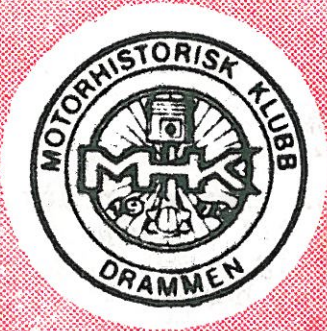
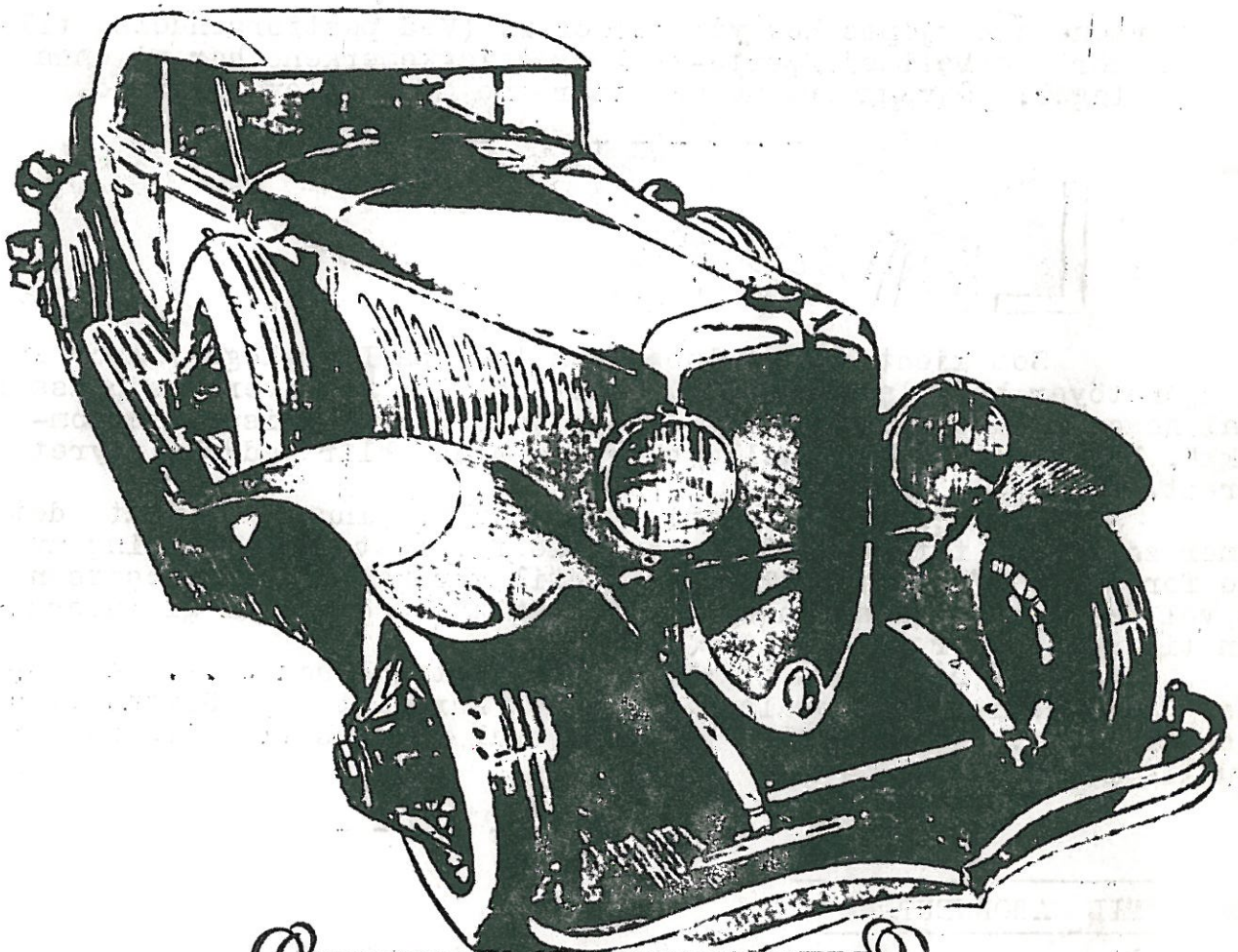


7-76



motor

HISTORIKEREN



Duesenberg

Organ for Motorhistorisk Klubb-Drammen

KLUBBENS MERKER

Dersom det fremdeles skulle være noen som ikke er klar over det, gjør vi nok en gang oppmerksom på at det er anledning til å kjøpe klubbens merker. Disse foreligger i to versjoner, nemlig -

JAKKEMERKET, som er brodert i de riktige farger og har en diameter på ca. 80 mm. Pris kr. 26,-

VOGNMERKET, er støpt i bronse og emaljert i fire farger, samt utstyrt med to festeskruer. Diameteren er også her ca. 80 mm. Pris kr. 120,-

Merkene kan kjøpes hos vår kasserer. (Ved postforsendelse tilkommer emballasje/porto-tillegg.) Jakkemerkene har vi ennå på lager; på vognmerkene må man regne med en leveringstid.

Låven

Som kjent leder klubben en låve på Lierskogen, hvor en del kjøretøyer blir lagret, og hvor det også er noen verkstedplasser. Lokalene er på det nærmeste fyllt, men da det er en viss "gjennomtrekk", ber vi om at eventuelle behov om plass blir meddelt styret snarest.

Til dem som er etablert på låven, minner vi om at det nærmer seg tiden for innbetaling av leie for neste år. Betaling av leie forfaller INNEN 15. OKTOBER D.A. til vår kasserer; leiesatsene vet vel de fleste som har noe lagret, men kassereren kan gi informasjon til dem som er i tvil.

Det er ellers utarbeidet en instruks som bl.a. tar opp visse ordensregler for lokalene, - noe det har vist seg nødvendig å innskjerpe.... Et eksemplar av disse skal utdeles til alle som er aktuelle "leieboere".

TIL ABONNENTENE :

Som et "rasjonaliseringstiltak" ønsker MOTORHISTORIKEREN heretter at alle abonnementer på avisen skal følge kalenderåret, med forfall ved årsskiftet. Abonnement som forfaller i tidsrommet frem til nyttår, skal således fornyes for resten av året, for deretter å ytterligere fornyes for et helt år frem til neste årsskifte.

TEKNISKE VANSKER

Dette nummer av avisen er produsert med visse trykktekniske vansker. Firmaet som lager våre elektrostensiler har hatt sin ekspert på elektrostensiler på ferie, og dette har ført til at stensilene ikke har hatt den kvalitet som må til for å gi skikkelig trykk. Vi hadde valget mellom dårlig trykk eller ingen avis, og valgte førstnevnte....!

motor HISTORIKEREN

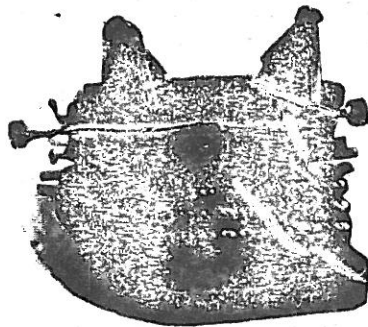
(Tidl. "Gammelbil-Posten")

Organ for
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN.

Redaktør & utgiver

Øivind Langeland, postboks 1081, 3001 DRAMMEN

Abonnement koster kr 65.- pr år



Ingen kan vel nå bestride det beklagelige faktum at det nå er slutt på sommeren. Riktignok kan det ennå bli en og annen varm og fin dag, men kalenderen viser september, hvilket altså skulle si at høsten er her, enten vi liker det eller ikke.

Dermed kan vi skue tilbake på en sommer som er gått over i historien, og konstatere at den har vært særdeles rik på motorhistoriske arrangementer; knapt nok en eneste helg har gått uten et eller flere veteraniøp eller utflukter. Til tider kan det ha vært vel hektisk; sommeren er kort og bør vel dessuten rekke til andre sysler enn de

som har med gamle biler og motorsykler å gjøre.

Med høsten starter atter innendørsaktivitetene. Mange har sikkert planene klar for restaureringsprosjekter, eller planlegger overhaling og vedlikehold på allerede restaurerte kjøretøyer. Svært mange må imidlertid ta en pause p.g.a. manglende lokaliteter som gjør det utelukket å arbeide i vinterhalvåret. Et romslig, varmt og lyst verkstedlokale kan ikke verdsettes høyt nok; har man det er gleden ved restaureringsjobben maksimal.

