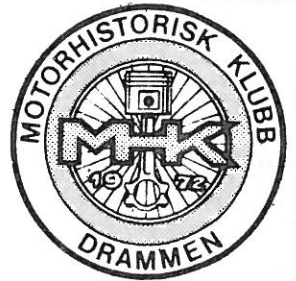


GAMMELBIL -



nr. 8 · 1974 3. årg

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

● *posten*



Motorhistorisk klubb · Drammen

 DETTE NUMMER INNEHOLDER-:

- side 1: Forsiden
- 2: Innholdsfortegnelse
 - 3: Redaksjonelt - Adresser.
 - 4: Referater: "~~Bil~~åmensdags-løpet", "Askerløpet"
 - 5: "Askerløpet" (forts) - "Sandvigen-Sundvolden"
 - 6: "Sandvigen-Sundvolden" (forts). "Litt av hvert..."
 - 7: "Litt av hvert..(forts) - "...en bedre avis"
 - 8: MC&Siden : Benelli
 - 9: MC-siden (forts)
 - 10: "Några korta anteckningar ur automobilens historia"
 - 11: "Några korta..(forts) - "HVOR BLIR DET AV AVISENE?"
 - 12: Om brannfaren ved håndlamper. - Opel.
 - 13: Månedens veteran. -Div. klipp - Neste møte.
 - 14: Vegdirektoratets bestemmelser om panserfigurer etc.
 - 15: (forts) bilag 1.
 - 16: (forts) bilag 2.
 - 17: Div. klipp - Dodge - Citroën
 - 18: Møtereferater, september
 - 19: Annonsesiden
 - 20: Baksideannonsen.

-dessuten: BILAG med henblikk på vognregisteret.

FORSIDEBILDET:

Vi har valgt å la Reidar Kristiansen's nyrestaurerte og kjøreklare Ford A Standard Phaeton 1930 pryde forsiden på dette nummer av "Gammelbil-Posten". Bildet må gjerne symbolisere sommerens viktigste høydepunkter (vi er sikker på at det iallefall representerer et høydepunkt for Reidar). Vi tror også å ha rett om vi påstår at denne bilen er en av de desidert penest restaurerte gammelbiler vi har sett, den er til minste detalj preget av Reidars pinlige nøyaktighet. Motorhistorisk Klubb, Drammen kan være stolt av å ha en slik doning på sin medlemsliste....

GAMMELBIL - posten

ORGAN FOR MEDLEMMER AV
MOTORHISTORISK KLUBB, DRAMMEN
-samt andre venner av gamle
automobiler og motorcykler-

NR. 8/1974 (oktober) - 3. ÅRGANG - (nr. 19 siden starten)

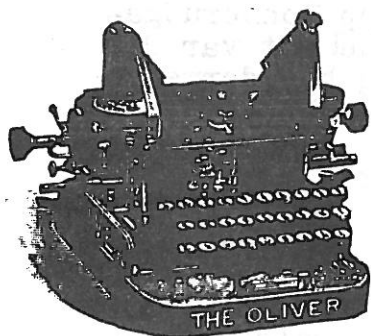
ÅRSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-

REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND

BOX 1081

3001 DRAMMEN



Redaksjonelt

Fra tid til annen blir red. stilt overfor spørsmålet: "Når skal du få din gammelbil ferdig?" Et spørsmål som er uhyre vanskelig å besvare, ettersom jo døgnet bare har 24 timer og året 365 dager og en svært liten del av denne tiden egentlig kan kalles fritid. Og av det som er fritid, går dessuten mesteparten med til å produsere "Gammelbil-Posten". La oss forutsette at perioden mellom to aviser består av 30 dager, hvorav kun kveldene kan benyttes til avisarbeide. Av disse 30 kveldene går én med til med-

lemsmøtet, -én til styremøtet, -én til trykking av offset-sidene, -minst én (men som regel to) går med til å stensilere de "hjemmegjorte" sidene, og én kveld går med til å sortere og hefte sammen avissidene. Dessuten består en "avisperiode" av fire lørdagskvelder, og da tar jeg fri...! Tilbake blir altså 20 kvelder, hvilket altså betyr at å gi ut en 20-siders avis er ensbetydende med å lage en avisside hver eneste "frikveld" måneden igjennom. Dermed kan det være fristende å sakse stoff fra andre kilder, og det blir da også gjort. Men også det saksede stoffet krever en viss redaksjonell behandling for å passe inn på en A4-side; -og saksingen er heller ikke benyttet for å gjøre arbeidet mer "makelig", men først og fremst for å lage en allsidig og ikke altfor enssporet avis. Stoff om vår egen virksomhet har alltid førsteprioritet. Så spørsmålet vi innledet med er like ubesvart: "Når skal red. få sin gammelbil ferdig..?"

Ø.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.

Postgirokonto nr. 3 75 09 24.



KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, box 174, 3430 SPIKKESTAD
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollvn. 34c, 3400 LIERBYEN
SEKRETÆR: Björn Sand, Bülows vei 1, 3000 DRAMMEN
KASSERER: Tore Ödegaard, Nordbyveien 91, 3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 1: Ingar Evensen, Tomtegaten 16, 3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 2: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJÖNDALEN

MEDLEMSKONTINGENT 1974: KR. 10,-

DRAMMENS DAGENES VETERANBILPARADE BLE ÖDELAGT AV
BEDRÖVELIG ARRANGEMENTSSVIKT.

Etter initiativ fra en av "Fremtiden's" journalister, -hr. Rooth- ble via en annonse i Drammenspressen veteranbileierene i distriktet anmodet om å slutte opp om en veterankortesje gjennom Drammen lørdag 31. august i forbindelse med "Drammensdagene 1974".

Hvorvidt det var hr. Rooth's skyld skal være usagt, men rot ble det ihvertfall. De 12 kjoretøyene som var møtt frem på Bragernes Torg kl. 17.30 for å starte kl. 18, måtte vente til nærmere kl. 19 før de slapp avgårde. Tiltross for at uniformert politibil kjørte foran kortesjen, ble den oppstykket allerede ved første lysregulerte gatekryss, hvor de seks bakerste bilene ble akterutseilt p.g.a. rødt lys. (Trafikklysene burde jo vært satt på "blinkende gult"). På Strömsö Torg var forvirringen fullstendig, idet "første pulje" kjørte ut Bj. Björnsons gate til Bangelökka for å snu, mens resten av kortesjen (som for lengst hadde mistet kontakten med de øvrige bilene) kjørte opp Konnerudgaten i retning mot museumsparken. Etter ytterligere endel rot var de 12 kjoretøyene omsider samlet i området ved museet, og ble dermed "vist ryggen" av arrangørene; mer verd var tydeligvis ikke vår deltagelse.

Ettersom det på forhånd var antydnet en viss PR for vår klubb i forbindelse med løpet, var det mange som kastet seg over avisene på mandag for å lese referatene. De få linjene på bortgjemt plass (som dertil var ukorrekt når det gjaldt antall deltagene vogner) kunne vi klart oss foruten....

At arrangørene ikke lot til å verdsette veteranbildeltagelsen synnerlig, ble til fulle bekreftet ved den "takkeannonse" (97x120mm) som sto i Drammensavisene torsdag 5. september, hvor ialt 15 navngitte firmaer og institusjoner (samt publikum) ble takket for "velvillig bistand" under "Drammensdagene 1974". "Motorhistorisk Klubb, Drammen" var ikke nevnt i annonsen.....!

Konklusjonen etter disse erfaringer må uvilkårlig bli den at hvis "Motorhistorisk Klubb, Drammen" for ettertiden skal delta ved "Drammensdagene", må vi betinge oss at vi selv står for opplegget for vår del av programmet. I motsatt fall bør vi boikotte hele greia!

Ö.L.

XX

VELLYKKET VETERANBILPARADE I ASKER.

Om gammelbildeltagelsen ved "Drammensdagene 1974" ble en temmelig bedrøvelig forestilling, så ble veteranbilparaden ved åpningen av Röde Kors-ukene i Asker dagen etter (1. september) desto mer vellykket. Tiltross for kort varsel, samt at et A-Ford-arrangement hos Tore Woldstad på V. Spone "kolliderte" med Asker-arrangementet, så møtte allikevel ialt 18 biler frem foran hovedporten til Asker stadion i god tid før start.

Asker Röde Kors hadde annonsert veteranbilparaden i lokalavisen på fredag, og i det deilige været hadde det møtt frem et stort antall skuelystne. Litt over klokken 12 kunne kortesjen begi seg ut på den oppsatte ruten: Asker stadion-Borgen-Bleiker-Hval-Reistad-Undelstad-Askerveien-Hönsveien-Vakås-Klokkerjordet-Kirkeveien-Stadion.

