hende at den som kjører selv føler sig trygg og sikker, men han kan jo slett ikke være trygg for at de han møter er i besiddelse av den samme kjøreevne som han selv, og da kan det jo lett gå galt. Og så synes jeg ikke riktig det går an å la være å tute. Forleden dag nede på Youngstorget gikk jeg på fortauet da jeg fikk en kraftig støit av en bil. "Åffer tuter du ikke?" sa jeg. "Vi bruker ikke det", svarte han, "det er ikke moderne". Litt får De nå tute lell, men de behøver jo ikke å overdrive.

- Ja, slik går det til når man skal intervjuer Henie i fem minutter før stenetid. Det blir jo litt spredt, - men kom igjen når jeg har funnet frem skilderiene, sier Henie. Det lover jeg, og det skal vi altså ha i mente.

---

#### LITT MOSJON FOR SMILEBÅNDET.

Konstabelen: - "Dette er meget alvorlig.

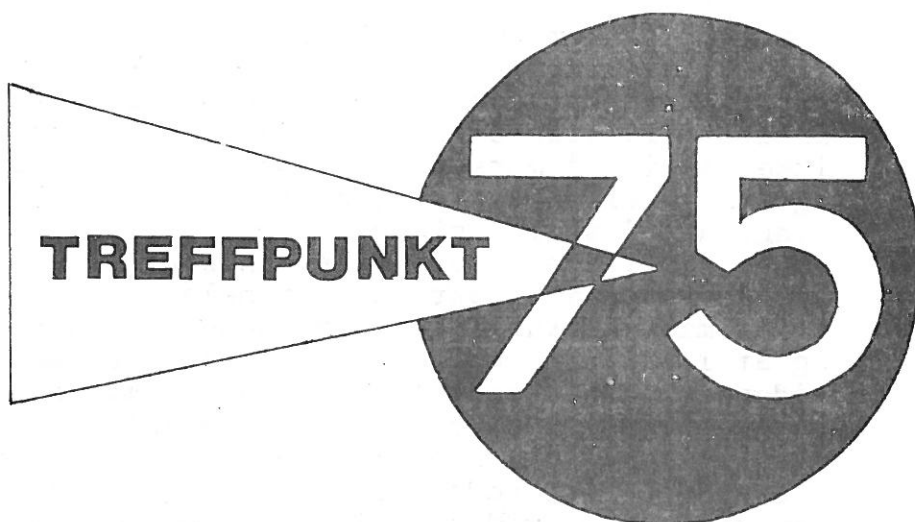
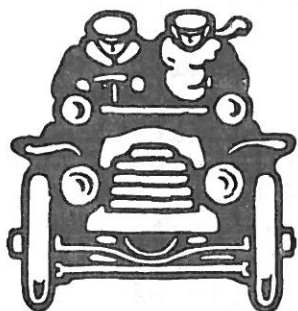
De har kjørt på en mann, og dette er den femte De kjører på i år!"

Bilisten: - "Nei, hr. konstabel, det er bare den fjerde. En av dem har jeg nemlig kjørt på to ganger!"

-----  
Læreren: - "Nå Per, kan du si meg navnet på Adams svigermor?"

Per: - "Han hadde ingen svigermor; han var jo i paradiset."  
-----

Pedersen, som var kjent for at han ikke akkurat spyttet i glasset, likte også godt å svinge seg i dansen. Under en slik svingom gikk det så ille at han ramlet så lang han var på dansegulvet. Han fikk stablet seg på bena, knyttet neven mot musikanterne og ropte: - "Åssen i helsike er det dere spiller, da gutter..?"



Med "TREFFPUNKT '75" introduserer vi et nytt begrep, samtidig som vi vil forsøke å få istand en ny "vri" gjennom uformelle utflukter utover sommeren. Vi har plukket ut endel søndager som vi vet ikke er opptatt med andre arrangementer av "veteran" art, og på disse dagene er det mulig å treffe mennesker med motorhistoriske interesser på "treffpunktene", som vi har forsøkt å spre så godt det har latt seg gjøre i distriktet.

ALTSÅ-: Ta med familie og/eller venner samt nistekurv og termos og kjør til "treffpunktene" og ha en hyggelig søndag med gammelbil og mc-prat i idylliske omgivelser.



DETTE KOMMER TIL Å SKJE I SOMMER -:

( "Treffpunkt '75" er merket [x] )

- |                               |   |
|-------------------------------|---|
| <u>Søndag 4. mai :</u>        | Teknisk møte ("vårsjekk") Statens Bilsakkyn-<br>dige, Drammen.                                  |
| <u>Torsdag 8. mai :</u>       | (Kr.Himmelfartsdag) Familie-picnic v/Drammens-<br>fjorden. Møtested: "Lierkroa" kl. 10.00       |
| <u>Søndag 11. mai :</u>       | "DRAMMENSLÖPET 1975". Start: Vaagårdslökka.   |
| <u>Søndag 25. mai :</u>       | NVK's "Värmönstring"  |
| [x] <u>Søndag 1. juni:</u>    | <u>"TREFFPUNKT '75"</u> - Syvertsvolden, Svelvikveien.  |
| <u>Søndag 8. juni:</u>        | NVK's "Messingtrippen"  |
| <u>Lö/Sö 14-15 juni:</u>      | NVK's "Loppemarked"   |
| <u>Lö/Sö 21-22 juni:</u>      | St.Hans-utflukten '75. (Detaljer senere)  |
| <u>Lördag 28. juni:</u>       | Deltagelse under "Sandedagene 1975"   |
| <u>Lö/Sö 5-6. juli:</u>       | NVK's "Fjellfestivalen" (Rena-Malung-löpet)   |
| [x] <u>Søndag 13. juli:</u>   | <u>"TREFFPUNKT '75"</u> - Svangstrand, Sylling.   |
| [x] <u>Søndag 20. juli:</u>   | <u>"TREFFPUNKT '75"</u> - Martin Sand's campingplass<br>v/Eikeren, ca. 5 km. nord for Eidsfoss. |
| [x] <u>Søndag 27. juli:</u>   | <u>"TREFFPUNKT '75"</u> - Engersand friareal, Gullaug   |
| [x] <u>Søndag 3. august:</u>  | <u>"TREFFPUNKT '75"</u> - Homannsberget Camping, ca.<br>3 km. sør for Svelvik.                  |
| <u>Lö/Sö 9-10.august:</u>     | NVK's Larviklöpet. Vestfoldutstillingen 1975.   |
| [x] <u>Søndag 17. august:</u> | <u>"TREFFPUNKT '75"</u> - Hövikvollen friareal, Nærnes.   |
| <u>Søndag 24. august:</u>     | Åpent veteranløp, Drammen.  |

- Søndag 31. august: "TREFFPUNKT '75" - Natvedt Camping, Vikersund.
- Søndag 7. september: NVK's "Sandvigen-Sundvolden"-løp.
- Søndag 14. september: NVK's "Krone-løpet", Oslo.
- Søndag 21. september: "TREFFPUNKT '75" - Sölvverket, Kongsberg.
- Søndag 28. september: "TREFFPUNKT '75" - Sollihögda Turisthotell.