Det skulle forøvrig ikke være nødvendig å sitte fullstendig passiv i vinter selv om man mangler muligheter til å utføre restaureringsarbeide. Vi har et (etter vår mening) utmerket forslag til aktivisering på det veterane felt: -nemlig å bidra i MOTORHISTORIKEREN's spalter med stoff av ymse art som angår vår felles hobby. Det er et temmelig omfattende felt, og skulle i fullt monn kunne fylle fritiden, om man nå skulle ha problemer med d e n.....

Ø.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193 Strømsø 3001 Drammen

Postgirokonto 3 75 09 24

Stiftet 18. okt. 1972

| | | | | |
|----------------|-----------------------|---------------------|------|--------------|
| FORMANN: | Alf Bryhn, | Postboks 174, | 3430 | BIKKENTAL |
| NESTFORMANN: | Mads H. Jostad, | Tømmeråsveien 14, | 3440 | SVELVIK |
| SEKRETÆR: | Bjørn S. Nilsen, | Jansokveien 27, | 3450 | DRAMMEN |
| KASSERER: | Peder Danielsen d.y., | Kringelaveien 1, | 3450 | MUNDALEN |
| STYREMEDLEM 1: | Finn Torgersen, | Riksveien, | 3460 | KROKSTADLIVA |
| STYREMEDLEM 2: | Erling Thorbeck, | Østhellingsgata 14, | 3470 | DRAMMEN |

- Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år. -

I henhold til § 9 i klubbens lover

innkalles det herved til

GENERAL- FORSAMLING

TIRSDAG 5. OKTOBER 1976 KL. 19.00

på "HEIMEVERNSHUSET", Bandfalløya 131, DRAMMEN

FÖLGENDE SAKER BLIR BEHANDLET:

1. Styrets årsberetning
2. Revidert regnskap
3. Eventuelle saker som man vil ha tatt opp på generalforsamlingen
4. Valg i henhold til lovens § 7.

Ad. pkt. 3: Saker som ønskes bragt inn for generalforsamlingen må fremmes SKRIFTLIG gjennom klubbens postadresse, og må være styret i hende INNEN 21. SEPTEMBER for å bli tatt opp til behandling.

NB! På generalforsamlingen er det bare adgang for personer som har betalt kontingent for inneværende år. Man vil føre kontroll med dette ved inngangen, og de som står til rest med kontingent kan senest ordne dette hos kontrolløren. Kontrolløren skal vise bort personer som ikke har medlemskapet i orden.

DET INKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE !

Drømmen, 28. august 1976
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
s t y r e t

Veteranvognene skapte 17. mai-stemning i Nes

Allerede tidlig på formiddagen igår hadde man på følelsen at noe var i gjære i Adal, og ved veikroen på Nes gjorde man seg tidlig klar til å ta imot de mange stille og blankpussede veteranvogner med sine stolte sjåførere. Det skal medgies at det ble et artig innslag på Nes da veteranvognene etter hvert begynte å trille inn på plassen. På Nes hadde skolebarna fått fri en time for å se på de gamle bilene, og en lokal trekkspiller var for anledningen engasjert til å spille. Her var det også rast — mens sjåførene ble satt på en del prøver før de dro videre på sin lange ferd gjennom dal og over fjell i dette internasjonale veteranvognløpet — «Fjord og Mountain Rally».

Det morsomme for oss fra Buskerud er at det var den 81 år gamle Peter Lyse fra Hole på Ringerike som fikk idéen til løpet. Det arrangeres til minne om den første bilturisten, hollenderen Beduin, som i 1901 kjørte turen med bil fra Kristiania til Lærdalsøyri, og da over Ringerike og opp Valdres. Det er KNA, Teknisk Museum og Norsk Veteranvognklubb som står for arrangementet, og turen ender i Lærdal.

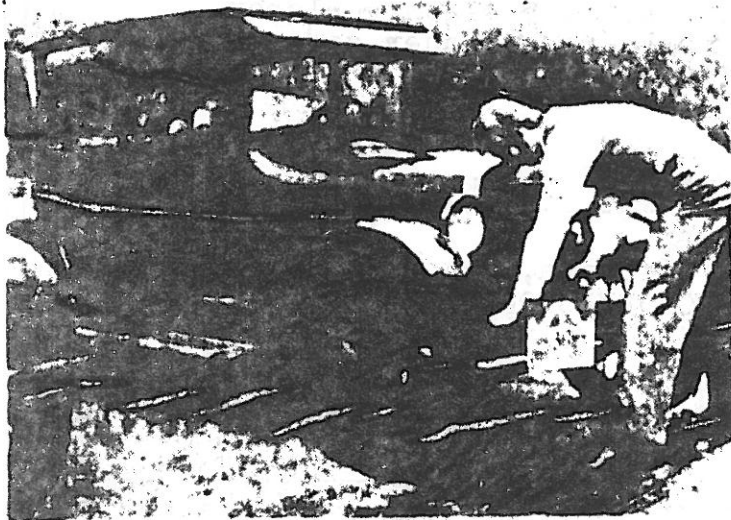
Peter Lyse, som er en allsidig kar som er entusiast når det gjelder veteranvogner, har selv pussert opp og satt i stand to vogner — en Austin seven og en Austin ten. Han var seks år i 1901 da han sto ved veikanten i Sundvolden og så hollenderen passere med sin bil — den gang en hendelse som man aldri tidligere hadde opplevd. Et besøk i Borgund stavkirke inngår i turen, og her vil en sten hugget til av Peter Lyse bli avduket. Det er en sten med inskripsjon til minne om hollenderen Beduin.

Det er ca. 40 deltagere — blant annet tyske, sveitsiske og engelske foruten norske og østnorske. To kvinner deltar også, og sjåføren på denne bilen, M.O.M. fra 1930, er Ellen Hernæs. Den eldste bilen som er med i løpet er en T-ford kjørt av Halvdan Præsch. Ellers er det med en Hupmobile fra 1913 og en Le Zebre, også fra 1913, for å nevne noen.

Selv om de fleste bilene gikk som en klokke, var det likevel en som hadde bestemt seg for å ta en pause på Nes. Men folk fra Falken, som følger med på ruten, sørget for å gi den gjenstridige motor den injeksjon som skulle til for at den kunne fortsette videre på ferden.



Jenny og Peter Lyse — med eighunden Turid — ankom i Lyse's Austin Ten fra 1932 som starter i klassen Vintage B. Bilen er altså 24 år gammel, ekteparet Lyse 165 år tilsammen. De har hatt mye glede av vognen gjennom årene. En gang kjørte de gjennom Sverige og Finland til Petsamo og til Kirkenes, og måtte så ta vognen på hurtigruta sør over kysten. Vognen har i alt krysset polarsirkelen 14 ganger — siste gang i 1970. Nå har Lyse solgt den til Einar Trygve Lie i Adal for å ofre seg for en eldre Austin Seven i stedet.