Etter ca. 1 time vendte bilene tilbake til utgangsstedet, hvor det ble litt ventetid mens man avvirket kappkjøring på trehjulssykkel for smårollingene og trekkhundklubben befordret barn i vogner som ble trukket av hundespann.

(FORTS. SIDE 5)

Kasserer Tore Ödegaard, mannen som steller med medlemsregisteret, opplyser at foran generalforsamlingen teller Motorhistorisk Klubb, Drammen 99 medlemmer.

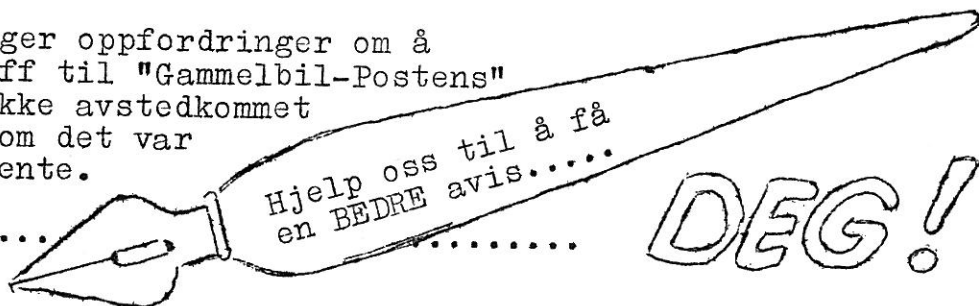
I week-enden 31.august/1.september hadde Norsk A-modell Klubb lagt opp til et "treff" hos Tore Woldstad på Vestre Spone. Da red. var opptatt på annet hold og derfor ikke hadde anledning til å delta, kan vi dessverre ikke bringe noe referat, men det har blitt oss fortalt at arrangementet var meget vellykket, med bl.a. en utflukt til Blaafargeverket på Åmot med omvisning, og et besök i koboltgruvene i nærheten. Som vanlig ved A-Ford-klubbens tilstelninger, var det god oppslutning.

Ellers er det nå klart til "innflytting" i låven på Lierskogen, og de som måtte ha behov for opplag for gammelbil eller mc, må snarest melde sitt behov, da vinteren jo er faretruende nær. Kontaktmann for opplagsplassen er Arild Karlsen, Lierskogen, som forøvrig bor i umiddelbar nærhet av låven. Han kan treffes på telefon (02) 84 71 39.



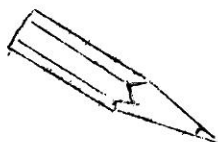
Det har falt i vår lodd å meddele at vår mascot -puddelen "Ninette" fra det Viker'ske hus på Svelvikveien- ikke lenger er iblandt oss. Det viltre brune "nöstet" vant seg mange venner i den korte tiden den deltok på møter og andre tilstelninger, men har altså sin unge alder tiltross "gått til sine fedre". Dens minne vil imidlertid leve videre.....

Våre tidlige oppfordringer om å bidra med stoff til "Gammelbil-Postens" spalter har ikke avstedkommet den respons som det var grunn til å vente. Vi utfordrer derfor.....

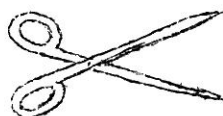


Vi tror nemlig at nettopp DU sitter inne med verdifullt stoff som bør komme våre medlemmer tilgode, og vi v e t at det blandt våre lesere finnes en rekke penneföre og tegnekyndige folk som kan gjøre GAMMELBIL-POSTEN kvalitetsmessig langt bedre enn hva den er idag.

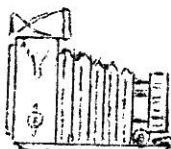
Vi etterlyser derfor.....



skrevne beretninger som f.eks. hvordan du fant ditt kjøretøy; episoder (elker tips) i forbindelse med restaureringen, -beretninger fra turer, løp, utenlandsreiser, museumsbesök, faglige artikler innen felter som omfatter vår hobby, etc. etc.,



Utklipp (artikler, reportasjer, tegninger, fotos og annonser) om alt som vedrører motorhistorie. Spesielt etterlyses bil- og mc-annonser fra tiden för krigen, men andre annonser fra "forgangen tid" er også av interesse.



Sort/hvitt fotografier som viser gamle kjøretøyer i en eller annen forbindelse, både "utklippede" fotos og dine egne opptak, (hvis du vil låne ut filmen).

Og selvfølgelig, annonsemanuskripter. Husk at ALT kan annonseres i "Gammelbil-Posten"; -ikke bare det som gjelder gammelbil- og mc!
VÆR SÅ GOD, SPALTENE ER DINE.....!

MC- SIDEN

BENELLI

AV AKE WREMP

I Italien finns åtskilliga mc-fabriker. En del av dessa uppmärksammas sällan på våra breddgrader. Man hör namnet, kanske i samband med sensationella segrar på tävlingsbanorna, eller när informationerna om en ny modell hit. För övrigt räknas inte fabrikatet med bland bland mc-världens stora. Det är egentligen synd, italienarna kan bygga fina motorer, även om deras serier är mycket mindre än i andra länder. Ett namn i detta sammanhang, som absolut inte bör underskattas är Benelli. Den fabriken har under många år producerat en rad bra motorcyklar. Nu är märket på väg uppåt igen och även högaktuellt ur svensk synvinkel, nybliven generalagent är Svenska Cykelfabriken i Lomma. Vidare finns ett verkligt triumf-äss med i årets lek, världens enda sexcylindriga motorcykel.

ÅRET VAR 1911

● Men låt oss gå tillbaka till år 1911, platsen är Pesaro vid Adriatiska kusten. Mamma Theresa Benelli, redan då änka, samlade sina sex söner till familjekonferens. Det gällde att få igång någon form av inkomstbringande verksamhet, som kunde försörja dem alla. Valet föll på den mekaniska branschen, vilken då stod inför sitt genombrott.

Först nöjde man sig med att reparera andras fordon, bilar och motorcyklar. I likhet med många andra, blivande mc-fabrikanter pysslade man även ett tag med vapen. År 1919 var man så redo att starta egen motortillverkning. Förstlingen hade kanske inte så mycket gemensamt med kommande Benellimotorer men det var i alla fall en början. Det rörde sig om en av den tidens mopedmotorer, en 75-kubiks tvåtaktare, som monterades på en vanlig trampcykel.

Nästa projekt, man gav sig på, var en komplett motorcykel, nu med 98-kubiksmotor. Sen steg kubikinnehållet så sakta till 125 och 150 cc, samtidigt som Tonio (Antonio) Benelli började pröva livet som tävlingsförare. Givetvis körde han då familjens eget märke, en 150-kubikare i trimmat skick.

I takt med framgångarna steg också det ekonomiska välståndet hos familjen Benelli och man kunde investera mera i maskiner på sin fabrik. Samtidigt siktade man in sig på fyrtaktsmarknaden, tvåtaktaren var på väg att mista sin popularitet just vid den tiden, mitten på 20-talet.

1927 kom så det stora genombrottet, då hade man fått fram en 175 kubiks fyrtaktare med kugghjulsdreven, enkel överliggande kamaxel. Andra fabriker hade på den tiden stora problem med sina fyrtaktsmotorer, ventiler och ventiltjädrar höll sällan för påfrestningarna. Sådan slapp Benelli, deras konstruktion med överliggande kam skonade i hög grad ventiltjrejorna.

Tonio Benelli tog hem italienska mästerskapet i 175-klassen både 1927 och 28 samt 30-31. Även mellanåret 29 vanns av Benellifabriken fast då körde ett par andra förare.

BENELLI PÅ DE STORA ARENORNA

Snart tyckte man att tiden var mogen för nappatag med de stora fabrikena ute på de stora arenorna i GP-sammanhang. Hittills hade Benelli enbart sålt sina maskiner på hemmamarknaden, nu gällde det exportaffärer och därmed behövlig publicity.

Eftersom 175-klassen då fortfarande var internationell, byggde Benelli en ny sådan racer med dubbla, överliggande kamaxlar. Den kördes med stora framgångar fram till 1934, sen ströks klassen och Benelli fick ta några års paus. 1938 återkom man med en ny dubbelkamskraftare, denna gång på 250 cc. Samtidigt gick man över till lättmetallgjutgods för både topp och cylinder.