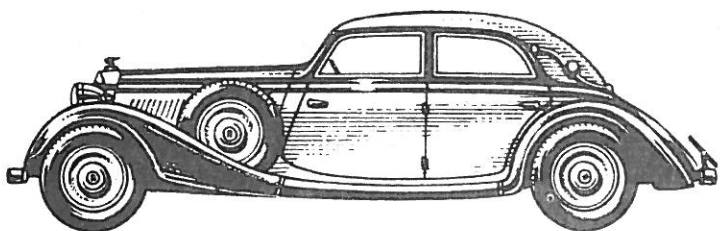
..... Vi tar forbehold for evt. endringer hvis treffdagene viser seg å være belagt med andre arrangementer (bl.a. er "Hallingmarken '75" og åpningen av Røde Kors-uken i Asker aktuelle, men datoen for disse har vi ennå ikke fått). Nærmere opplysninger senere.  
 - Slutt opp om "TREFFPUNKT '75", og ha en hyggelig utflukt!

Hilsen arrangementskomiteen.

XX

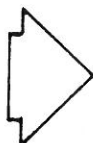
1937 HORCH CABRIOLET.

# Månedens veteran:



1937 HORCH CABRIOLET

Horch tilhører de fornemme bilmerker for siste verdenskrig. Fabrikken sorterte under Auto-Union, som dessuten omfattet Audi, Wanderer og DKW. Den omtales som Tysklands Rolls-Royce og var unektelig en stor og fin luksusbil. Med sin 8-syl. rekke-motor på 5 liter oppnådde vognen en toppfart på 140 km/t. Horch var forøvrig den første seriebygde bil i Europa med 8-sylindret motor (1926).



## NESTE MØTE:

Vårt neste medlemsmøte -som også er det siste for sommerferien- blir TIRSDAG 3. JUNI kl. 19.00. Vel møtt....!

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

Da det kan være aktuelt å innta annonser av kommersiell art (firmaannonser) i GAMMELBIL-POSTEN, tillater vi oss derfor å gjenta våre satser for slike avertissementer. Vi gjør **samtidig** oppmerksom på at hvis fotografier skal benyttes i annonsene, må disse rastereres, og utførelsen av dette kommer som tillegg til de oppgitte priser. Annonsemanus må være innkommet til redaksjonen senest 14 dager før utgivelsesdato (som er den første tirsdag i måneden) for å bli inntatt i første nummer av avisen; -i motsatt fall "står annonsen over" 1 mnd.

Helside (185 x 285 mm).....	kr. 80,-
$\frac{1}{2}$ side (138 x 182 mm - 90 x 285 mm).....	kr. 50,-
$\frac{1}{4}$ side (90 x 140 mm - 68 x 182 mm).....	kr. 30,-

# GAMMELBIL - *posten*

-- ÖIVIND LANGELAND , POSTBOKS 1081 , 3001 DRAMMEN --

# "FAMILIE-PICNIC"

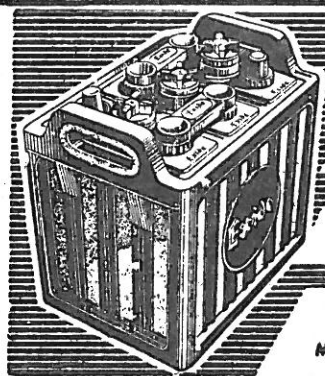
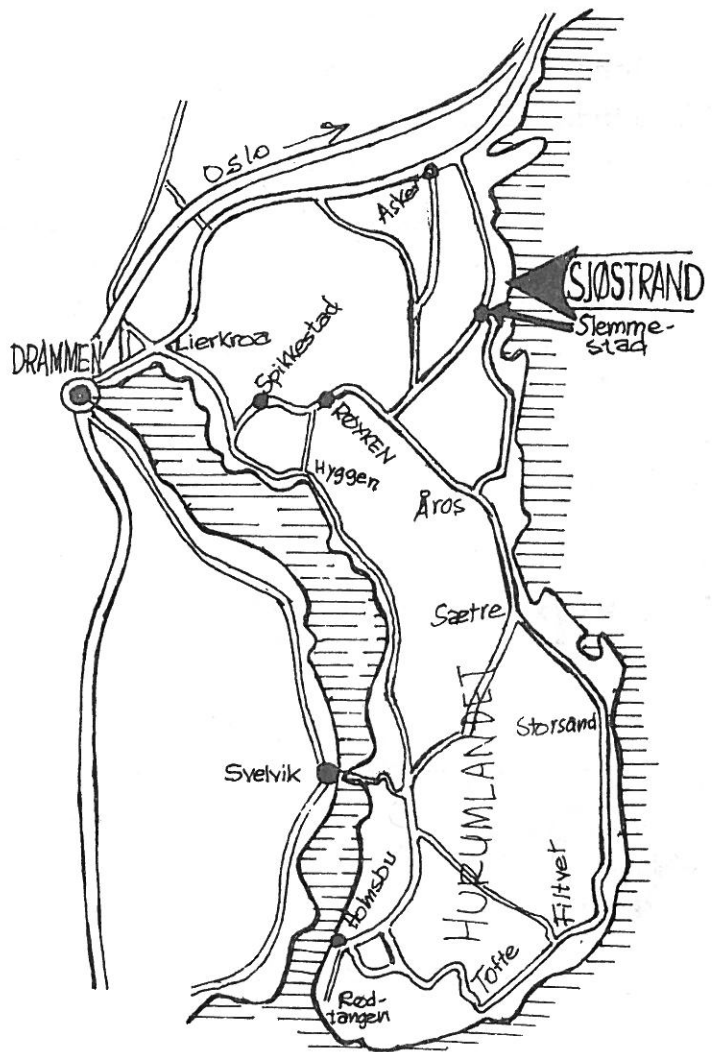
## Torsdag 8. mai (Kr. Himmelfartsdag)

Årets FAMILIE-PICNIC går i år til SJØSTRAND friareal v/Oslofjorden, ca 3 km utenfor Slømmestad i retning mot Nesbru.

Vi møtes ved LIERKROA, hvorfra vi kjører samlet kl. 10.00. Ruten går over Spikkestad og Røyken til Bjørnstadkrysset. Her tar vi riksvei 165 til Slømmestad og videre ca. 3 km til Bjerkås, og så til høyre ned til SJØSTRAND.

Stedet ligger idyllisk til ved fjorden; -det har skikkelig toalettanlegg, og en kiosk som forhåpentlig holder åpent. Det er også muligheter for fiske for dem som ønsker det.

Ta med nistekurv, kaffekjele og annet nødvendig "picnic-utstyr" og bli med på en hyggelig utflukt!  
Arrangementskomiteen.

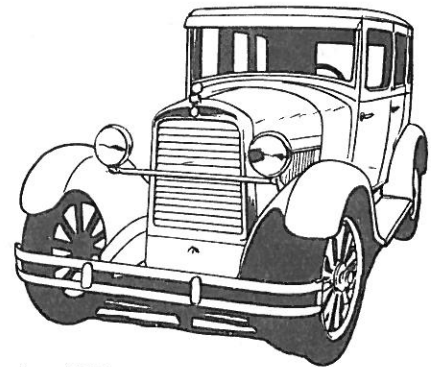


# Exide

## AKKUMULATOREN SOM IKKE SVIKTER

FRANCIS SØNNICHSEN

Munkedamsvn. 69 OSLO Telefon: 17405



Essex 1927

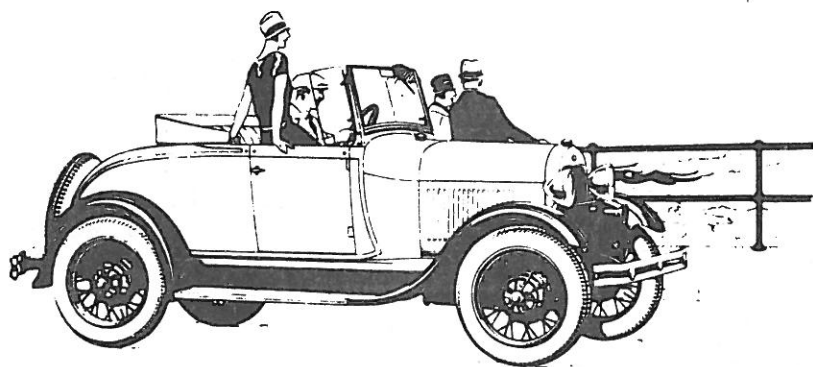
# « Drammens-løpet '75 » søndag 11. mai 1975