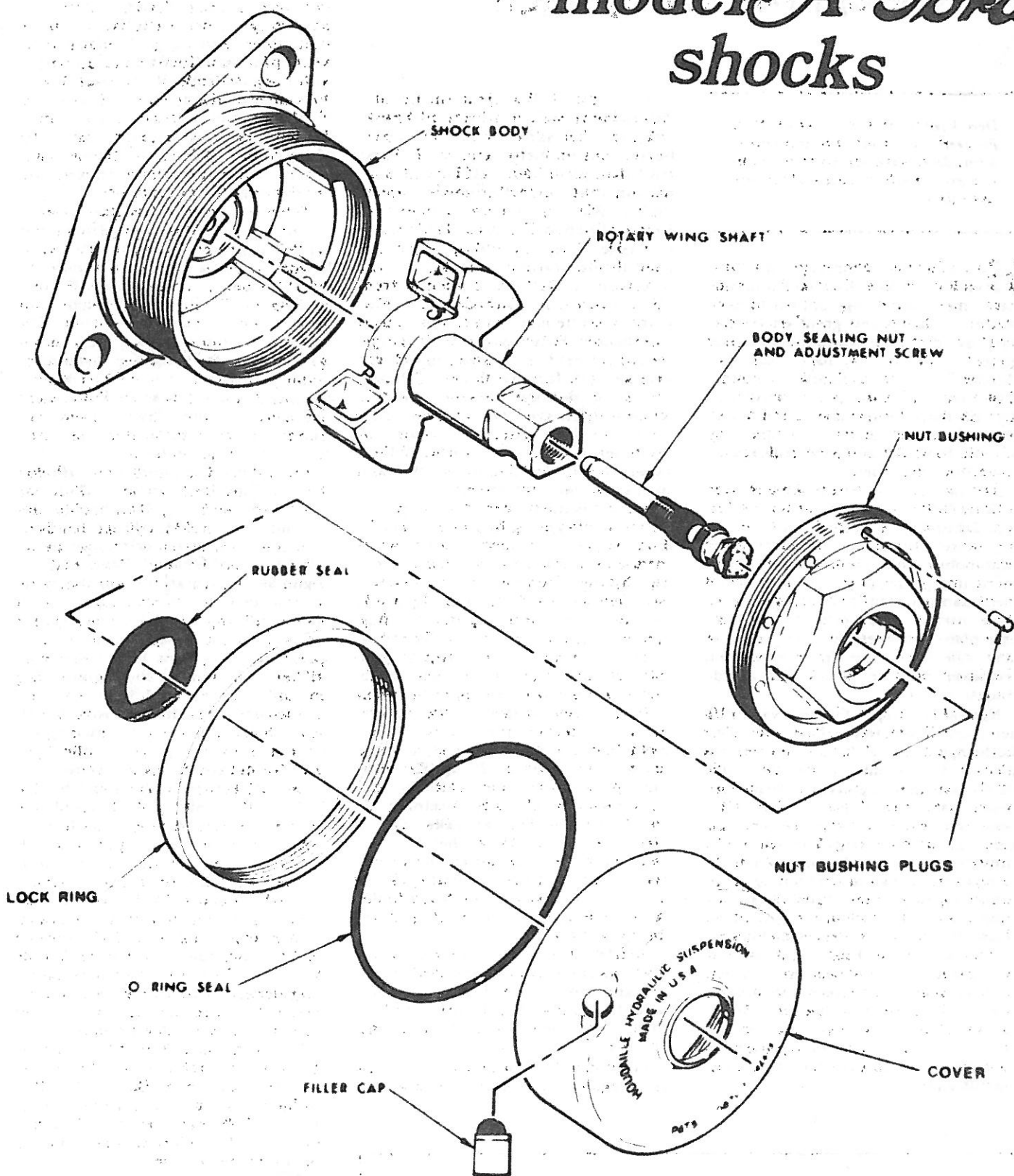


Fjernsynet gjorde opptak fra løpet, noe som resulterte i en halv times program på skjermen.

Og vi har fått vite at det var Per Bakke, Kongsberg med sin digre "Lincoln" 1928-mod. som gikk av med seieren.

Vi gratulerer !

model A Ford shocks



Vi har alle våre problemer. Et av A-Ford-folkets store problemer er den kjære A-modellens hydrauliske støtdempere. De er ikke å få kjøpt i "ny" versjon, og de gamle, originale er ofte defekte p.g.a. rustdannelse innvendig. Utallige er de støtdempere som er ødelagt under forsøk på demontering, ofte fordi man ikke har visst hvordan demperen egentlig er konstruert. Vi bringer her en "sprengskisse" som viser hvordan "problem-barnet" er bygget opp, i håp om at det måtte være en hjelp for A-Ford-eiere som står i begrep om å restaurere sine støtdempere.

Cugnots dampvogn

Den kjørte nesten 5 kilometer. Farten var ikke imponerende. Men den viste en *vanitro* samtid at de «hesteløse» ikke var en fabel...

Hvis Cugnots dampvogn var blitt videre utviklet, hvis kjelen hadde vært mer solid, og oppvarmingen bedre... hadde den greid en fjerdepart av det våre automobiler idag greier, ville vi ikke hatt bruk for skinner... I Årevis hadde vi kunnet kjøre rett til våre bestemmelsessteder, på forretningsreise eller på lystreiser, hvorenn de måtte befinne seg. Vi ville hatt det selvbevegende kjøretøyet for lenge siden...

Det var en annen franskmann som uttalte dette en gang i slutten av forrige århundre, grev de Valette, en av de første presidenter i den franske Automobile Club. Han kom ikke nærmere inn på grunnen til at arbeidet med dampvognen ble stoppet, politiske intriger, rivalisering på det høyeste plan, tilsidesettelsen av de menn som ville ha kunnet drive prosjektet fremover hvis de hadde fått anledning til det.

Nicholas Joseph Cugnot var offiser i artilleriet, født i Lorraine, eller Lothringen for å bruke navnet på distriktet som han uttalte det i alle de år han tjenestegjorde i Maria Theresias hær, med bopel i Wien. Offisersyrket var internasjonalt den gangen, og utenom krigskunsten syslet utøverne av det med mange tekniske oppgaver. De var arkitekter og ingeniører og mye annet. Cugnots kongs-tanke var et «mekanisert» artilleri. Han ville la vogner, drevet med damp, trekke kanonene. Han la idéen frem for Frankrikes ambassadør i Wien, de Choiseul, og en annen franskmann i østerriksk tjeneste, General Gribeauval. Han hadde oppfunnet en metode for boring av kanonløp, og hans oppfinnelse skapte en ren omveltning i artilleriet.

Da Cugnot hadde tjent sin tid ut i Østerrike reiste han tilbake til Frankrike, og her skrev han flere lærebøker om militære emner. I Paris traff han igjen både de Choiseul, som nå var blitt utenriksminister under Ludvig XV, og general Gribeauval, Hertug Etienne-Francois de Choiseul var ikke bare en dyktig diplomat. Han hadde teknisk innsikt, og var forutseende. Da Cugnot igjen la frem idéen med den dampdrevne trekkvognen, sendte han ham til Gribeauval som hadde skiftet sin østerrikske generaltittel med en fransk, og nå var øverste sjef for artilleriet. Gribeauval hadde nettopp diskutert samme emne med en sveitsisk ingeniør, som av forskjellige grunner forsvant ut av bildet. Cugnot ble overlatt å føre tanken videre, og Choiseul støttet ham med et ganske stort beløp.

Dampmaskiner var den gang påtenkt av mange, og bygget av noen få. Dampvogner, «hesteløse kjøretøyer» hadde også dukket opp i mange kløktige hjerner. Men Cugnots var den første. Den var solid, og tung. Egenvekten var ca. 2½ tonn, og den var bygget for å bære like meget. Dampkjelen hang foran det ene forhjulet. Den ble fyrt opp med ved, og den hadde ingen kondensator. Dampen forsvant i friluft etter at den hadde passert de to sylindere som hadde et respektabelt volum. Boring og slaglengde var henholdsvis 325 og 305 mm. Stemplene drev forhjulet direkte. Kjøretøyet hadde intet i retning av gearkasse, og det var ikke fjæret. Sikkerhetsventil fantes heller ikke. Når føreren fikk mistanke om at han kjørte med for høyt damptrykk, og at en eksplosjon var like forestående, kunne han skru på en ventil og slippe ut noe av trykket.

Den første *fordier*, som vognen ble kalt, var en skuffelse. Den skulle etter beregningene kjøre 8 km. i timen, men den greide såvidt å rulle en kilometer frem i løpet av en time før den stoppet.

Vogn nr. 2 ble konstruert og bygget i løpet av 1770. Kjelen hadde dob-

belt hud, og fyrdøren var foran. Når dampen i kjelen var brukt opp, måtte doningen stanses. Kjelen måtte fylles opp igjen, det måtte fyres opp på nytt under kjelen, og så måtte man vente på steam. Intet under at mange stilte seg tvilende til et slikt kjøretøys anvendelighet i krig. General de St. Auban, som overvar en av de mislykkede demonstrasjoner, var ikke nådig i sin uttalelse: — Denne mani for nye fikse ting, mine herrer, har utviklet seg til det ufattelige...

Tiden for den «offisielle» prøven nærmet seg. Historikerne strides om hvilken dag dette foregikk på. Noen hevder at det var i slutten av november 1770, andre hevder at det skjedde en dag i 1771. Men enkelthetene om prøveturen er det ingen tvil om. Det var fire personer ombord, og turen gikk rundt de kongelige arsenaler. Sannsynligvis var det også en kanon på lasset, for totalvekten skulle være nærmere 5 tonn. Strekningen var rundt regnet 5 kilometer, og turen tok rundt regnet en time.