Sin allra största framgång noterade nog Benelli 1939, då vann Ted Mellors 250-klassen på Isle of Man. Detta trots en enorm konkurrens, bland medtävlarna sågs Stanley Woods och Ombono Tenni på Moto Guzzi samt tre vattenkylda DKW-maskiner. Till på köpet hade alla dessa konkurrenter kompressormatade motorer.



Dario Ambrosini, Benellis tuffe fabriksförare som tog VM i 250-klassen 1950.

EN KOMPRESSORMATAD FYRA

Även hos Benelli insåg man, att framtiden låg i kompressormatade motorer och satte därför igång med arbetet på en dylik. Det rörde sig om en vattenkyld fyra med dubbla, överliggande kamaxlar och Cozette rotationskompressor. Effekten låg på dryga 50 hästkrafter och maskinen skulle toppa 245 km/t, 25 mer än Guzzis enstänka.

Fyran hann aldrig köras i några tävlingar men gömdes lyckligtvis undan på en lantgård under kriget. Den står nu välputsad i fabrikenes eget museum.

Sämlre gick det med de övriga inventarierna i Benellifabriken. De allierades bomber tog en del, resten roffade de tyska vapenbröderna åt sig vid reträtten.

1947 hade man fått igång tävlingsverksamheten igen, om dock i rätt blygsam skala. Utgångsmaterialet var förkrigstidens enstänka med dubbla, överliggande kamaxlar fast modifierad för vanlig handelsbensin. Före kriget fick man som känt köra på 50/50 bensin/bensol.

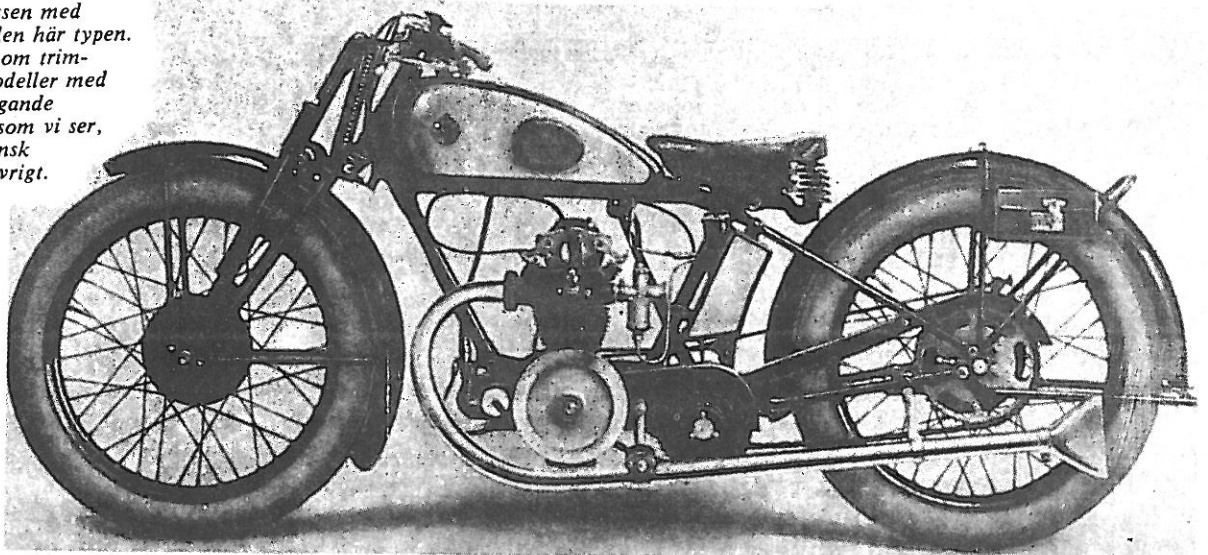
För att verkligen kunna hävda sig kontrakterade Benelli nästa år den berömde Dario Ambrosini som fabriksförare. Efter ett par uppmärksammade segrar 1949 satsade man så på 1950 års VM i 250-klassen.

Upptakten blev strålande, trots att Ambrosini bara kört TT på Isle of Man en gång tidigare, så vann han 1950 och slog dessutom nytt varvrekord. Det gamla innehades av tysken Kluge på en kompressormatad DKW.

Säsongen fortsatte sedan med knallhårda strider mot Guzzis fabrikslag. Ambrosini klarade dock den fighten och tog hem VM till slut. Dessutom vann Benelli också märkes-VM 1950, enda gången för den italienska fabriken.

Självklart hoppades man att upprepa bravaden 1951 men tyvärr gick detta inte alls. Efter en andraplacing för Ambrosini på Isle of Man körde han ihjäl sig på träningen för Frankrikes GP. Bröderna Benelli drog sig därefter tillbaka från de stora tävlingarna under många år framåt.

Benelli dominerade länge 175-klassen med maskiner av den här typen. Det rörde sig om trimmade sportmodeller med enkel, överliggande kamaxel och som vi ser, en rätt spartansk utrustning i övrigt.



UTBRYTAREN MOTOBİ

Snart växte även marknaden för vanliga landsvägsmaskiner och en av bröderna Benelli bröt sig ur familjeföretaget för att starta en egen tillverkning. Han döpte sina maskiner till Motobi, 1962 återgick han till Benellifabriken i Pesaro och hade då med sig ett par nykonstruktioner.

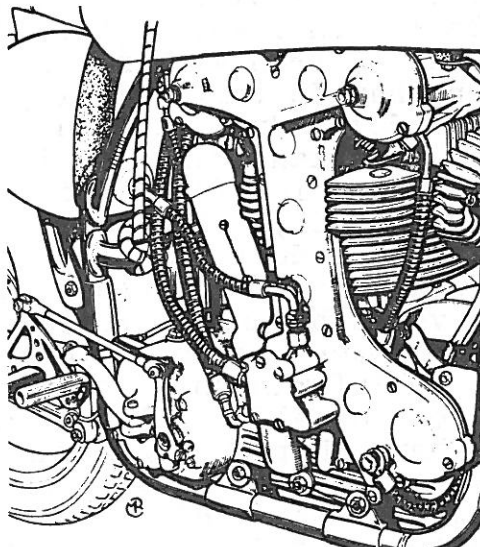
På dessa satt nu cylindern horisontellt placerad och det rörde sig om fyrtaktare med stötstänger. Från början nöjde man sig med en 125:a, sedan gick man upp till 175 cc, 200 och slutligen en riktigt 250:a.

I mitten på 60-talet kom USA-marknaden in i bilden och modellurvalet utvidgades ytterligare. Det sträckte sig från 50 kubiks tvåtakt och upp till en fyrtakts 650 twin kallad Tornado. Den senare importerades för övrigt hit till Sverige i något exemplar, som visades på Pickos show.

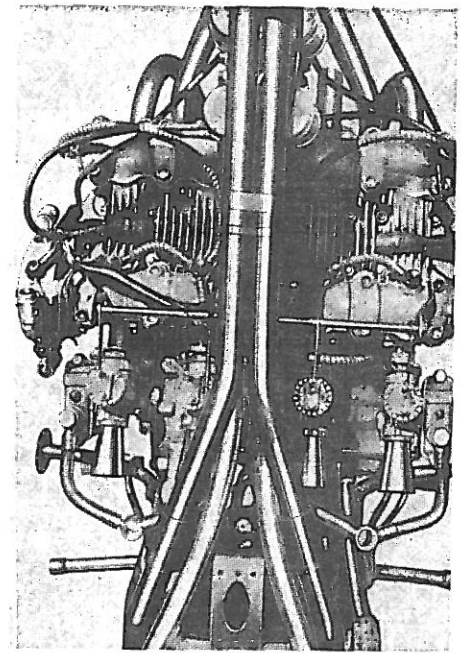
I dag-kretsar intresset mest kring Benellis sexa, en verklig Superbike. (Se beskrivning i föregående nummer av MC-NYTT.) Även om dess prestanda kan överträffas av maskiner med färre antal cylindrar, så ligger det alltid ett stort statusvärde i en sexa. Många fanatiker kommer säkert att stirra sig blinda på detta. Pris och leveranstider är dock ännu så länge okända faktorer för sexan.

Som komplement till fyrtaktarna lancerar Benelli just nu ett par tvåtakts twin, bägge i japanska stilen. Slagvolymen är på 125 respektive 250 kubik, effekterna 16 hk och

25 hk. Andra finesser är vaggräm, naken framgaffel av Cerianityp, lättmetallfjädrar och dubbla instrument, varvräknare samt hastighetsmätare.



Benellis legendariska 250:a såg ungefär likadan ut både före och efter kriget. På höger sida av motorn satt en lång rad kuggdrev, som drev magneten och de dubbla, överliggande kamaxlarna. Karakteristiskt var även den yttre oljepumpen med sina armerade slangar.