Vi minner om årets hovedarrangement - "DRAMMENSLØPET '75" - som arrangeres SØNDAG 11. MAI 1975. Start fra "Vaagårdslökka" (like nedenfor Drammen Sykehus) klokken 11.00 (presis). Deltagere må møte i god tid, og SENEST kl. 10.45. Startgebyr, kr.15,- pr. kjøretøy, betales ved fremmøtet. Innkomsten er i år lagt ved Austad gård.

- Løpskomiteen har bruk for assistanse under arrangementet, og ber de av medlemmene som kan tenke seg å ta et tak med funksjonærtjeneste (poster, vakter etc.) å meddele komiteen dette snarest. -

**VI ØNSKER ALLE VEL MØTT TIL ET VELLYKKET ARRANGEMENT !**

Løpskomiteen.



# Henry's Lady

"A"

( DEL IV )

## TABELL OVER FORD's 1931-MODELLER (PERSONVOGNER).

Karosseri- modell:	Karosseribetegnelse:	Pris i dollars:
35-B	Standard Phaeton	435
40-B	Standard Roadster	430
40-B	De Luxe Roadster	475
45-B	Standard Coupe	490
45-B	De Luxe Coupe	525
50-B	Sport Coupe	500
55-B	Tudor Sedan	490
68-B	Cabriolet	630
68-C	Cabriolet	630
150-B	Stasjonsvogn	625
155-C	Town Sedan (Murray)	630
155-D	Town Sedan (Briggs)	630
160-A	Standard Fordor Sedan	590
160-B	Town Sedan	630
160-C	De Luxe Fordor Sedan	630
165-C	Standard Fordor Sedan (Murray)	590
165-D	Standard Fordor Sedan (Briggs)	590
170-B	De Luxe Fordor Sedan (Briggs)	630
180-A	De Luxe Phaeton	580
190-A	Victoria Coupe	580
400-A	Convertible Sedan	640

1931.

Ford presenterte for første gang en lukket vogn uten den utvendige skyggen over frontruten. Disse vognene hadde også nedfelt gulv slik at taket og silhuetten kunne senkes.

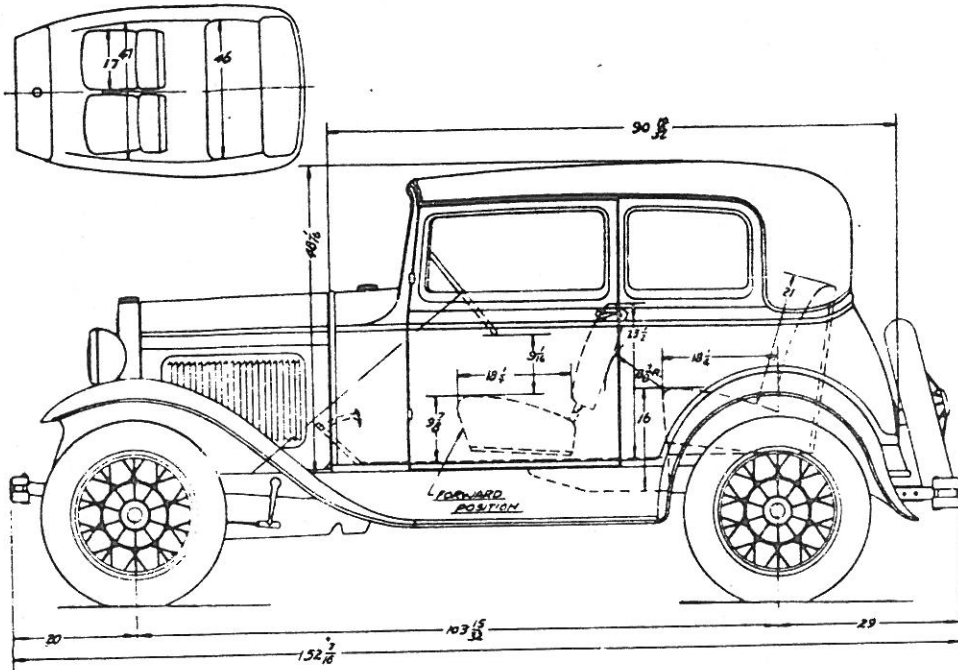
Karosseritypen Victoria Coupe ble produsert både med og uten trekk på det bakre felt av karosseritoppen. Disse karosseriene ble produsert av henholdsvis Briggs og Murray. (illustrasjon neste side)

De tre nye karosseritypene: Victoria Coupe, De Luxe Phaeton og De Luxe Roadster ble produsert for å nå kjøpere som normalt ville foretrukket dyrere biler, men som på grunn av den økonomiske situasjonen ikke lenger hadde tilstrekkelig kapital.

Fram og tilbake er like langt....På ny forandret Ford de fremre skjermholderne, - nå fra stanset stål holdere tilbake til de smidde. Dette på grunn av at de gamle holderne stadig knakk ved festet mot rammen.

Henry Ford annonserte ingen forandring av modellene i 1931. Som nevnt tidligere, -de eneste lett synlige forandringer som ble gjort, var å lakke-

re feltet rundt emblemet øverst på radiatororkappen, samt å endre radiatoremblemet fra den emaljerte utførelsen til et emblem i presset stål. Dessuten ble stigbrettet og sparkeplaten fra nå av utført i to separate deler. Mange av de lukkede modeller kom i 1931 uten den utvendige frontruteskyggen.



### 1931 VICTORIA

(Dimensions approximately same for De Luxe Phaeton, except it is 3 inches longer from back of front seat)

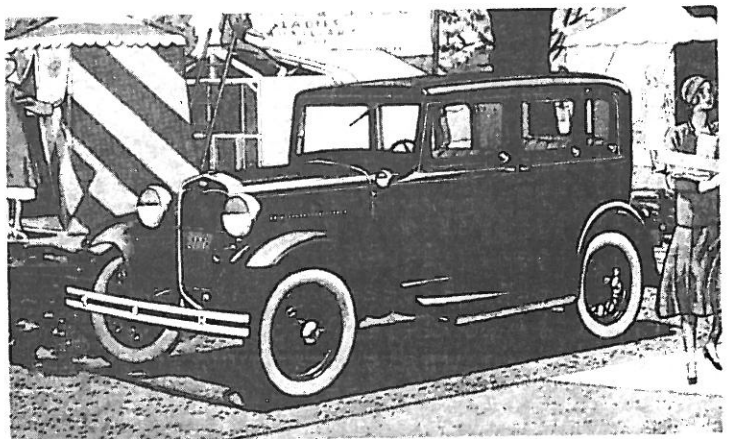
Den 7. desember i 1931 presenterte Henry Ford den revolusjonerende "en bloc" ("helstøpte") V8-motoren i Edsel Fords nye karosserityper, 1932-modellen. A-Forden ble produsert helt til 30. april 1932, som var datoen for B-Fordens presentasjon.