Cugnot hadde greid det! Hadde han nå bare fått fortsette. Han var ennå sine 40-år, og han hadde anledning til å trekke dyktige håndverkere inn i løsningen av mange av de tekniske problemene, bøsse- og vognmakere, urmakere, kunststøpere, kjelesmeder og kobberslagere. Han hadde adgang til de vitenskapelige skrifter som var utgitt i andre europeiske land, og hans lette hode ville sikkert ha kunnet nyttiggjøre seg innholdet i dem. Med bare noen få, elementære forbedringer ville kjøretøyet hans kunne ha kommet opp i 15 km. i timen, og veien ville ligge klar for det nye fremkomstmidlet.

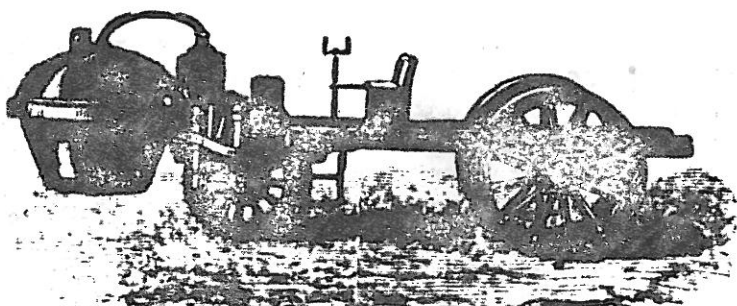
Men nå kom politikken inn i bildet. Både Gribeauval og de Choiseul ble fjernet fra sine stillinger, og de som fulgte etter dem var opptatt av alt annet enn tekniske fremskritt. Dampvognen ble stående i det kongelige arsenal, og den holdt faktisk på å bli tilintetgjort sammen med monarkiet. Under revolusjonen i 1789 stormet mobben arsenalet og knuste det de kom over. En bestemt embetsmann i krigsdepartementet, Monsieur Rolland, klarte å hindre det, og ettertiden er ham stor takk skyldig for dette.

En ny hersker kom til. En annen general med teknisk innsikt og gavelse. Napoleon Bonaparte. Han forlangte å få «ildvognen» demonstrert i 1798, men før den ble kjørelklar, hadde keiseren dratt avsted på sitt egyptiske eventyr.

Og hva med Cugnot selv?

Han fikk en rundelig offiserspensjon for sin innsats, og dermed ble det. Han døde i 1804. Hans *fordier* står idag i *Musée du Conservatoire National des Arts et Metiers* i Paris.

Virkeliggjørelsen av en stor, bærende tanke, tenkt for over 200 år siden, og en påminnelse om hvor meget de skapende personligheter i historien kunne ha utrettet hvis ikke utenforstående, og uforstående men nesker hadde veltet spillet... J. W.



HOLMESTRAND løpet

SÖNDAG 20. JUNI

Han hadde det neppe særlig hyggelig, Rolf Viktor Hansen -som hadde påtatt seg å arrangere Holmestrandløpet 1976-, da han to dager før løpet skulle avvikles satt med 3 -tre- påmeldte! En telefonrazzia til mulige interesserte dagen før dagen, resulterte heldigvis i at løpet ble reddet -men episoden må stå som et grelt eksempel på hva vi tidligere ha omtalt nemlig den likegyldighet som råder når det gjelder å overholde påmelding frister til løp (og andre arrangementer).

Det ble altså løp, et meget flott og vellykket løp tilogmed, som Rolf Viktor og hans hjelpere har all ære av, godt lagt opp og grundig forbedret som det var.

Fra start kjørte deltagerene via Kronlia og Botne til Holmestrand, og returnerte til Botne med innkomst på Stadion. Noen regnskurer unngikk må ikke under avviklingen, men det kan man alltid tåle ved St.Hans-tider.!

Postene i løypa hadde varierte oppgaver av ymse vanskelighetsgrad, og premielisten ga dette utfallet:-

| | | |
|------------------------------------|-----------------|--------|
| 1. Håkon W. Røine, Lier | 1930 Ford A | 321 p. |
| 2. Kjell Wiktorin, Holmestrand | 1931 Nash | 323 p. |
| 3. Jan Sandholt, Krokstadelva | 1927 Chevrolet | 350 p. |
| 4. Arild Karlsen, Lierskogen | 1929 Buick | 372 p. |
| 5. Per Gran-Henriksen, Lier | 1935 Buick | 384 p. |
| 6. Leif Hoel, Holmestrand | 1937 Buick | 391 p. |
| 7. Martin Giljåmse, Vestfossen | 1930 Ford A | 410 p. |
| 8. Vidar Hansen, Sundbyfoss | 1936 Buick | 423 p. |
| 9. Svein Storsveen, Asker | 1938 Alvis | 470 p. |
| 10. Alf Bryhn, Spikkestad | 1934 Plymouth | 481 p. |
| 11. H.A.Rygh/K.Aven, Holmestrand | 1925 Dodge | 494 p. |
| 12. Erling Thorbeck, Lier | 1929 Essex | 502 p. |
| 13. Andreas Schytte-Larsen, Horten | 1943 Indian mc. | 510 p. |
| 14. Øivind Vikør, Drammen | 1933 Chevrolet | 530 p. |
| 15. Mads Jostad, Svelvik | 1928 Ford A | 550 p. |
| 16. Reidar Kristiansen, Asker | 1930 Ford A | 590 p. |
| 17. Oddleif Kvålseth, Solbergelva | 1938 Chevrolet | 603 p. |
| 18. Björn S. Nilsen, Drammen | 1948 Jaguar | 650 p. |

Det var satt opp en rekke fine premier, som hovedsaklig var gavepremier fra forskjellige Holmestrandfirmaer. Samtlige deltagerer fikk dessuten hver sin deltagerplakett og diplom som et minne om arrangementet.

Speakeren vår, William Kjos fra Spikkestad, hadde rigget opp sine tekniske remedier ved innkomsten på Botne Stadion, og han gjorde som vanlig en fin jobb.

Ö.L.

XX

"AUTOMOBILLØPET SANDVIGEN-SUNDEVOLDEN" gikk av stabelen søndag 5. september, med start og innkomst på Hövikodden. Det var påmeldt omlag 100 kjoretøyer, og løpet gikk via Asker til Tranby, over Sylling til Skaret og raturnerete over Sollihögda tilbake til Hövikodden. Noe referat fra løpet er vi ute av stand til å bringe; dels av tidsbrist, og delvis fordi red. ikke overvar arrangementet, men var opptatt med å legge siste hånd på hverværende åndsprodukt.....

Sandedagene '76

I likhet med ifjor, var MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN også i år inbudt til å delta med de gamle kjøretøyene under avviklingen av "Sandedagene".

Årets opplegg for veteranene var lagt til lørdag 26. juni, og da deltagerene ankom ved middagstider kunne vi telle opp ialt 16 biler og 1 motorsykel; -sistnevnte

en 1919-mod. HENDERSON, som Oddleif Kvålseth (hvem ellers...?) hadde kjøpt av Bjarne Holmen tre dager i forveien, og som faktisk "debuterte" her på Sande Stadion. Debuten skjedde forøvrig i "maksvær", - det var neppe særlig langt unna 30 grader Celcius i skyggen.

Vi var ellers i særlig godt selskap under "Sandedagene -76", idet ingen ringere enn Ivo Caprino med sin berømte -eller skal vi heller si "berymte"-Flåklypa-racer.

tilstede. (Besøket tappet idretts-

for 10.000 kroner, men så har da

tet 600.000 kroner, i all sin

stas med gud vet hvor mange lag

guld-metallic-lakk; TV-kamera-

istedet for slådespeil og et

utall andre finesser.)

Men tilbake til de gamle:

Man kjørte først et par runder

på stadion med "Gigante'n" i

spissen, mens speakeren orienterte

litt om klubben vår.

Deretter ble banen over-

latt til to fotballag, som

spilte en runde. I pausen

var det atter veteranenes

tur, hvor en rekke ferdig-

hetsprøver måtte gjennom-

gås. Speakeren fortalte

litt om hvert kjøretøy

mens prøven foregikk.