Ovan: Den fyrcylindriga 250:an sedd i fågelperspektiv. Upperst på ramen sitter fyra tändspolar, brytare med kondensatorer är monterade längst ute i vänstra ändan på insugningskamaxeln. Vi ser även hur de fyra Dellortoförgasarna manövreras med en axel.

Drammens Tidende og Buskeruds Blad

12. juni 1924

Den 22. juni agter Kristiania avdeling av Norsk Motorcykleklub at avholde et paalidelighedsridt for motorcykler og motorcykler med sidevogn. Løpet vil foregaa med en hastighet av 33 km pr. time, med et beregnet tillæg for strækninger med nedsat kjørehastighet. Ruten er bestemt saaledes: Kristiania — Gran — Hønefoss — Vikersund — Hokksund — Drammen — Kristiania.



NORSK VETERAN MOTORSYKKEl CLUB er den nye norske mc-klubben for eiere av motorsykler eldre enn 25 år. Klubben ble stiftet i 1973, og har allerede 90 medlemmer. NVMC arbeider for å hjelpe medlemmene til å oppspore/skaffe seg veteranmotorsykler, bistår med råd og hjelp i restaureringsspørsmål, arrangerer mc-løp o.l. Klubben er videre leverandør av tankdekalering (transfers) av egen produksjon, og gir dessuten ut sitt eget mc-organ, "Sidevogna". De som ønsker ytterligere opplysninger om medlemskap, kan skrive til:-

NORSK VETERAN MOTORSYKKEl CLUB, Postboks 594, Sentrum, OSLO 1.

Prof. E. Hubendick:

NÅGRA KORTA ANTECKNINGAR UR AUTOMOBILENS HISTORIA.

Daimlers förgasare är även den av stort intresse, och det var helt naturligt, att Daimlers lyckade försök snart skulle locka andra till efterföljd.

Firman Benz & C:o i Mannheim började omedelbart efter Daimlers syssla med automobiler, drivna av bensinmotorer, och erhöll den 29 januari 1886 patent på en dylik automobil, avsedd för 2 personer och utrustad med en motor om 1.5 hkr. Denna firma lär även hava varit den första, som bragte automobiler, drivna ~~med~~ av explosionsmotorer, i marknaden. Motorn överförde sin effekt medelst konisk kuggväxel till en mellanaxel, vilken var försedd med remskiva, från vilken kraften vidare överfördes medelst rem till en andra mellanaxel och från denna med kätting till drivhjulen.

En ny vagn av i huvudsak samma konstruktion byggdes av Benz år 1888, vilken exponerades på en utställning i München samma år och där väckte oerhört uppseende.

En av Daimler 1889 utförd vagn är av stort intresse såsom varande den första vagn med styrningen anordnad på det numera allmänt brukliga sättet. Ännu fattas dock differentialväxeln, och för att förekomma slirning hos bakhjulen i kurvor infördes den anordningen, att motorn drev en mellanaxel, från vilken vardera bakhjulet drevs med kedja, varvid kedjorna hängde tämligen slaka, så att det ena hjulet kunde gå något före det andra. Denna anordning torde emellertid ej hava medfört åsyftad verkan, men väl visat sig praktisk i andra avseenden. När differentialen först infördes och av vem är oss ej bekant, men trolig är dock, att den först användes av någon fransk automobilfirma, ty den hade redan uppfunnits i England 1834 av Roberts i Manchester och använts på de engelska ångvagnerna, varför denna mekanism torde varit bekant i Frankrike från ångvagnstiden. Slutligen må ännu en av den moderna automobilens' viktigaste detaljer omnämnas, nämligen luftringen. Denna uppfanns av engelsmannen R. William Thomsen och anmäldes till patent den 10. dec. 1845. I patentskriften skriver han: "Uppfinningen kännetecknas av anbringandet av elastiska bandager på vagnshjulens ringar, vilka hava till ändamål att minska den för fortskaffandet nödiga kraften, göra vagnens rörelser mjukare samt minska dess buller. För att uppnå detta resultat användes en ihålig ring av ett ämne, som är ogenomträngligt för vatten och luft, t.ex. vulkaniserad kautschuk eller guttaperka. Dessa ringar uppblåsas med luft, så att hjulen utefter hela sin löpbana bliva försedda med en luftkudde oberoende av om de löpa på marken, skenor eller andra kroppar."

I Sverige har automobiltekniken en betydligt kortare historia. Oavsett de vagnar som importerats och de små förslag eller försök, som möjligen gjorts på ett tidigare stadium, är det först på 1890-talet försök påbörjades, vilka hade en industri till mål.

Ett bland de första försök som utförts var det som företogs av ingenjör Söderblom i Eskilstuna i början av 1890-talet. Han experimenterade tidigare med en ångvagn utrustad med rörpanna, vilken eldades med en primuslampa.

Först 1904 började Söderbloms bygga automobiler med bensinmotor-drift i någon skala.

Mekaniska verkstaden Vulkan i Norrköping tillverkade på 1890-talet Daimlermotorer, men några vagnar torde aldrig hava blivit byggda.

På Surahammars bruk upptog 1898 ingenjör Gustaf Eriksson försök med av honom konstruerade motorer för automobiler, vilka sedermera ledde till Vabis-vagnerna.

År 1899 byggde fabrikör J.V.Svensson på Augustendal en större fabrik, avsedd för automobil tillverkning, men efter några försök över-

gavs denna tillverkning för andra fabrikationer.

1901 upptog bolaget Scania i Malmö automobil-tillverkning, vilken ännu idag bedrivs med huvudfabrik vid Södertälje jämte ett flertal filialer. Södertälje Verkstäder och Gustaf Erikssons automobilfabrik började ungefär samtidigt men upphörde snart nog med bilfabrikation.

För närvarande finnas i landet tre automobilfabriker, nämligen A.-B. Scania-Vabis, ett bolag sammanslaget av de två föregående fabrikererna Scania i Malmö och Vabis i Södertälje, Tidaholms Bruk i Tidaholm samt Thulinverken, Landskrona, som tillverka bilar, motorcyklar och flygmaskiner.

Motorfabriker däremot finnas över ett 100-tal, som tillverka utmärkta motorer för såväl fotogen- som bensindrif, avsedda för båtar och andra industriella ändamål.

Bland namn, som vi ej heller få glömma, märkas: Appelqvist, Behmer, Björkman, Büchner, Dähn, Gustaf Eriksson, Frithiof Eriksson, Gjestvang, Grebst, E.Hedlund, Kastengren, Lundvik, Nordeman, Pellerin, Pripp, Rääf, Rosin, Skog, Skånberg, Salmson, Thisell, Thorsin, Wagner, Östberg.

.....

(Herved er vi kommet til veis ende i disse "korte" anteckningar fra bilens historie, skrevet i 1922 av professor E.Hubendick. At det gammelsvenske språket har vært temmelig tunglest, kan vi sikkert være enige om, men vi tror at de som har klart å slite seg gjennom alle artikkelende og forstått det de har lest, har fått en grundig innføring i den historiske siden av bilens "oppstandelse".

red.)

XX

⊙ Åpent spørsmål til utgiverne av veteranbilaviser:

HVOR BLIR DET AV AVISENE.....?

Vi lar ovenstående berettigede spørsmål stå som overskrift på den "opptelling" vi har tillatt oss å gjøre over utkomne nummer av ulike veteranbiltidsskrifter i 1974. Det later til å være svært vanskelig å gi ut de antall numre av de forskjellige aviser som man på forhånd annonserer; - årsakene kan vel være flere, men bunner vel i det store og hele i at andre ogimange tilfelle mer lønnsomme gjøremål går foran det redaksjonelle arbeidet. Personlig kan vi ikke fri oss fra den tanken at den sviktende avisutgivelsen egentlig er regulært be- drageri av abonnentenes penger, selv om forholdet i mange tilfeller er kamuflert ved at pengene er "medlemskontingent", slik at avisene nærmest skal gi inntrykk av å være noe man får "gratis" på toppen av medlemskapet. Det man glemmer, at at avisen ofte er det eneste bindeleddet de litt perifere medlemmene har med de respektive klubber, og at det i realiteten er er det eneste de har igjen for kontingen- ten (og kanskje også den eneste årsaken til at de idetheletatt har tegnet medlemskap). Av de aviser "Gammelbil-Posten's" redaktør har bytteavtale med (eller er medlem i klubben) er avisutgivelsen i skri- vende stund (24.september) som nedenfor?