B-modellen hadde V8-Fordens elegante karosserityper, men beholdt A-modellens motor, -noe modifisert. Forandringene gikk i store trekk ut på at bensintilførselen på den nye motoren ble besørget av en mekanisk bensinpumpe drevet av kamakselen, og at tenningen automatisk ble regulert av en sentrifugalregulator i fordeleren.

Etter B-modellen fulgte en type kalt C, -en motor som ble mye benyttet i lastebil-chassis'ene i 1933.

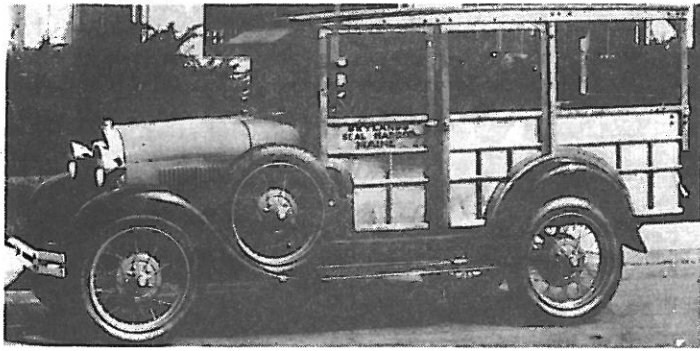


Typisk 1931 radiatororkappe, - legg merke til det lakkerte feltet....

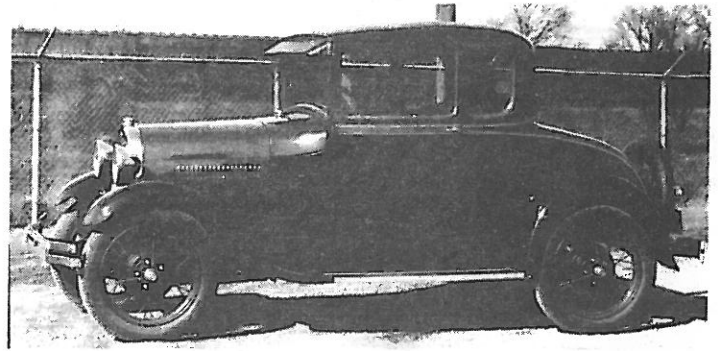


"Slant windshield" (skrå frontrute) u t e n frontruteskygge.

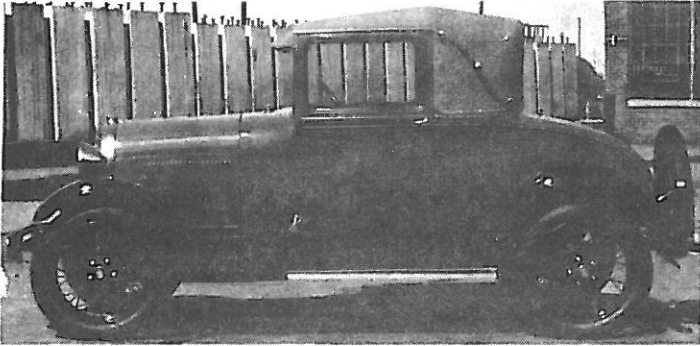
(Red. takker Håkon W. Røine for arbeidet med å oversette og tilrettelegge det stoff som har vært grunnlaget for denne artikkelserien!)