Da prøvene vel var

over, ble det en liten

pause, hvoretter de del-

tagende ble invitert på

kaffe og snitter inne på

klubbhuset, der det også ble

utdelt fire premier, -modeller av

"Il Tempo Gigante". Disse tilfalt følgende-:

nr. 1: Mads Jostad (Ford A 1928)

og Rolf Viktor Hansen (Buick 1936)

nr. 2: Reidar Kristiansen (Ford A 1930)

nr. 1: (i motorsykelklassen): Oddleif Kvålseth (Henderson 1919)

Som avslutning på vår medvirken under "Sandedagene -76" var det planlagt kortesjekjøring fra Stadion til "Böplassen". Det viste seg at man fant å måtte begrense antall vogner i kortesjen noe, og det tror vi neppe det er grunn til å beklage etter som det medførte endel ventetid i solsteiken.

Således dro det temmelig langt utpå ettermiddagen for samtlige av de deltagende kjøretøyene ble permittert fra det vellykte arrangementet. Endel bega seg straks på hjemvei, mens andre satte kursen mot "Sandtangen" ved Hillestadvannet og "ST. HANS-UTFLUKTEN" samme dag. Men, se, det er en annen historie.....

Ö.L.

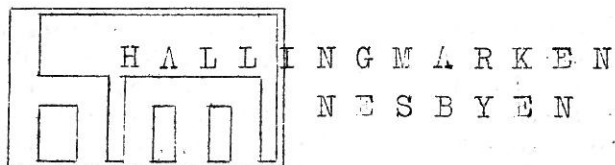
(DELTAGERLISTE FRA "SANDEDAGENE 1976" på neste side.)



Disse deltok under "Sandedagene 1976" -:

| | | |
|-------------------------------|------|-----------------------------|
| Alf Bryhn, Spikkestad | 1934 | Plymouth sedan de Luxe |
| Rolf Viktor Hansen, Hillestad | 1936 | Buick Special sedan "40" |
| Per Löken, Rykkinn | 1936 | Chevrolet Master sedan |
| Tore Woldstad, Hokksund | 1930 | Ford A Town Sedan |
| Martin Giljanse, Vestfossen | 1930 | Ford A Tudor Sedan |
| Helge Lundbye, Vestfossen | 1929 | Ford A Phaeton |
| Jan Sandholt, Krokstadelva | 1927 | Chevrolet Touring |
| Per Gran-Henriksen, Lier | 1935 | Buick sedan "57" |
| Björn S. Nilsen, Drammen | 1948 | Jaguar 3½-ltr. saloon |
| Mads Jostad, Svelvik | 1928 | Ford A Tudor Sedan |
| Leif Hoel, Holmestrand | 1937 | Buick Special sedan "50" |
| Gunnar Kristiansen, Mjøndalen | 1933 | Rockne sedan |
| Öivind Viker, Drammen | 1933 | Chevrolet coach |
| Oddleif Kvålseth, Solbergelva | 1919 | Henderson (mc) |
| Svein Storsveen, Asker | 1938 | Alvis 4,3-liter sport |
| Håkon W. Röine, Lier | 1926 | Morris Cowley Doctors coupe |
| Reidar Kristiansen, Asker | 1930 | Ford A Phaeton |

XX



Hallingmarken i Nesbyen har i noen år vært et tradisjonellt innslag i turistsesongen. For to år siden var som mange vil huske MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN med på arrangementet; -det skulle vi også vært i fjor, men av visse grunner (økonomiske, tror vi) ble det ikke noe av dette arrangementet.

Man kan imidlertid sterkt tilbake iår, og arrangørene ønsket også denne gangen at vi skulle representere med våre gamle kjøretøyer.

Det var satt av tid for vår medvirken under marken ved middagstider søndag 4. juli. Allerede lørdag ettermiddag var imidlertid de fleste på plass i Nesbyen; Hans Öye hadde nemlig velvillig invitert til en hyggeaften i sitt vakre hjem i Nesbyen sentrum, noe som naturligvis hadde sanlet fullt hus. En stor gryte velsmakende lapskaus hadde man sørget for til gjestene, som åt som ulver etter den lange kjøreturen fra Drammen. Riktig en festlig kveld ble det i familien Öye's stuer, med dans og forfriskninger og hyggelig samvær til ut i de små sommernatttimer.

Søndagen opprant ned noe nær rekordvarme (hvor skulle man forresten oppleve det om ikke i Nesbyen?). De deltagende kjøretøyer nøtte opp på tunet hos Öye om forniddagen for start i en kortesje opp til Svenkerud; en rute som gikk på begge sider av elven ned innkomst på markedsplassen.

Inne på plassen ble kjøretøyene stillt opp i en sirkel rundt dansegulvet foran scenen, og speakeren (for anledningen noe improvisert ved vår egen Mads Jostad) orienterte publikum såvel om kjøretøyene og deres stolte eiere som om veteranvogner generellt, samt om klubben vår.

Deretter ble kjøretøyene stående til beskuelse, (noe som for mange ble en nokså ubehagelig opplevelse i sen brennende solsteken.) Etter et par-tre timer fikk man beskjed om hurtig oppbrudd; noen fallskjermhoppere var ventet og skulle lande på dansegulvet, og man tok ikke noen sjanser på at hopperene skulle feilberegne og havne på biltakene....

(over til side 13)

I Nesbyen blir veteranbiler som nye

Opptil 2000 arbeidstimer for å sette en bil i stand



Vi har sett avisoverskrifter om at en eller annen har gjort storkupp ved å få tak i en veteranbil, og raskt tjent 70 — 80 000 kroner.

Vi kjenner Hans Øye, Nesbyen, travelt opptatt med sin kafeteria, vel vitende om at han hører med til disse som sysler med også gamle motorkjøretøyer (foruten det å være en dyktig amatør fotograf og samler av gamle ting) Og Øye slår straks det nødvendige kalde vann i blodet. Det kan hende, likesom det kan hende at en vinner i pengelotteri. Men dette er ikke saken. Dette med gamle luksusbiler er en sjeldenhet, men selvfølgelig, kommer en over noe slikt, til en rimelig pris, kan det gjøres penger. Men alle vi som driver med veterankjøretøyer, for oss er det utgifter, som det er med de fleste hobbyer.

Vi blir med ham til hans verksted som han har innredet gjennom 20 år, smått om senn. Ikke bare grunnet biler, men fordi han liker å reparere, det være seg gamle ting, fikse og stelle i stand. De siste årene har gamle, kjøretøyer sterkt fanget overskuddsinteressen. Hans sønn, Tom, går i farens fotspor. De tre rommene er proppfulle av maskiner og verktøy, også er det plass til en gammel Chevrolet, som Tom arbeider

med. Utenfor står nok en, under arbeide. I garasjen har Øye sjølv en nydelig Harley Davidson, som han starter opp og vi får luften gjennom Skrivargutua. Den putrer som et urverk, tross modell 1926.

Anei, det å få skikkelig i stand en gammel bil, det er jobbing det. Alt plukkes fra hverandre, pusses, fikses, skiftes ut, smøres, sparkles, lakkes osv. Et nitid og langsomt arbeid. På denne bilen her, til eksempel, sier Øye, vil det gå med bortimot 2000 arbeidstimer. Regner du da 30 kroner timen, pluss 10 — 12000 kroner i nyinnkjøp, så er en snart oppe i 60. — 70.000 kroner i utgifter. Og det får en ikke igjen for en alminnelig bil.

— Vitsen?

— Vitsen er først og fremst at det er en interessant og fin hobby. Formålet med å sette i stand en slik bil er å se hvorledes de var den gangen de var nye, hvorledes alt fungerte. Og en må bli imponert over hvor dyktig de var som fabrikkerte biler den gangen.

Og så er det moro å kjøre med dem, når de er satt skikkelig i stand. Og det må de, ellers blir det bare ergelser, og kostbare enda.

Så er det det fine miljøet i klubblivet, samarbeidet. I Hallingdal er det 30 — 40 som

er med i dette, hver for seg eller små grupper. Men vi treffes i blant, uten at vi har noen klubb her. Jeg er med i et par — tre, for å få forbindelser, utveksle erfaringer, bytte eller få tak i nødvendige deler. Klubben i Drammen er fin, der er det med folk fra 70 — 80 år, ned til 13. Hyggelig atmosfære.