- Norsk A-Model Klubbs organ "A"-visen har utkommet med ett -1- num- mer hittil i år, mens de lover 5 nummer i året.
 - Norsk Veteranvogn Klubb's organ "VeteranvognPosten" har kommet med to -2- nummer, -de kan muligens greie kvoten på 4 nummer.
 - Norsk Veteran og Gammelbilklubb har hittil (på ett år) utkommet med to -2- nummer; medlemmene betaler for 6 nummer i året.
 - V8-register" har kommet med 2 -to- nummer; planene er 4 nr. årlig.
 - SIGNALHORNET (Sverige) har gitt ut 4 nr., -de bør ha ut 10 i 1974 !
 - SVBK (Eric Löfberg, Karlstad) lover også 10 nummer årlig av "AUTOVE- TERANEN/AUTOPIONJÄREN", -hittil er det kommet 3. (7 til, Eric...)
-men "Gammelbil-Posten" holder ruta.! Ö.L.

Ubeskyttet håndlampe kan lett skape brann

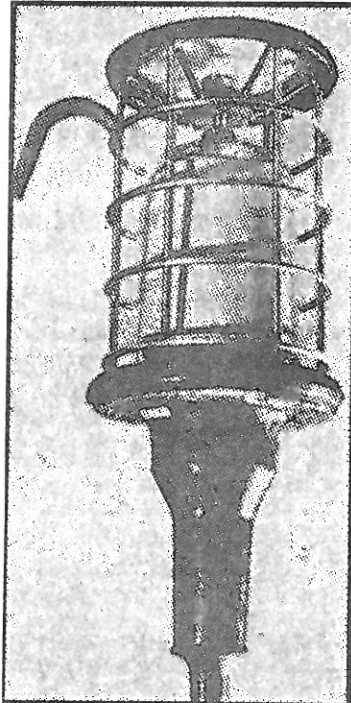
Pass på at arbeidsrommet ikke blir en brannfelle, skriver Forbruker-rapporten med tanke på alle som bruker håndlamper med pærer uten beskyttelse når de driver hobbyarbeid for eksempel i kjellerboden. En lampe som henger ubeskyttet inntil en dør-

karm for eksempel kan bli brannstifter, idet overflatetemperaturen selv på en 60 watts pære kan være ca. 200 grader C. Det er mer enn nok til å tenne treverk ved lengre tids oppvarming.

Det finnes i dag en rekke godkjente og brannsikre håndlamper på markedet. Noen er utstyrt med kuppel av glass og metallgitter,

mens andre har glasskuppel og gitter av slagfast plast. Videre finnes det tre typer håndlamper for lysrør. Bladet har utarbeidet en markedsversikt over de seks forskjellige typer håndlamper som er godkjent av NEMKO (Norges Elektriske Materiellkontroll). Samtlige lamper kan brukes både innen- og utendørs.

Når det gjelder håndlamper med lyspære, har NEMKO innskjerpet en del regler. Det er viktig at man ikke bruker større lyspærer enn det lampen er beregnet for. For håndlampens vedkommende er dette spesielt viktig fordi underlagstemperaturen som regel ligger på grensen av det maksimalt tillatte. Setter man inn en lyspære med høyere effekt, kan det oppstå fare for brann hvis lampen står mot brennbart underlag. Glasskuppel og beskyttelsesgitter må alltid være på plass. Fjerner man glasskuppelen, kan vann trenge inn



på spenningsførende deler og gi kortslutning eller overledning til berørbare deler. Gitterets primære oppgave er å beskytte mot skade. Det sørger dessuten for at det til enhver tid er trygg avstand mellom lyspære og underlag. Er det nødvendig å skifte ledningen, må den erstattes med slitesterk gummiledning. Bevegelige plastledninger er ikke tillatt for bruk utendørs.

Da alle godkjente håndlamper er dobbeltisolert, kan det benyttes ledning uten jordleder.

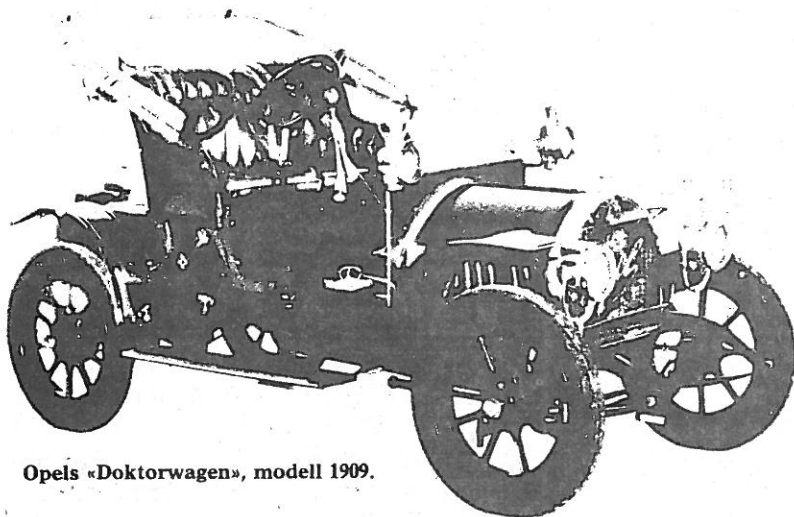
Altfor mange bruker håndlamper hvor lyspæren henger klar. Det er påbudt at de skal ha glasskuppel og gitter, slik som modellen på bildet. Det finnes en rekke godkjente typer på markedet.

OPEL

Den første Opel-bil så dagens lys i 1898. Denne stamfar til Opel-vognene var en 4-hk's ensylindret motorvogn med vannavkjølet hekkmotor og en maksimal toppfart på 20 km/t. Opel nr. 100 000 så dagens lys i 1927. Model-

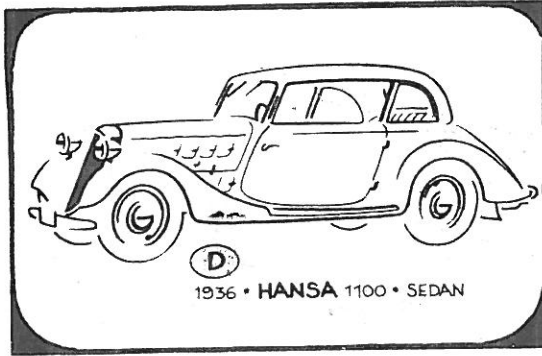
len var en «Laubfrosch» og som iallfall veteranene blant dagens bilinteresserte kan huske, inntar denne modellen en særstilling blant Opel's produkter: Da bilen ble produsert første

gang i 1924 rullet den nemlig av et 45 meter langt samlebånd og var Tysklands første serieproduserte bil som virkelig nådde de store salgshøyder. Dagsproduksjonen var meget stor etter datidens forhold, hele 125 biler. Før den store depresjonen i slutten av 20- og begynnelsen av 30-årene, var Opel's andel av Tysklands bilproduksjon oppe i hele 37,5 pst. Firmaet sluttet seg i 1929 til General Motors, og bare 2 år senere var eksporten nådd opp i 7000 biler pr. år, noe som representerte 50 pst. av Tyskland's samlede bileksport. Den første 1 000 000 Opel-biler ble passert i 1940, men ved slutten av den 2. verdenskrig var store deler av anlegget i Rüsselsheim lagt i ruiner. Lastebilfabrikken i Øst-Tyskland var tatt, og store nybyggingsarbeider ble satt igang i Rüsselsheim. I etterkrigstiden har Opel bygget over 4 000 000 biler.



Opel's «Doktorwagen», modell 1909.

månedens veteran:



HANSA 1100

Hansa-fabrikkene ble grunnlagt i 1904, og formålet var å lage små biler. I 1914 ble Hansa slått sammen med Lloyd, som lagde større personbiler, varevogner og lastebiler, mens Hansa-bilene var i klassen små og mellomstore biler.

I 1929 ble Hansa overtatt av Borgward-Goliath, og samtidig forandret man produksjonen til store familiebiler og prestisjebiler med motorer opptil 5,8 liter. I 1933 kom Hansa 400, en småbil, på markedet, og fra 1934 Hansa 1100, som ble svært populær.

500 kroner hvis vi vil gifte oss med Rolls Royce

Tro det eller ei — en kan få leid en Rolls Royce 1930-modell med barskap og det hele. Prisen er 500 kroner, og bilen den samme som Egil Teige elegant parkerte i jukseprogrammet i fjernsynet

Vognmann Adreas Brænden i bilutleiefirmaet som disponerer veteranvognen, visker oss i øret at bilens faste sjåfør under opptaket lå gjemt bak i vogna og så at alt gikk som det skulle.