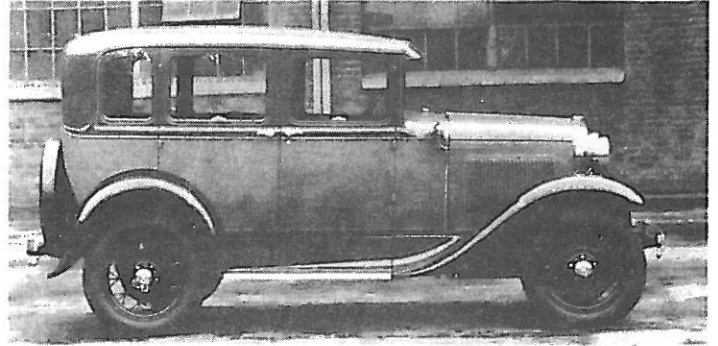
**1929 Station Wagon**



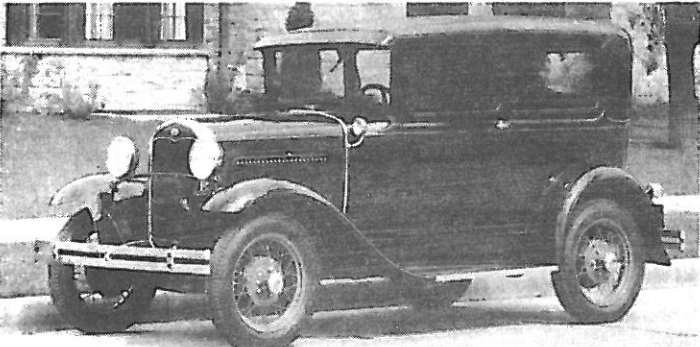
**1929 Coupe**



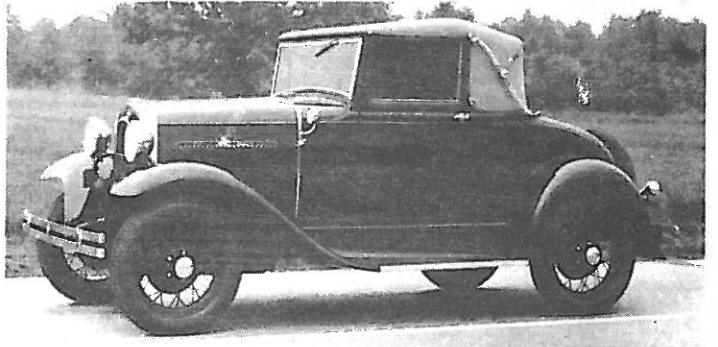
**1929 Sport Coupe**



**1930 Fordor Town Sedan**



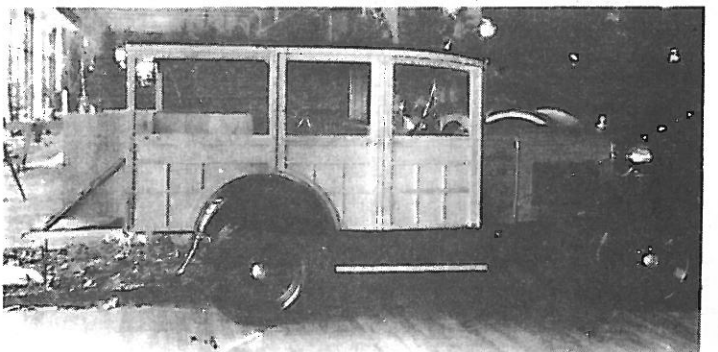
**1931 Tudor Sedan Deluxe**



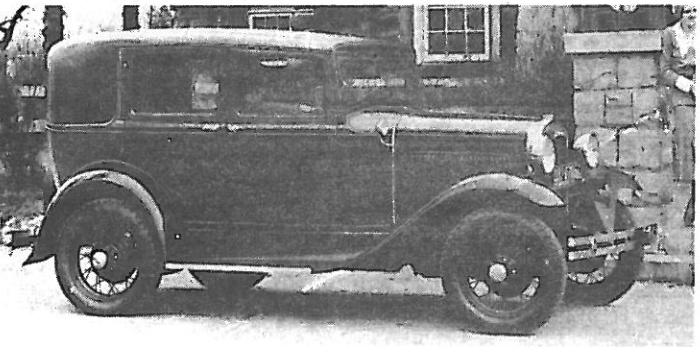
**1931 Cabriolet**



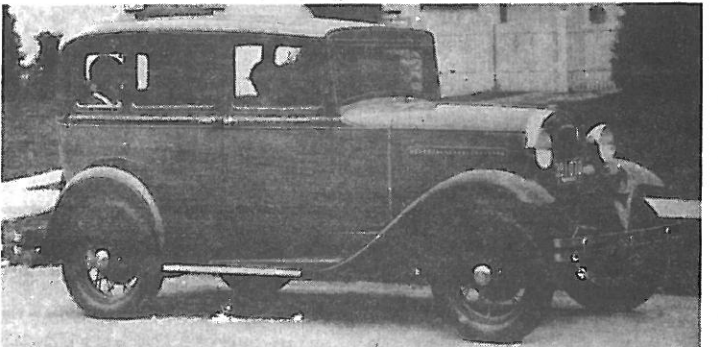
**1931 Panel Delivery**



**1931 Station Wagon**

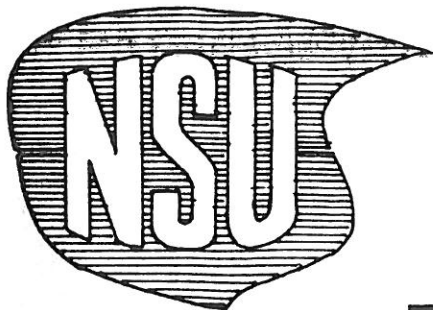


**1931 Fordor Sedan 2 Window**



**1931 Fordor Sedan Standard**





# MC- SIDEN

## — EN AV DE FIRE STORE

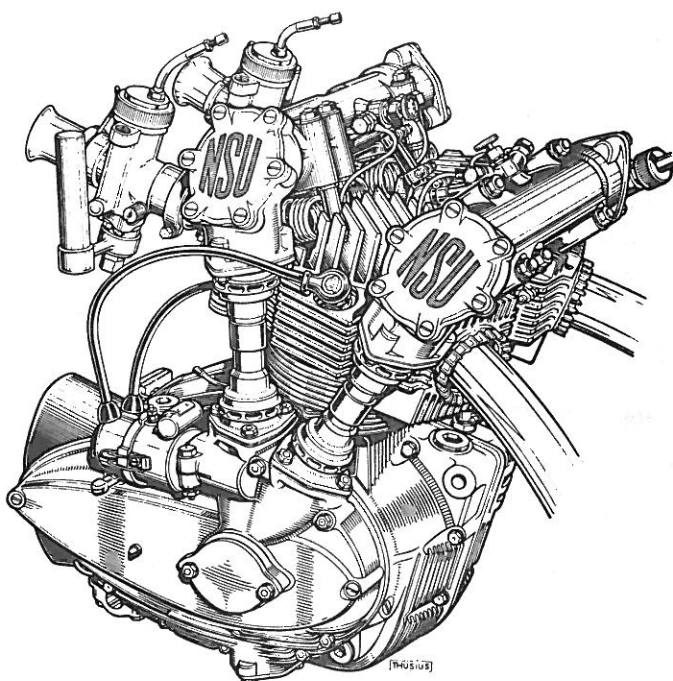
Etter en spesialartikkel i "MC-NYTT" av Åke Wremp,  
-fritt oversatt av Öivind Langeland-

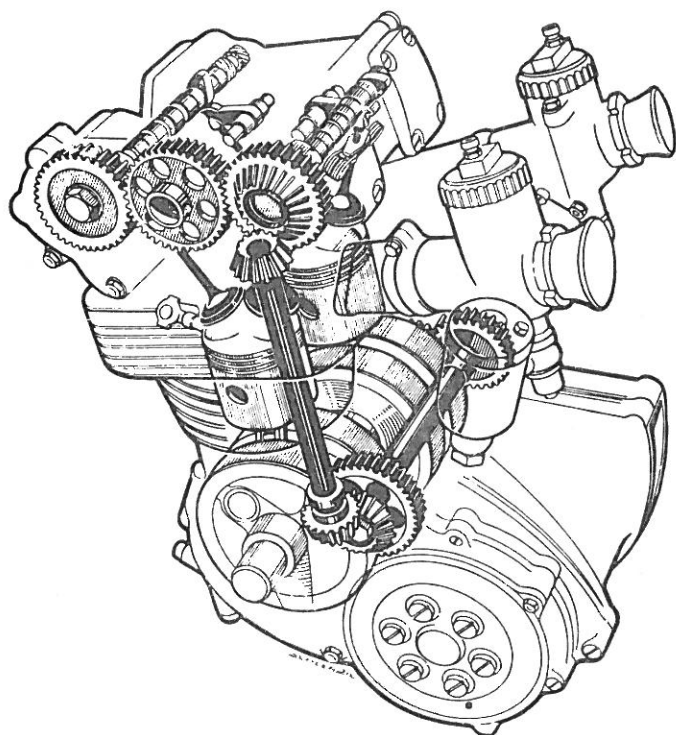
( DEL IV )

NSU-RENNFOX

NSU hold seg konsekvent til samme navn på maskinene. 125'ene het Fox med forordet "Renn" for racermaskinene. Den første versjonen ble altså prøvd i 1951 og debuterte for alvor året etter. Motoren hadde topp og kam-hus støpt i ett stykke, på høyre side satt en vertikal aksel som via vinkeldrev besørget driften av kamakselene. Motoren var selvfølgelig støpt i lettmetall, og alt var dessuten delikat innkapslet i blokken. Et unntak utgjorde clutch'en, som for å få tilstrekkelig kjøling var plassert utvendig på høyresiden. En interessant detalj var Boshmagneten, som var boltet fast i forkant av motoren; på sine øvrige maskiner foretrakk NSU den enklere og lettere batteritenningen. (Bilde sto i forrige artikkel.) Ramme og fjæring var bygget opp på samme prinsipper som NSU's standard-modeller. Man benyttet en presset stålramme med svingarmfjæring bak og "bottom-link" gaffel foran. Bakfjæringen var dessuten også utstyrt med

Under sin korte men hektiske racer-epoke i begynnelsen av 50-årene lot NSU fremstille 2 helt ulike 250-modeller. Den første ble konstruert vinteren 51/52 og fulgte fabrikkens tradisjonelle stil med separate vertikalksler og vinkeldrev for de to overliggende kamakslene. Hele motoren er utført i lettmetall med et stort antall kjøleflenser og ribber. Kamakseldriften tas ut fra et vinkeldrev i enden av veivakselen og direkte opp til innsugningskammen. På denne vertikalksel sitter igjen ytterligere et vinkeldrev som paralleldriver akselen for eksoskammen. Ventilfjærene av hårnålsmodell er frittliggende og kan skimtes under kamboksene. En nyhet som vakte oppmerksomhet var batteritenningen av Bosch-fabrikat; -ifølge den tidens praksis skulle en racermotor ha magnet, -batteritenning holdt ikke tritt under de store omdreiningstall. NSU-Bosch lykkedes imidlertid å avlive denne myten, og mange fulgte siden etter. Den første versjon av motoren (1952) utviklet 27 hk.v/ 9000 o/min., senere kom en motor med 32 hk. og hele 11 000 o/min.





vanlige "fjærben", ikke sentral-fjæring under setet. I 1953 kom Rennfox'en i en ny versjon, - nå satt kamdriften på venstre side og man nøyde seg med enkel overliggende kamaksel. Maskinens vekt var dessuten redusert fra 90 kg til 83,5 kg, og ble året etter ytterligere redusert til 80,5 kg. Det var på denne tiden de såkalte strömlinjekåpene for alvor slo igjennom. NSU var en av de første som utnyttet slike; man startet med å kle inn tanken sammen med nummerplaten foran, - deretter kom Delfinkåpen og tilslutt helkåpen, som til og med dekket forhjulet. Ifølge sikre opplysninger oppnådde Rennfox med 16-18 hk motoreffekt en toppfart på 185-190 km/t. med slike kåper påmontert.