Altså, dette er ikke noen butikk, det er interessant og det er en fin hobby, og det er egentlig vitsen, sier Hans Øye, og viser oss et par gamle billykter han nettopp fik tak i under en tur i Karlstad. Altså et samarbeide over landegrensene også.

Pebe.



..... HALLINGMARKEN (forts.)

Endel av kjøretøyene kjørte forøvrig innom aldersheimen, og tok med noen av de gamle på kortesjeturen, -et innslag som i likhet med forrige gang lot til å være populært.

Utpå søndagsettermiddagen snudde man nesa mot hjenlige trakter, de fleste tok det med ro i det fine været med rastepauser underveis. Enkelte benyttet også anledningen til en rask dukkert i Kröderen, og påsto at vannet var d.d.d.e.hei..lig!, -hva nå det måtte bety....

Disse var det som begunstiget Hallingmarken's publikum med sitt nær-
vær-:

| | | | |
|------|---------------------|-------|---|
| 1916 | Dodge | tilh. | Björg Evensen (sjåfør: Frode Holm) |
| 1917 | Henderson mc. | - | Oddleif Kvålseth, Solbergelva |
| 1924 | Ford T | - | Öyvind Gladhus, Gol |
| 1926 | Ford T | - | Gunnar Olsen, Dal |
| 1926 | Harley-Davidson mc. | - | Hans Öye, Nesbyen |
| 1928 | Studebaker | - | Per Bakke, Kongsberg |
| 1928 | Ford A | - | Mads Jostad, Svelvik |
| 1929 | Essex | - | Erling Thorbeck, Lier |
| 1931 | Chevrolet | | Thomas Gunnar Öye, Nesbyen |
| 1931 | Ford A | - | Martin Giljansé, Vestfossen |
| 1934 | Plymouth | - | Alf Bryhn, Spikkestad |
| 1935 | Buick | - | Per Gran-Henriksen, Lier |
| 1936 | Chevrolet | - | Per Löken, Rykkinn |
| 1936 | Buick | - | Rolf Viktor Hansen, Hillestad |
| 1937 | Buick | - | Leif Hoel, Holmestrand |
| 1938 | Chevrolet | - | Oddleif Kvålseth, Solbergelva (sjåfør: Finn Torgersen) |
| 1947 | Buick | - | Gunnar Kristiansen, Mjøndalen |
| 1948 | Jaguar | - | Björn S.Nilsen, Drammen |
| 1930 | Ford A | - | Martin Simon, Hensedal |

En avstemning blandt publikum som gikk ut på å kåre den fineste bilen, avslørte at hallingene foretrakk Erling Thorbeck's 1929-mod. Essex Super Six roadster, og dette ble påskjønnnet ved at Erling ble overrakt en tinnpokal.

XX

DET GIKK IKKE.....

Vi hadde håpet å få med et referat fra A-Ford-entusiastenes nordiske grensetreff i Eskilstuna i Sverige i juni, men ingen har fått seg til å lage noe referat til avisen. Vi har liggende et avis-utklipp om Jan Tolfsby's valfart til samme by med generatorgassdrevet A-Ford last, og dette aktet vi å gjengi i dette nummer. Men så viste det seg at elektrostensilbrenneren p.g.a. en elektronisk defekt ikke maktet å overføre klippet til brukbar stensil. Hva vi imidlertid vet å fortelle om treffet, er at Martin Giljansé vant "tävlinorna", og Håkon Røine's ekvipasje ble nr. 15. "Så det var jo noe," som Gamle-Erik sa da han så Holmestrand.....

Dersom det skulle dukke opp noe stoff fra grensetreffet innen neste nummer av "Motorhistorikeren" skal i trykken, lover vi å gjøre et nytt forsök. Arrangementet er nemlig av såpass stort format at det vil være å gjøre A-folkene en stor urett om vi forbigår det i taushet.

red.

Lierdalen Rundt

Søndag 22. august var det duket for vårt eget arrangement, veteranløpet "Lierdalen Rundt", - et løp for biler og motorsykler som også var åpent for deltagelse fra andre klubber enn MHK.

Start og innkomstvar i år lagt til Hövik skole, et sted som viste seg meget egnet for dette formålet. Riktignok ble løpskomiteen kritisert fordi det var vanskelig å finne frem til stedet for dem som ikke var lokal-kjente, men ærlig talt: - n o e må da overlates til deltagerene også...

Noen forhåndstale av løpet i lokalpressen hadde man denne gang funnet å utelate (noe som forøvrig også til en viss grad var gjenstand for kritikk). Det er erfaringsmessig ikke uten ulemper å ha startstedet besatt av "klåfingrede" publikummere; bl. a. krever det mannskaper som må fungere som ordensvakter. Og det kan vel være et spørsmål om hven et veteranløp arrangeres for, - deltagerene eller et stort oppbud publikummere som ikke etterlater seg fen øre, men som til gjengjeld skaffer arrangørene ekstra arbeide og ulempe.....

Løpet hadde totalt samlet 36 deltagende kjoretøyer, av disse var det 2 motorsykler. Ett minutt over klokken 11 rullet førstemann ut fra start, og så fulgte de andre i tur og orden med 2 minutters "luker", - dette ikke fordi tiden spilte noen rollr for sluttresultatet, men for å holde en viss avstand og forsøke å unngå for store opphopninger på postene.

Fra start kjørte man Nøsteveien via Sandakerkrysset til "Gluggen" og ned Kirkeveien-Heggtoppen til Lierbyen, hvor post 1 var plassert foran apoteket. Derfra bar det videre langs Vestsidveien til post 2 ved Egge Meieri. Neste post var lagt til idrettsplassen på Sjøstad, hvoretter man fortsatte over "Kanada" og gjennom Sylling sentrum til Svangstrand (post 4). Her ble man stilt over for en skriftlig prøve; en oppgave såvidt krevende at deltagerene ble bevilget $\frac{1}{2}$ times pause på det idylliske stedet.

Etter pausen fortsatte løpet østsideveien (riksv. 282) mot Drammen. Ved Tranby tok man av mot Kirkelina, med post 5 på rasteplassen umiddelbart før man krysset under motorveien, og deretter bar det videre ned de gamle Lierbakkene til "Lierkroa", med en avstikker ut til Gullaug og post 6 (den siste), for så å returnere til Hövik skole og mål.

Ruten var omlag 58 kilometer lang; noen vil kanhende synes det er i neste laget, men om man skal kjøre rundt hele Lierdalen må det nødvendigvis bli såpass mange kilometer av det.... Været var forøvrig så fullkomment som det er mulig å få det, og Lierdalen er så avgjort verd å avleggesen visitt.

Underveis ble deltagerene pålagt å finne et blad fra fen ulike løvtrær (alm, ask, hegg, lønn og rogn) som skulle avleveres ved innkomst. Denne oppgaven bød på visse problemer, - bl.a. lot almen til å være en ukjent "grønnsak" for svært mange. En "teknisk" sjekk ved målstreken kom nok noe uforberedt for de fleste (tiltross for at vi ved to tidligere løp har sjekket såvel motorvask som tilstanden på innsiden av felgene). Denne gangen var det det elektriske ledningsnettets som var gjenstand for dommerens poengberegning, og et og annet "skjærereir" var det å finne under panseret.

Premieutdelingen fant sted en halv times tid etter at siste deltager hadde kommet i mål, og mannen som topper premielisten vant sin tredje seier i våre lokale løp denne sommeren !!!!

Ellers sørget vår speaker William Kjos som vanlig for at de tilstedeværende fikk såvel underholdning som nødvendig informasjon gjennom høyttalerene. Og om det så var egen servicebil, så hadde vi det også; en moderne kranvogn gratis stilt til rådighet av Hokksund Auto A/S, og

utstyrt med mobiltelefon og greier, om det skulle vise seg å bli behov for assistanse. Det ble det dog ikke, men det var ikke mindre betryggende å vite at den var der likevel.