Det er i første rekke brudepar som leier Rolls Roycen, denne dagen vører man som kjent ikke penger, sier Brænden. Firmaet har også et moderne flaggskip for samme anledning — skipsreder Wilhelm Wilhelmsens private Cadillac fra 1968. Den er noe rimeligere å leie, men leveres også med sjåfør.

Vi spør om hestekrefter under det langstrakte panseret og Brænden siterer Rolls Royce-fabrikkens svar på denslags spørsmål med «motoren er stor nok». Rundt to og en halv liter bensin bruker bilen. For kunden har ikke dette noen betydning siden prisen er fast — 500 kroner.

Det er samme prisen en må betale hvis en ønsker hestekyss og uniformert kusk tilvielsen, fra vielsen og innom en fotografl forteller Brænden. — I barskapet er det

godt utvalg med glass, og vi setter inn en halv sherry slik at brudeparet kan utveksle den første skål «som rette ektefolk at være». Det er godt om plass i bilen, med klaffsetene kan det gå fem bak i kupeen og to ved siden av sjåføren.

Noen har bilen bare et par timer, mens andre holder det gående fire-fem timer. Prisen er den samme — vi ser stort på det hos oss, sier Brænden. Bilens verdi anslår han til rundt 60 000 kroner hvis en er så heldig å få tak i et eksemplar. Når en vurderer den forholdsvis høye leieprisen, skal en huske på at bilen til enhver anledning presenteres i sin beste stand, og ettersom utleien gjerne foregår utenom vanlig arbeidstid om lørdagene, er firmaet avhengig av mye overtid. Å leie ut eksklusive bryllupsbiler er bare en ganske beskjeden del av firmaets virksomhet. — Vi har biler for enhver anledning, sier Andreas Brænden som for øvrig var den første som hadde drosje med radiotelefon her i landet.

Det var for ganske nøyaktig 25 år siden og stedet Gran på Hadeland, får vi vite.



Vi LEVERER
SNITTER KOLDTBORD
OG MIDDAGER
til alle anledninger
RUNDTOM KAFETERIA
Tlf 81 80 68



For 50 år siden

2. SEPTEMBER 1924
★ Politiet i Drammen foretok søndag kontrollprøver med bilfarten. Resultatet er at masse biler, især utenbys, vil bli anmeldt for overtredelse av hurtighetsbestemmelsene. De fleste kjørte med mer enn 24 km gjennom gatene, og nesten ikke noen respekterer 15 km over bybroen.

For 50 år siden

2. september 1924
Overalt i automobilinteresserte kretse vil De høre Folk tale om «Den blå skjønnhet», som alle er begeistret for, da det er første gang en så komplett utstyrt moderne automobil er blitt tilbudt til en pris, som enhver automobilkjøper kan overkomme. Det moderne utstyr omfatter bl. a. forsøytelig aluminiumsratt med polert valnøttkrans, sidevindskjærme, elektriske sidelanterner, forniklet kofanger, lærklaffer paa alle fire døre, gummimatter og aluminiums tåstøtt på stigbrættene, samt ballonringe efter ønske. Vognens farve er ultramarinblå — en av de smukkeste farver, som nogensinde er anvendt til et karosseri.

Drammens Autogarage A/S



Hallingmarken 1974

NESBYEN 3.—7.JULI

Ved en uforklarlig miss i vårt referat fra HALLINGMARKEN-74 hadde Jan Sandholt, Krokstadelva med sin 1927-mod. Chevrolet touring ikke kommet med på deltagerlisten. Så derfor: Jan var med....!

Neste møte:

....vårt neste møte blir TIRSDAG 5. OKTOBER; forhåpentlig er det fremdeles nok plass til alle på HEIMEVERNSHUSET! Möt frem kl. 19.00.

STATENS VEGVESEN
VEGDIREKTÖREN
Schwensens gt. 3-5 - Telefon 463870
O S L O

RUNDSKRIV NR. 41/60 M
23. mai
Bre: IMS

Til fylkesmennene, vegsjefene, politimestrene og Statens bilsakkyndige.

RADIATORFIGURER, PANSERORNAMENTER, LYKTESKJERMER, SKJERMSPEIL M.V.

I § 9, nr. 6 i forskrifter av 3. juni 1942 til Motorvognloven er fastsatt følgende:

"På motorvogns forparti må ikke være anbragt radiatorfigurer, panserornamenter, lykteskjermer eller annet som på grunn av form, anbringelsesmåte eller det materiale de er laget av, kan medføre særlig fare i tilfelle sammenstøt eller påkjørsel. Dørhåndtak, hengsler, beslag m.v. på sidene av motorvogn skal være innrettet eller beskyttet slik at de ikke frembyr unødig fare for andre vegfarende. Vegdirektøren kan fastsette utfyllende regler, og avgjør i tvilstilfelle om en gjenstand som nevnt er i strid med forbudet."

Som veiledning for bedømmelsen av hvorvidt en gjenstand skal anses for farlig eller ufarlig, vises til de på bilag 1 og 2 gitte eksempler.

Generelt skal bemerkes:

Lister og ornamenter som har en høyde på ca. 30 mm. kan tillates under forutsetning av at det ikke forekommer skarpe kanter eller fremspring. Er ornamentets høyde mer enn 30 mm. over karosseriet kan det tillates dersom det er minst like bredt som høyt, og har jevne avrundede begrensninglinjer.

Ekstra påsatte skjermer av metall over lyskasterne må fjernes. Hvis karosseriet originalt er utformet med faste skjermer over lyskasterne eller det er utstyrt med andre innretninger som er nødvendig for bilens bruk, eksempelvis luftinntak og lysutstyr, kan disse inntil videre tillates, men bør om mulig unngås.

Farlige figurer m.v. kan ikke anses bli særlig mindre farlige dersom de på de fremspringende deler er forsynt med plastikk, gummi eller lignende.

Faste skjermespeil kan inntil vider tillates når de ikke er anbragt foran midten av motorpanserets største lengde. Speil som er anbragt lenger fremme må være av en type som gir etter for lett trykk forfra (fleksible speil). Holderne eller støttene for speilene må ikke ha skarpe kanter eller fremspring.

I tilfelle hvor det måtte være tvil om en gjenstand kan godkjennes eller ikke, sendes saken bilagt med foto til Vegdirektoratet som tar den endelige avgjørelse.

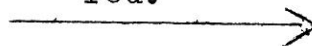
Etter fullmakt

Th. Weydahl (sign)

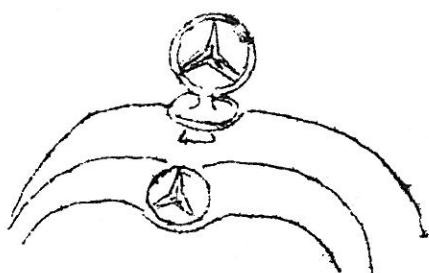
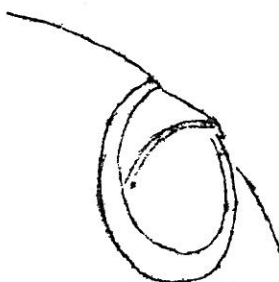
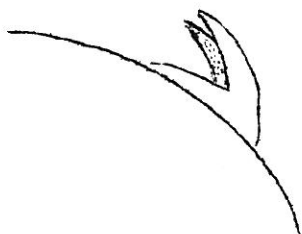
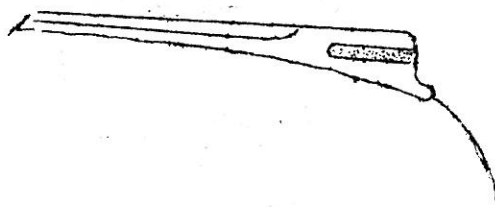
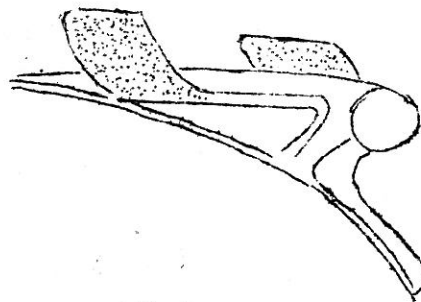
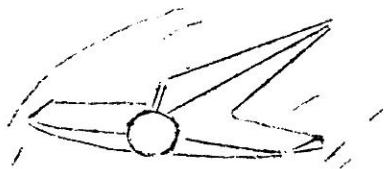
Odd Schøyen (sign)

.....

(På de følgende sider er de ovenfor nevnte bilag 1 og 2 gjengitt)
red.



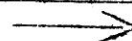
Eksempler på radiatorfigurer og emblemer m.v. som anses for farlige.