I 1954 hadde NSU sin nye 250 ccm klar, en fullstendig nykonstruksjon der intet av den gamle motoren var tilbake. Kamdriften var flyttet til venstre side og en vertikalaksel drev innsugningskammen. Herfra overføres så driften til eksoskammen via et mellomdrev. Motoreffekten tas ut fra et tanndrev, som sitter midt på veivakselen. Dette driver en mellomaksel bak veivhuset som igjen dels driver primærdrevet som går mot clutchen, dels vinkeldrevet for kamdriften. (Skissen viser en noe annerledes versjon - trolig en eksperimentmodell -; på den endelige modellen sitter drevene mellom balansevektene på veivakselen, - ikke helt tilhøyre som på tegningen.)

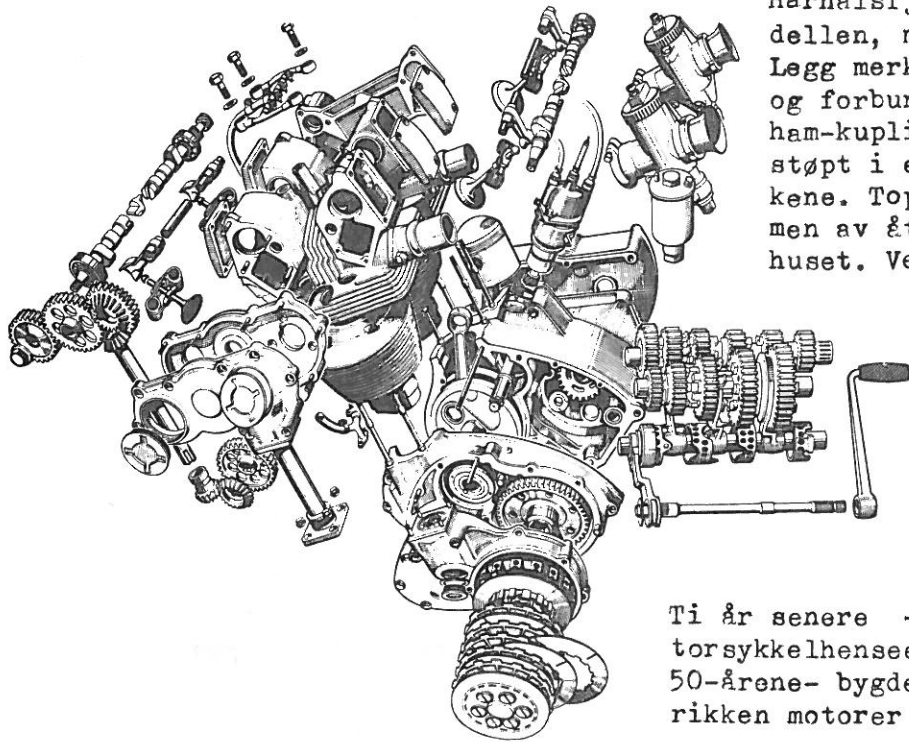
#### NSU-RENNMAX

På de bilder som finnes i denne artikkelen ser man en kavalcade over 250-racerens utvikling. Maksimalt turtall lå omkring 11 000 - 11 500, og tiltross for disse høye tall fantes det marginaler for ufrivillige overskridelser. Bill Lomas forteller at han en gang under gearkassetrouble kom opp i hele 15 000 o/min uten at motordele- ne løp løpsk! Driftssikkerheten var noe av det som særpreget NSU's maskiner. Det var således sjelden at Haas og hans kolleger fikk motortrouble, eller ble tvunget

til å bryte av andre årsaker. Her kan man med full rett tale om den tyske grundigheten. Selvfølgelig ble fabrikkförrerne sekundert av en hel stab mekanikere med racersjefene Roder, Froede og Praxl i spissen. I takt med effekten steg også topphastighetene. De offisielle siffrerne for 250-kubikkmodellene var fölgende: 1952: 180 km/t. 1953: 186 km/t. 1954: 192 km/t. Under gunstige forhold og med fullt strömlinjeutstyr ble det på Hockenheim-banen målt en uoffisiell hastighet på 220 km/t.

#### FINISH NSU!

Ilöpet av de tre år NSU for alvor deltok i VM-kampen kunne man notere en fantastisk rekke seire. Werner Haas ble dobbelt verdensmester (125 ccm. og 250 ccm.) i 1953. Neste år fikk han en ny "stallkamerat", österrikeren Rupert Hollaus, spesialist på regntunge baner. De fikk dele VM-tittelen dette året, - Hollaus ble mester i 125-klassen, mens Haas tok seieren i 250-klassen. En tragedie markerte imidlertid avslutningen på sesongen, idet Hollaus ble drept under et crash på Monza-banen. Foran neste sesong, 1955, inndro NSU sin racerstall; man nøyde seg med å stille privatförrere på Sport-Maxmaskiner. Konjunkturrene innen motorsykelbransjen begynte dessuten å bli dårlige i Tyskland, så istedenfor



Hårnålsfjærene fantes også på 1954-modellen, men var nå helt innkapslet. Legg merke til at kamakslene er todelt, og forbundet på midten med såkalte Oldham-kuplinger. Videre er kamboksene støpt i ett stykke sammen med topplokkene. Topp og sylindereblokk holdes sammen av åtte bolter som er festet i veivhuset. Veivakselen er av modell Hirth, -en meget fornem konstruksjon som ble brukt av de fleste tyske racermotorfabrikanter. Andre finesser på '54-modellen var den frittliggende clutchen og en sekstrinns gearkasse. Motoren hadde nye data: -boringen var 55,9 mm og slaglengden 50,8 mm og den utviklet 39 hk v/11.500 o/min.

Ti år senere -etter at NSU's historie i motorsykkelhenseende jo ble avsluttet midt i 50-årene- bygde den japanske motorsykkelfabrikken motorer i presis den samme stilen.

å bygge racermaskiner måtte man konsentrere seg om å overleve.

NSU falt altså med flagget til topps, for å bruke et slitt uttrykk. Idag kan man spekulere på hvordan racerverden, ja motorsykkerverden i det store og hele hadde artet seg dersom NSU hadde fortsatt. Omkring 10 år senere gjorde japanske fabrikk (les: Honda) sin entre på verdensmarkedet med konstruksjoner som i prinsippet var en fortsettelse av NSU's ideer. Samme stil med hurtiggående firetaktsmotorer, overliggende kamakslar, blokkmotorer og enestående driftssikkerhet.

#### VERDENSREKORDEN

Ingen historie om NSU er komplett uten et kapittel om deres verdensrekordkjøringer. Som tidligere nevnt bygget man noen kompressormaskiner og kjørte med disse i en del nasjonale løp på slutten av 40-tallet. Toppføreren het Wilhelm Herz og det var egentlig han som fikk NSU til å satse på et rekordforsøk.