Daten av prøvene viste seg vanskelig å utføre på riktig vis med motorsykel, ble disse skilt ut i egen klasse. Resultatlisten etter finregningen fikk dette utfallet -:

MOTORSYKLER:

| | | |
|-----------------------------------|----------------|-------|
| 1. Oddleif Kvålseth, Solbergelva | 1917 Henderson | 19 p. |
| 2. Andreas Schytte-Larsen, Horten | 1943 Indian | 20 p. |

BILER:

| | | |
|---|---------------------|-------|
| 1. Håkon W. Röine, Lier | 1926 Morris Cowley | 10 p. |
| 2. Rolf Viktor Hansen, Hillestad | 1936 Buick | 20 p. |
| 3. Jan Sandholt, Krokstadelva | 1927 Chevrolet | 22 p. |
| 4. Fredrik Lid, Oslo | 1932 Fiat | 23 p. |
| 5. Trygve Krogsæther, Oslo | 1927 Mathis | 24 p. |
| 6. Hans Chr. Thygesen, Tønsberg | 1934 Wolseley | 25 p. |
| 7. Martin Giljanse, Vestfossen | 1931 Ford A | 26 p. |
| 8. Per Bakke, Kongsberg | 1928 Studebaker | 27 p. |
| 8. Finn Wiktorin/Björn Egil Fjeldstad, Holmestrand | 1931 Nash | 27 p. |
| 10. Øistein Kleppan, Hof | 1930 Ford A | 29 p. |
| 11. Reidar Kristiansen, Asker | 1930 Ford A | 30 p. |
| 11. Alf Bryhn, Spikkestad | 1934 Plymouth | 30 p. |
| 13. Øistein Bertheau, Oslo | 1934 Willys | 31 p. |
| 14. Per Gran-Henriksen, Lier | 1935 Buick | 32 p. |
| 15. Björn S. Nilsen, Drammen | 1948 Jaguar | 33 p. |
| 16. Erling Thorbeck, Lier | 1929 Essex | 34 p. |
| 16. Trygve Westbye, Askin | 1923 Ford T | 34 p. |
| 18. Per Löken, Rykkinn | 1936 Chevrolet | 35 p. |
| 19. Finn Bryhn, Spikkestad | 1933 Essex | 37 p. |
| 19. Oddvar Fogstad, Borre | 1928 Ford A | 37 p. |
| 21. Jan Grønlien, Åsgreina | 1929 Ford A | 38 p. |
| 22. Björg Evensen, Drammen | 1916 Dodge | 39 p. |
| 22. Bjarne Norup, Lierskogen | 1938 Chevrolet | 39 p. |
| 24. Torfinn Monrak, Vollen | 1930 Chevrolet | 40 p. |
| 24. Ole Morten Rabe, Gjetton | 1928 Chevrolet | 40 p. |
| 26. Ragnvald Ödegaard, Drammen | 1926 Chevrolet | 41 p. |
| 27. Halfdan Prösch, Rykkinn | 1928 Ford A | 42 p. |
| 28. Helge Lundbye, Vestfossen | 1929 Ford A | 43 p. |
| 29. Knut Henning Larsen, Hokksund | 1929 Hupmobile | 44 p. |
| 29. Arild Karlsen, Lierskogen | 1929 Buick | 44 p. |
| 31. Svein Burvald, Spikkestad | 1930 Franklin | 47 p. |
| 32. Tore Ödegaard, Drammen | 1930 Ford A | 54 p. |
| 32. Martin Simon, Hensedal | 1930 Ford A | 54 p. |
| 34. Jan Tølfesby, Oslo | 1931 Ford AA (last) | 61 p. |

Løpet hadde samlet en pen bukett kjoretøyer. Det er farlig å fremheve noen, men vi merket oss Trygve Krogsæter's uvanlig fint restaurerte 19-27 Mathis som debuterte under "Lierdalen Rundt"; bilen var registrert i Drammen to dager tidligere.

Ellers vakte Jan Tølfesby's 1931 Ford AA last berettiget oppsikt med sin glovarne knottgenerator, og ned knottsekker på lasteplanet. De som er gamle nok til å huske det, fikk her en "reprise" på noe av det bilismen hadde å stri med under okkupasjonstiden. (Men du må virkelig se å få stoppet oljelekkasjen din, Jan...!)

Ellers er motorsyklene en virkelig minoritetsgruppe. Få dem ut av garasjene, vi vet at de er der...!

BEST PERFORMANCE OF THE YEAR

30,000 Miles in 30,000 Minutes
achieved on



The same as YOU use.

The Royal Automobile Club has awarded the Dewar Trophy for the most meritorious motoring achievement of 1929 to the Misses Cordery who in August last covered 30,000 miles at Brooklands on their 4-litre Invicta car in less than 30,000 minutes.

The run was made throughout on the new "BP," the same as you can buy from any "BP" pump with the shield-shape globe.



The Better Petrol

ANGLO-PERSIAN OIL CO. LTD
British Petroleum Co. Ltd. Britannic House, Moorgate, E.C.2
Distributing Organization

BLI MED PÅ
WEEK-END-TUR TIL

NORE !

I week-end'en (lørdag/søndag) 25. og 26. september har vi lagt opp til en høstlig hyggeutflukt til Numedal. Vi bruker buss denne gangen, og reiser samlet med avgang fra Drammen (v/rutebilterminalen utenfor Central Hotell) kl. 13 på lørdag. Turen går til Nore, hvor vi innløsjer oss på Fjordgløtt Camping, Gvammen, på vestsiden av Norefjorden. Her står 2- eller 4-manns værelser til vår rådighet, til en pris av kr. 15,- pr. seng pr. døgn. (Man må holde sovepose/sengetøy selv!) Det gis anledning til å stille mat på rommene, men de som ønsker det, kan få kjøpt rimelig middag lørdag kveld kl. 19. Dette må i så fall oppgis ved påmeldingen.

Bussreisen skulle heller ikke skremme noen fra å delta, ihvertfall hvaprisen angår. Tur/retur koster den kr. 20,- for voksne; barn kjører for halv pris.

Bindende påmelding kan skje til FRODE HOLM (helst på møtet idag, 7. september), og i alle fall SENEST fredag 17. september. Han treffes på tlf. (02) 83 30 15 kl. 7 - 16. Angi ved påmelding om middag ønskes, samt hvor mange personer som kommer. MERK! Bestilte værelser og mat må betales, selv om man ikke møter frem!

Arr.kom.

- A N N O N S E R -

ÖNSKAS KÖPA:

Till THULIN-bilen: Bakre karosskorg i træ. Ramframända m.fjäderfästen. En framfjäder. Kardanbromsbackar. Styrnäckä. Smörjkoppar. Suflett - ställ. Framaxel.

Till AGA-bilen: Karosdelar. Skärmar. Kyl. Växellåda.

Till T-FORD 1910: Motorblock med synliga ventiler. Framaxel som endast tar spindlar m.fast spindelarmar. Vindrutegångjärn typ Automatic.

TILL SALU:

Till THULIN-bilen: Diverse delar

Till AGA-bilen: Ram.Bakaxel. Motor. Tank. Rattstång. Handbromsspak.

Till DKW 1938: Instrumentbräda t. Meisterklasse. D:o till Reichsklasse. Bakskärmar. Frontlyktor. Div. pryklar (fråga!)

Till IFA 1954: Chassie m.motor + delar från IFA 1950 och 1952.

Till T-FORD 1913-27. Diverse delar. Helst byte till Thulin-delar.

Egil Karlsson,
Birger Jarlsgatan 8,
S-414 69 GÖTEBORG (Sverige)
Tel. kvällstid 031-426185

Til min aldersstegne (men trofaste) Opel Kadett Caravan '65 søker jeg 4 bra vinterdekk (helst piggdekk) 6.00 x 12", gjerne på felg.

For å bli sjølhjulpen m.h.t. trykking av bildesider, trenger MOTORHISTORIKEREN snarest en stensilkrennemaskin for fremst. av elektro-stensiler. Tips om brukt maskin i god stand og til overkommelig pris mottas med takk i redaksjonen! Trenger også en rasterplate i format A4 (for rasterering av fotos som skal trykkes).

Red. søker etter leilighet som er ledig -eller blir ledig iløpet av vinteren. Helst i Drammen eller rimelig nærhet av Drm., og i stille strøk hvor red. får maksimal arbeidsro.

SELGES: "Diplomat" reiseskrivemas- kin (billig), samt brukt pikesykkel. alle henv. til

Öivind Langeland,
postboks 1081,
3001 DRAMMEN

.... annonsér i MOTORHISTORIKEREN, du også!

STÖTT ANNONSÖRENE ved å svare på annonser som er aktuelle !