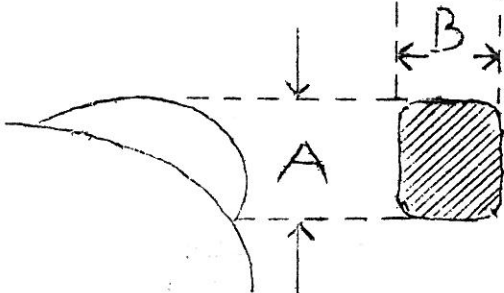
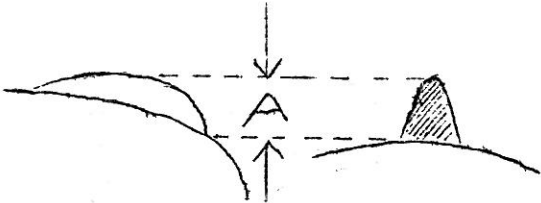
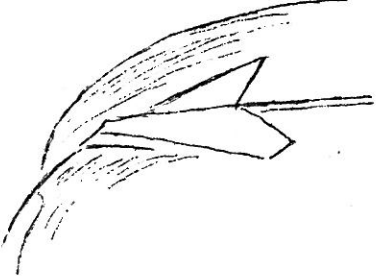
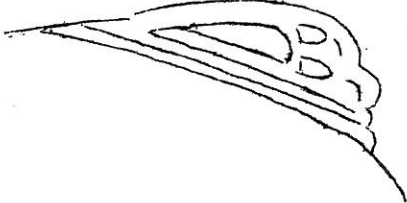
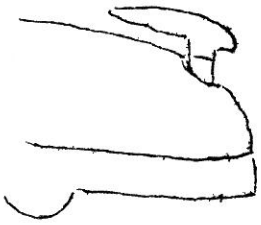
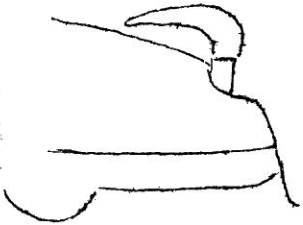
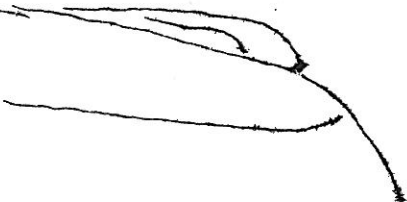
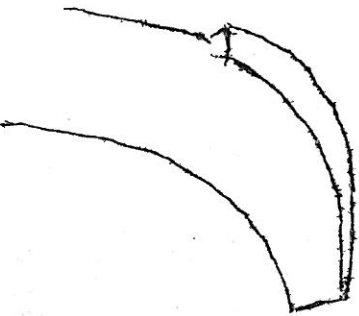
Denne figur kan tillates dersom den nedentil er anordnet fjærende slik at den gir etter for lett trykk forfra.



Denne figur kan tillates dersom den er fremstillet av bløtt elastisk materiale slik at den gir etter for lett trykk forfra.



Eksempler på radiatorfigurer og emblemer
som anses for ufarlige.

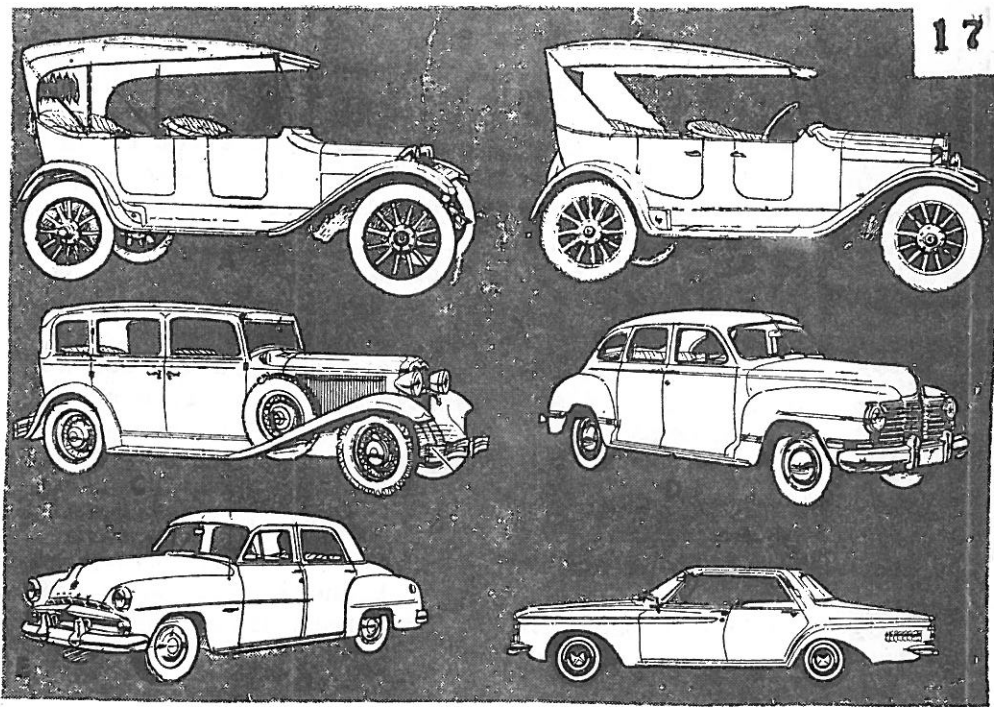
 <p>Når A er over 30 mm. må B være minst like stor som A</p>	 <p>A - maksimum ca. 30 mm</p>
	
 <p>Denne panserlåsen kan tillåtes dersom den gis en form som figuren tilhøyre.</p>	
	

MOTOR-MUMRICK



En oppfinnare i Rostock
gick miste om tusentals
lock.
En bil han gjort klar
som trafiksäker var
men tyrrer blec den skrot
i en krock.

TEXT: BÖRJE CRONA
BILD: OLA K. ANDERSSON



I et amerikansk tidsskrift fant vi ovenstående "bukett" biler, som antagelig de aller fleste identifiserer til merket DODGE. Verre kan det vel bli å bestemme årsmodellene, men iflg. bildeteksten fordeler de seg som følger: A) 1914, B) 1922, C) 1932, D) 1942, E) 1952, F) 1962.

CITROËN

I 1919 presenterte André Citroën sin første masseproduserte bil, «Type A» Torpedo, og innledet derved en ny era i europeisk bilindustri. Citroën var selv ikke bilkonstruktør, men han var en teknisk begavelse med utpreget sans for industriplanlegging. Han var utdannet ved det franske teknologiske institutt «Ecole Polytechnique» i Paris, og tilbragte en tid etter at han hadde fått sin eksamen hos sin familie i Polen. Her var det han skaffet seg produksjonsrettigheten til det heliske tannhjul, «Citroëndrevet» som skulle bli grunnlaget for hans virksomhet som industrimann. Under den første verdenskrig gjorde han seg bemerket ved å rasjonalisere og effektivisere ammunisjonsproduksjonen for den franske hær, og det var for denne produksjonen hans fabrikk på Quay de Javel i Paris ble anlagt. Da han etter at krigen var slutt bestemte seg for å produsere biler, var det ikke minst Henry Fords enestående innsats i bilindustrien i USA som var inspirasjonen. «Type A» var også den første franske bil som var masseprodusert fra fabrikk, fra chassis til seter, fra motor til støtfangere. Han innså nødvendigheten av at bilene måtte kunne selges til populære priser hvis produksjonen skulle opprettholdes, et synspunkt han delte med Henry Ford og William Morris, og utviklingen viste at de skulle få rett.

I 1921 var produksjonen av «Type A» kommet opp i 10 000 biler.

I 1922 kom den første «5 CV», en av bilhistoriens klassiske modeller. Den var robust og rimelig, og det er typisk for produktet at det ennå går mange av disse bilene i Frankrike, i daglig bruk, ikke som veteranbiler.

I 1925 tok Citroën, som den første europeiske bilprodusent, i bruk presser for koldpressing av stål til chassis og karosseri, elektrisk sveising, og sprøytelakkering. Han innledet derved en omveltning i den europeiske bilindustri som skulle føre til øket rasjonalisering og øket produksjon, og ikke minst rimeligere biler. Louis Renault uttalte en gang senere at det var Citroën som reddet hans egen fabrikk, i og med at han ble tvunget til å rasjonalisere sin produksjon for å greie konkurransen med fabrikkene på Quay de Javel.