Forarbeidet tok atskillige år, og et av problemene var dekkene, som Continental arbeidet med. Et annet problem gjaldt strömlinjekåpen; -23 ulike typer ble prøvet i vindtunnel, og først den 24.de oppfylte kravene. Det hersket også stor uenighet om stedet for rekordforsøkene, som omsider ble fastlagt til autostradaen mellom München og Ingolstadt.

En tidlig morgen den 12.april 1951 var alt klart, -været er ideelt og politiet har sørget for å sperre av autostradaen. Blandt kjendisene som er tilstede finnes også den regjerende verdensrekordholderen Ernst Henne, som siden 1937 har innehatt rekorden. Han nådde da 280 km/t med en kompressormatet BMW.

Alle forberedelser klaffer perfekt, Herz rekker å bytte motor og setter nye rekorder både i 350- og 500-ccm-klassen med "flying start". Resultatene blir henholdsvis 278 og 290 km/t. Samtidig sørger Herman Böhm på å sette nye rekorder i sidevognsklassene med 187 og 202 km/t.

Dette skulle bli det aller siste angrepet mot den absolutte verdensrekorden på en europeisk bane, -höyere hastigheter krevde saltörkenbaner a la Utah. Neste gang flyttet derfor NSU over til Bonneville og satte ny rekord i 1956, da med 338 km/t og fremdeles med Wilhelm Herz i sadelen.

En annen interessant rekordkjører var Gustav Adolf Baum, ingeniör og kunstner, som klarte å overtale NSU til å bygge en ny, lavere rekordmaskin for de minste klassene. Den var så lav at den fikk ökenavnet "den flyvende hvilestolen", -total höyde var bare 72 cm mot 104 cm for Herz'

store maskin. Baumm slo selv en lang rekke rekorder, senere fortsatte den tidligere konkurransekjører H.P.Müller, og noterte bl.a. 241 km/t med en 125 ccm. Rennfox-motor.

#### WANKELMOTOREN ?

I samband med NSU dukker også navnet Wankel opp. En tysk motorkonstruktør ved navn Felix Wankel hadde lenge fundert på en annerledes motor, helt uten stempler. Det lyktes ham å få NSU interessert i sine ideer, hvilket snart resulterte i en rekke eksperimenter. Disse ble backet opp av dyktige PR-folk, og all verdens motorskribenter la for dagen en ubetinget tro på Wankelmotoren; - stempel motorens dager skulle snart være forbi.

I virkeligheten ble det annerledes. Wankelmotoren befinner seg ennå på eksperimentstadiet, tross for at mer enn ti motorfabrikanter har kjøpt produksjonsrettigheter. Det har blitt fremstilt noen få motorsykler med Wankelmotor, men ennå har ingen gått i serieproduksjon. NSU-Wankel-biler finnes som bekjent, men heller ikke som bilmotor er det oppnådd noen videre suksess, dels på grunn av høye priser og dels fordi konstruksjonen ennå drar på visse barnesykdommer.

Om spekulasjonene omkring Wankelmotoren var avgjørende for NSU-fabrikens fall er vanskelig å avgjøre. Det synkende mc-salget i midten av 50-tallet og begynnelsen av 60-tallet avstedkom et hardt klima, og i bakgrunnen spøkte også endel finansmagnater som manipulerte med aksjekapitalen i tysk motorindustri. Offisielt opphørte mc-fabrikasjonen i Neckarsulm i og med Super-Max i 1963. En viss lisensfabrikasjon har senere forekommet i Jugoslavia, da under navnet Pretis.

---

#### LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT....

---

Per-Jon har solgt sin Citroën 1933-modell "Gläser"-cabriolet til Kolbotn-mannen Reidar Jensen. Og Oddleif Kvålseth har byttet bort den BMW motorsykkel som han medbragte på april møtet. Sykkelens nye eier er Arild Karlsen, og "byttmidlet" var Arilds Plymouth 7-s. av 1937-årgang.

Vi nevnte i forrige nummer at Drammensfirmaet Ing. Fadum A/S selger ut restpartiet av lager til Ford T og A. Dette er ikke riktig, sier Håkon W. Røine, som har frekventert firmaet i den anledning; ekspeditøren kjente ikke til "utsalget". Imidlertid, - GAMMELBIL-POSTEN's kilde, Alf Bryhn, ga opplysningene på siste møte, så en eller annen misforståelse låter til å foreligge.....

Det var i år 150 år siden verdens første jernbane ble satt i drift. Jomfruturen gikk over den 40 km lange strekningen mellom Stockton og Darlington i England med den britiske oppfinneren Robert Stephenson's dampdrevne "Locomotive No. 1" forspent. Toget bestod av 34 vogner med tilsammen 90 tonn last, og hastigheten var 24 km/t.

Også her hjemme jubileres det i år, det er nemlig 50 år siden de første offisielle radiosendinger sprakende og knitrende gikk ut i eteren. Noen stor folkeforlystelse ble ikke radiolytting den første tiden, ettersom radioapparatene i begynnelsen var uhyer kostbare.

Norsk Teknisk Museum skal iløpet av en ikke alt for fjern fremtid flytte fra de nåværende lokaler i Fyrstikkalleen på Helsefyr til tomten for Mustads gamle fabrikker ved Kjeldsås. Det er ingen utvidelsesmuligheter der hvor museet nå ligger, og de 3800 kvm som man har til rådighet er altfor lite. Direktør Torleif Lindtveit ser frem til den dagen flyttingen er en realitet, fremgår det av et avisintervju;- ialt 30 000 kvm blir det å "boltre seg" på.

Hørt på siste medlemsmøte, (umiddelbart etter "oljeforedraget"):-

- " Ja, nå vet dere vel hva dere skal smøre med? "

- " ? ? ? ? ? ? "

- " Tålmodighet !!! "

I en pressemelding fra turistsjef Wardenæs i Nesbyen blir det opplyst at det ikke vil bli arrangert noen "Hallingmarken" i 1975.

Red. hadde tirsdag 22. april anledning til å se en fullt ferdig utgave av vårt vognmerke. Det antydes at det kan bli ferdig et antall merker til Drammensløpet 11.mai, slik at de deltagende kjøretøyene kan stille med klubbmerke.

I et hyggelig brev fra Ivar E. Stav, Tromsø (tidl. Hammerfest) forteller han at Tromsø er "et bedre beite gammelbilmessig sett enn Finnmark" selv om det er tynt med edle merker av de eldste årganger. Det eksisterer et visst gammelbilmiljø på hans trakter, forteller han, og det finnes bl.a. Packard "120", MG J2, Essex 1931, Hudson 1931, T-Ford 1923, Nash 1930, Ford A 1929, Borgward Cabrio-coach 1940, foruten Ivar's Forder av ymse slags. Han har f.eks. en Ford V8 1935 engelskbygget "drophead coupe" fra karosserifirmaet Carlton Carriage Co, som under krigen tjenestegjorde som stabsvogn for Ruge og Fleischer, og som dessuten gikk i flyktningetransport på strekningen Tromsø-Dividalen. Ivar trenger sårt til kalesje og skjermer, og er ellers interessert i kontakt med folk som innehar viten omkring det engelske karosserifirmaet.

I siste nummer av "A"-visen leser vi at Leif Rust, Hokksund er valgt til ny redaktør av denne. Med seg har han et syvmanns "assistentteam" bestående av: Mads Jostad- Tore Woldstad- Ole Kristoffersen- Bernt Chr. Bowitz- Martin Giljamse- Jan Sverre Christensen- Svenn Engelund.