- A N N O N S E R -

Däck till salu (2. aug 1976)

| | | | |
|-----------------------|----|--------------------|----|
| 670 x 15 vit sida | | 600-650 x 20 | |
| 710 x 15 vit sida | | 450 x 21 | x) |
| 820 x 15 vit sida | x) | 450 x 21 vit sida | |
| 500 x 16 Mc däck | | 525 x 21 | |
| 500 x 16 | | 31 x 4 | |
| 550 x 16 | | 32 x 4 | x) |
| 600 x 16 | | 32 x 4.1/2 | |
| 600 x 16 vit sida | x) | 33 x 4 | x) |
| 650 x 16 vit sida | | | |
| 700 x 16 vit sida | x) | 26 x 2 | x) |
| 450 x 17 | | 26 x 2.1/2 x 2.1/4 | |
| 525-550 x 17 | | 26 x 3 | |
| 525-550 x 17 vit sida | x) | 28 x 3 | |
| 700 x 17 | | 30 x 3 | |
| 450 x 18 | | 30 x 3.1/2 | |
| 475-500 x 18 | | 710 x 90 | |
| 525-550 x 18 | | 760 x 90 | |
| 525-550 x 18 vit sida | x) | 810 x 90 | |
| 550 x 18 / 6 | | 730 x 130 | |
| 350-400 x 19 | | 820 x 120 | |
| 450 x 19 | | 895 x 135 | |
| 475-500 x 19 | | | |
| 475-500 x 19 vit sida | x) | 300 x 20 MC | |
| 550 x 19 | | 275 x 22 Speedway | |
| 550 x 19 vit sida | x) | 325 x 19 | |
| 475-500 x 20 | | | |

x) = väntas häm inom kort.

M A J O R N A S D Ä C K,
Banehagsgatan 1, S-41451 Göteborg
S v e r i g e.

Tel. 031 - 42 35 01. säkrast kvällstid - 42 61 85

TILSALGS / BYTTE:

2 amerikakufferter (1 stor, 1 liten)
1 reservehjulsdeksel t. Citroen 11
frå 1934 og nyere.
Panserfigur t/ukjent amerik. etter-
krigsbil.
2 stk. prima radiatorkapper m/emblem
til FORD A 1930.
JEG ÖNSKER:
Deler til MORRIS "Cowley". 1926; -alt
av interesse, spes. dekk 4.75x19".
Eventuelt søkes også antikviteter.
Frode Holm,
postboks 239 (el.c/o Evensen)
3000 DRAMMEN. (83 30 15, 7 - 16)

ÖNSKES KJÖPT:

Brukt garasje søkes.
Søker også radiator (og andre deler)
til 1928-modell CHRYSLER.
TILSALGS:
1934-mod. PLYMOUTH 4-d.sedan, godt
restaureringsobjekt).
1937-39 AUSTIN 4-dörs sedan.
Alf Bryhn, box 174,
3430 SPIKKESTAD.

TIL SALGS:

1939-mod. Ford Prefect i meget god
teknisk stand, selges gr. plass-
mangel. En masse deler medfølger,
(f.eks. ekstra motor, gearkasse,
dynamo).

ÖNSKES KJÖPT:

Til NIMBUS 36/37 mc:- Sidevogn,
(helst original), baksete m/håndtak.
Ellers alt av deler av interesse.
Jan-Ove Regstad,
Konnerudgt. 105, 3000 DRAMMEN
tlf. 83 21 33 etter kl. 17.

KJÖPES / BYTTES:

'31 grill + 1 litt dårlig panser
til A-FORD.
4 felger (tror det er B-FORD, 3 er
bra, 1 med sprekk).
ÖNSKER:
'30 grill + bra panser til A-FORD.
Martin Simon,
3560 HEMSEDAL. tlf. 9135

- - annonsér i
"MOTORHISTORIKEREN" !

- A N N O N S E R -

BYTTE / SALG / KJÖP:

Trenger antikke møbler for restaure- ring av et gammelt hus. Rokokko/ empire/biedemeyer-stil.

I bytte har jeg (hvis interesse):

Åpen T-Ford 1927 } må res-
Åpen Buick 1926 } taureres.

henv. Per Bakke,
3600 KONGSBERG.

SÖKES:

Radiatorlokk til 1924-25 CHRYS- LER SIX samt forsete (hel benk.) Andre deler til samme bil også av s t o r interesse.

Peder Danielsen,
Kringlavn. 6,
3050 MJÖNDALEN
tlf. 82 66 51

-Følgende ÖNSKES til STUDEBAKER 8- cyl. 1930-modell:

-Låsebrakett (1 stk.) til reserve- hjulsbrønn m/nökkelhull,

-Frontlyktglass, 1 stk., evt. 2 li- ke,

-Høyre baklykt m/brakett,

-Sveiv til vindu, 2 stk.

-Emblem for dashbord,

-Fordelerlokk,

-Gearstangkule,

-Pedalgummi,

-Trådeikefelger (4 stk.)m/låsering,

-6 stk. hjulkapsler,

-6 stk. brukbare dekk, 6.00 x 19"

Følgende deler til CITROEN 1929 - mod. kan evt. gis i bytte/selges:

-Taklampe (innv.), -2 hjulkapsler,

-Frontlykter, -Radiatoremblem, -1

stk. baklampe, -Forgasser.

Har også GAMLE DEKKSPAKER tilsalgs.

Jan Ellingsen,

Sörlibakken 3,

4620 VÅGSBYGD.

-Jeg ønsker å KJÖPE/BYTTE til meg følgende:

TIL '31 FORD A de Luxe Tudor Se- dan:

-2 stk. jern til stropper på dørstolpe (assist straps) HAS- TER...!

-1 stk. jern til bakside av stötfangerhorn (A 17756 B)

-1 stk. 4.75/5.00x19" dekk

-1 stk. dörhåndtak uten lås, (A 46206 BR)

TIL '31 CHRYSLER 8-cyl.:

-3 stk. 17" felger (ståleiker)

-4 stk. 6.50/7.00x17" dekk

-5 stk. hjulkapsler

JEG HAR I BYTTE:

-Div. smådeler, bl.a. strökne dörhåndtak til Ford A Town Se- dan. Pluss hjulkapsler, innv. og utv. dörhåndtak til HILLMAN Minx '32-33 mod. Kan evt. skaf- fe flere deler til samme bil.

Asle Wang,

Hans Tordsens gt. 6,

3000 DRAMMEN. tlf. 818009

Til CHRYSLER IMPERIAL 1931 sökes:

-Felger, navkapsler, radiatorlokk m. vinge, "innmat" (glass/reflektor) til cowl-lamps, og ellers alt av deler til denne bil.

Jan Johansen,

Oscar Kiærs vei 27, DRAMMEN

FORD V-8 1946-mod. pick up, gått kun 65.000 km. tilsalgs.

Nils Nesthorne,

c/o CENTRALGARAGEN A/S,

Drammen. tlf. 83 72 80

Deler til STUDEBAKER "Dictator", sen 1927-mod. önskes:

-Stang mellom hovedlyktene (m/mer- ke), -parklyktene på torpedoen,

-bagasjebrett, -kalesjestativ,

-frontruteramme, -låser til reser- vehjul, -2 stk. litt konkave lyk- teglass, 25 cm.diam.,

Önskes til BUICK 1936:

-Panserfigur (evt. lån til avstöp)

-gode motorfester, -original jekk,

Önsker tips om (eller tegn. av)

förkrigs campingvogn.

Har i bytte (eller salg):

-Meget god gearkasse til Ford T

1924 og eldre, -starter til CITRO-

EN 11-Sport, -Radiator m/ kappe

KÖPES:

Till DODGE 1924-25 öppen: 4 st. dörrar, framskärmar, kardan, reservhjulshållare, fotsteg, baklampe och kalesjestativ.

Till FORD T 1923-24: Radiator m/mantel, motorhuv, öppen ka- ross.

Till CHEVROLET 1925-26: Radia- tor m/mantel, fram- o. bakskä- rmar, frontruteramme, fram- o. baklyktene, ram, bakfjäder.

Dan Nilsson,

Näs, S-670 30 EDANE, (Sv.)

og emblem t. Chevrolet 1929,

-Radiator m/kappe t. Essex '26.

Rolf Viktor Hansen,

3093 HILLESTAD.

Det danske Petroleums-Aktieselskab's BENZIN.



erden bedste.