Ö.L.

---

## V I SAVNER . . .

flere innlegg fra medlemmene i GAMMELBIL-POSTEN. Selv om vi har noen få trofaste bidragsytere, er vi overbevist om at det er atskillige medlemmer som "sitter på" interessant stoff, -la oss få bruke det i spaltene? Vi hører f.eks. gjerne beretninger om hvordan du fant din(e) gamle bil(er)/mc('er); og pussige eller problematiske episoder i den forbindelse. Rapporter om restaureringsarbeide tar vi gjerne imot, det er et felt med mange problemer og ulike løsninger, og kan være lærerikt for oss alle. Endelig vil vi ha flere annonser, -selv her svikter det noe og vi har ofte store vansker med å fylle en side. Annonsene står for mange som det beste stoffet, og kun det beste er godt nok, heter det jo. Så finn fram papir og blyant og send avisen DITT bidrag!

- A N N O N S E R -

SELGES:

Wartburg 1964-modell, kjørbar og i pen og god stand. Billig.

KJØPES:

Motor til Ford Prefect 1939 i bra stand.

Originale baklamper til Plymouth 1934-modell.

Alf Bryhn,  
box 174, 3430 SPIKKESTAD.

SØKES:

Luftfilter og baklampe til OPEL 1,2 ltr. (4-cyl) 1933-modell.

Dekk 4.50 x 17".

Ønsker også å kjøpe AUSTIN Seven.  
Sveinung Lie,  
St.Edmunds vei 37a,  
OSLO 2.

BUICK 1936.

Hvem kan skaffe meg så snart som mulig følgende:-

2 stk. parklykter m/glass.

Instruksjonsbok, eventuelt til utlån for kopiering.

Jeg kan kanskje hjelpe til med noen deler til 1935/36 serie 40. Kan også være behjelpelig med å skaffe bakstuss til Ford T lastebil 1922/23.

For kamerat søkes: Begge forskjerner til Chevrolet 1937.

Til Fiat 520-525:1929: Spolelegnende fjæring.

Rolf Viktor Hansen,  
3093 HILLESTAD.  
tlf. 033/50193.

Original baklampe med festebrakett for v. bakskjerm søkes. BUICK '29

Arild T. Karlsen,  
3420 LIERSKOGEN

1964-modell MERCEDES-BENZ 190 D med dieselmotor, selges.

Ingar Olsen,  
c/o Kr.Karlsens Bilruter,  
3410 SYLLING.

JEG SØKER:

-Til OPEL Kadett Caravan 1000 1965: Kardang, (evt. billig debil)

-Til AUDI 3,2 ltr. cabr. 1939: 2 baklampeglass, Termostat f/automatisk radiatorjalousi, 3 navkapsler, Topp pakning, 12 V retn.visere, Fremre støtf., "Gläser"-merker (2)  
Öivind Langeland,  
box 1081, 3001 DRAMMEN.

TILSALGS:

Standard "14" 1946-mod., kjørbar og komplett. Endel arb. gjort. Billig.

Lydhode m/rør til tutgrammofon.

SØKES:

Emblem for bagasjelokket til BUICK Special 8 1946-modell.

Roar Sörensen,  
Tors vei 40, 3000 DRAMMEN.

Jeg ønsker å KJØPE eller BYTTE: Dekk 4.75 eller 5.00x19".

Til Morris Cowley 1926:

Festebrakett for reservehjul, Forgasser,

Brakett for stigbrett,

Gearstangkule,

Lucas frontlamper m/festebraketter samt andre deler.

Jeg har i BYTTE:

5 kompl. hjul m/bra dekk samt kapsler til Ford V8 (5.50x18")

Gammel "amerikakuffert" m/messingbeslag, (ypperlig bilkuffert).

Frode Holm,

Kanada, 3410 SYLLING.

tlf. 83 30 15, kl. 7 - 16.

Til BUICK 1930 søkes:

-Frontlykter, (evt. bare reflektorer, glass og ringer)

-Parklyktinnsatser,

-19" hjul m/treeker,

-Radiator,

-Originale baklamper + braketter

Leif Sanni, 3408 TRANBY.

tlf. 84 96 90

TILSALGS/BYTTE:

Overhalt (men ikke montert) motor til Rover 75 (6-cyl) 1951/52, komplett m/clutch m.m.

1 sett doble SU-forgassere m/manifold til engelsk bil

Til amerikansk 20-talls bil (lukket), trolig DODGE:

3 bra dører, kardang, mellomaksel, 2 treekerhjul (1 m/dekk og slange 5.50 x 19")

Til CITROEN 11-Sport 1939:

3 stk. felger (1 m/dekk og slange 165x400)

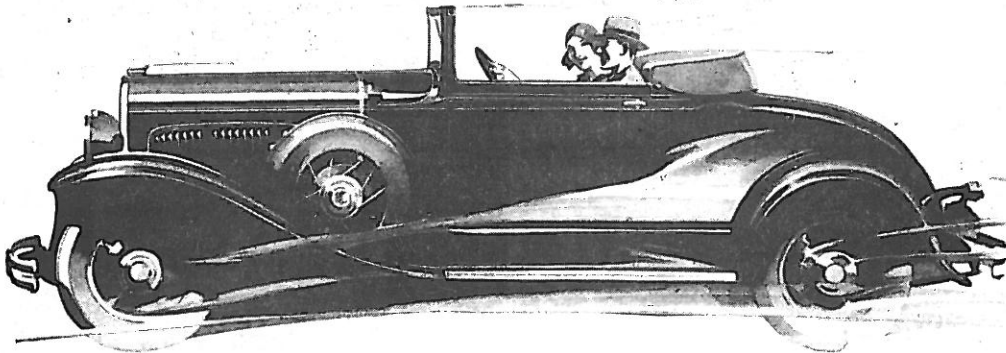
1 coil (fabrikkny) m/bakelitthus, passende Fords V8-motorer)

Öivind Langeland,  
box 1081,

3001 DRAMMEN.

# NEW CHRYSLER SIX

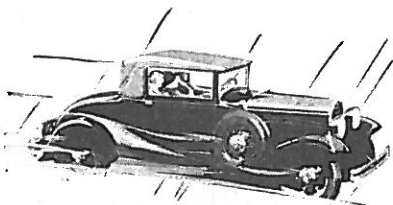
—> CONVERTIBLE COUPE <—



**\$925** CONVERTIBLE COUPE  
*f. o. b. factory*



*The sky clouds over. Rain threatens.  
Just reach back and quickly  
pull the top into place.*



*Now it's a Coupe—you can laugh  
at the rain and go merrily on your  
way—perfectly dry and comfortable.*

A CONVERTIBLE COUPE model on the new Chrysler Six. Two cars in one at this amazingly low price. —> A rich, snug Coupe for days and nights when you want a closed car—or presto!—a smart, dashing open car for joyous driving in the sunshine. One person can make the change quickly anywhere, anytime. The top folds down easily when you want only the sky over you—and just as quickly is drawn back into place again for sudden changes in weather.

—> Open or closed, it's a smart car—typically Chrysler in speed and smoothness.

NEW CHRYSLER SIX PRICES: *Business Coupe, \$795; Royal Coupe, \$835; Roadster, \$835; Touring, \$835; 4-Door Royal Sedan, 3-Window, \$845; Convertible Coupe, \$925. F.O.B. Factory (Special Equipment Extra).*