Citroëns største innsats på det tekniske plan var utvilsomt lanseringen av forhjulsdriften. Han hadde en stadig trang til å forbedre, og dette skulle i tur og orden føre til hans egen økonomiske ruin. Fabrikkene ble overtatt av Michelin-konsernet, men ledelsen har siden alltid fulgt den linje Citroën i sin tid trakk opp: Det å være forut for sin tid når nye modeller planlegges.

VETERAN BIL-SERIEN I KOPPERGRAFIKK

Stør. 29,5 x 21 cm m/ramme
Ny modell - månedlig!
Kr. 50,- pr. stk.
inkl. avgifter, porto m.m.

**NYHET
PÅ
KOPPER-
PLATE**

Veteran Serien

- Oldsmobile Touring Car — 1905
- Studebaker Touring Car — 1906 «G 30»
- Ford Touring Car — 1906 «B»
- Cadillac Limousine — 1907 «H»
- Oldsmobile Limousine — 1907 «A»
- Ford Roadster — 1908 «T»
- Cadillac Limousine — 1908 «30»
- Buick Limousine — 1909 «7»
- Packard Coupé — 1911
- Buick Touring Car — 1913 «25»
- Chevrolet Touring Car — 1914
- Ford Sedan — 1915 «T»

Den som etter mottagelsen av første levering bestiller hele serien, får 10 % rabatt.

DESIGN-KUNST - Skovvn. 37 - Oslo 2.

Jeg/Vi bestiller herved:

..... stk. kobbergrafikk m/ram. fraktfritt, pr. oppkrav à kr. 50,- pr. stk.
Full returrett innen 8 dager mot oppkrav.

Navn:

Adr.:

Poststed:

REFERAT FRA MEDLEMSMØTET 3. SEPTEMBER 1974

Formannen ønsket vel møtt etter ferien, og innledet med å minne om generalforsamlingen på oktobermøtet, hvor bare de med gyldig medlemskort har adgang. Presentasjon av nye møtedeltagere sto så på programmet, og denne gangen var det innpå 20 av dem.

Til medlemmenes informasjon ble det opplyst at arbeidet med vår egen postgirokonto er i full gang, og at nummeret vil bli oppgitt så snart det blir tildelt.

Så nevnte formannen litt om det som hadde skjedd i løpet av sommeren, han kom inn på St.Hans-utflukten, fortalte om turen til Hallingmarken, for så å komme over på Drammensdagen. Da var det som kjent defilering med gammelbiler ved presentasjonen av Drammenspiken, dette uten at klubben hadde fått noen direkte henvendelse. En innbydelse i avisene, pluss endel "jungeltelegraf", samlet endel gammelbiler til et opplegg som lå inærheten av fiasko. Ved slike anledninger burde klubben fått henvendelse på et tidligere tidspunkt, og fått lov til å være med på å planlegge det hele,- vi trenger altså enda mere PR. Dagen etter, Søndag 1. sept.deltok klubben ved et Røde Kors arrangement i Asker i likhet med forrige år, også i år kom forespørselen for sent, slik at klubben måtte foreta en sammen kallelse av kjøretøyer pr. post, noe det ble forlangt 150 kr. for.

Plass problemet til lagring og restaurering av kjøretøyer fikk nå en løsning for endel av medlemmene, da det kunne fortelles at klubben var i ferd med å leie en låve på Lierskogen for videre utleie til medlemmer.

Etter kaffen kunne arrangementskomiteén legge fram planer om hygge tur til Haglebu 28. og 29.sept., og flere meldte seg på allerede denne kvelden.

Angående klubbmerkene kunne formannen bare beklage at medlemmene ennå ikke hadde fått noen, men forsikret at styret arbeidet med saken.

Underholdningen på dette møtet besto i at Kjell Wang-Henrichsen fra N.A.M.K. viste en lysbilde serie fra en tur til London med en Ford A Pick-up og Ford AA lastebil for å hente dekk til A-Forder. Det var morsomme bilder med kvikke kommentarer.

Medlemmenes 10-minutt ga inntrykk av interesse for at gammelbil klubbens arrangementer skulle legges opp i samarbeide, da det denne sommeren hadde forekommet kollisjoner. Interessen for et felles byttemøte på en årvisst dato var også til stede.

Etter at loddsalget og påfølgende trekning var over, var det faktisk ikke mer på programmet, og møtet som hadde tallet 73 fremmøtte løste seg opp i kveldsmørket. Etter møtet kunne vår kasserer Tore Ødegaard meddele at vi hadde nådd opp i et medlemstall på 99 i løpet av kvelden.

REFERAT FRA STYREMØTET 19. SEPTEMBER 1974

Styrets siste møte denne perioden ble i likhet med det første styremøtet holdt hjemme hos Ingar Evensen. Først ble skriv innkommet til generalforsamlingen sett igjennom, før styret gikk over til å se nærmere på den praktiske del av saken ved leien av, og den videre utleien av låven på Lierskogen. Forslaget til leiekontrakt ble godkjent. Resten av møtet foregikk mer som en hyggekveld, med bevertning av fru Evensen.

B. Sævi

A N N O N S E R

Til OVERLAND WHIPPET type 96A 4-dørs sedan 1930-modell søkes-:

Begge bakskjermer (skjermer til coach, touring, roadster og coupe er også av interesse.) Videre trenger jeg DØRER og BAKLYKT.
Er ellers interessert i litteratur, instruksjonsbøker, verkstedhåndbøker etc. til OVERLAND WHIPPET 1928-32.

-Martin Fælla, Meieriveien 10, 3000 DRAMMEN. Tlf. 82 12 32.

KJÖPES:
Motor (evt. bare motorblokk) 4-cyl.
til Ford "B" 1932.

Alle slags deler til Opel "Super
Six" cabriolet 1938.

Björn Egil Fjeldstad,
tlf. 033/ 94000, linje 322.

HARLEY-DAVIDSON 1930-40 og
INDIAN 1920-30 ønskes kjøpt.
Kan eventuelt gi gammel "tut-
grammofon" i bytte.

Per-Jon Moen,
Lindeberglia 14,
OSLO 10. Tlf. arb. 42 70 00

SELGES:
Ford "A" Tudor 1928/29 (det står
1928 i vognkortet). I original
stand.

henv. Eivind Glanaas,
3350 Prestfoss,
Sigdal.

JEG SÖKER-:
Alle brukbare deler til DODGE
1916-modell. Kan evt. bytte med
deler til Harley-Davidson.

Skriv til-:
1. mask. Knut T. Pettersen,
"M/S. STOVE CAMPBELL",
Belstove-rederiene,
Haakon VII's gt. 6,
OSLO 1.

SELGES ELLER BYTTES:
23" T-Ford forhjul, 1 stk. dekk
4.50-5.00x20", div. magnettennin-
ger, felg til Cadillac 1920, radi-
atorfigur og instrumenter til BUICK
ca. 1926, frontlykter til Chevrolet
1929-30.

Finn Torgersen,
Arbeidergt.,
3050 MJØNDALEN. T. 82 62 40.

Önsker å kjøpe
CABRIOLET 1920 - 40 !
Alf Bryhn,
box 174,
3430 SPIKKESTAD.

Til ERSKINE (Studebaker) 2-dørs se-
dan 1927 ønsker jeg å KJÖPE-:
-Høyre bakskjerm, forgasser, forde-
ler, baksete. Alle andre deler er
også av interesse.

Jan Paulsen,
Klevjerhagen,
3074 SKOGER.

tlf. kl. 7-16: 83 88 18

KJÖPES:
Grill + pyntelister til DODGE
"Coronet" 1953-modell.
Håvard Geire,
Huldrevn. 1,
1370 ASKER. tlf. 42 98 50

ÖNSKAS KÖPA-:

Ford "Y" (Junior) i bra skick.
Bättre komplett INDIAN eller HAR-
LEY-DAVIDSON med sidovagn, helst
före 1930. Var vänlig ange skick
och pris i N.kr. pr. brev.
Rune Andersson,
Terrassgatan 11,
S-560 20 NORRAHAMMAR,
Sverige.

VETERANEIERE!
Restaurér Deres veteran også under
panseret. Har ca. 35 års erfaring
på el-komponenter (startere, dyna-
moer og magneter. 1. kl. arbeide.

CHR. MØI,
box 191,
1330 OSLO LUFTHAVN.
tel. 54 46 18 e.kl. 18.00

....hvor blir det av
DIN annonse...?

ANNONSESPALTENE, vårt månedlige "loppemarked".

Redaksjonen vil nok en gang slå et slag for flere annonser. Som de fleste vel er klar over, er disse småannonsene et gratistilbud for "Gammelbil-Posten's" lesere, og har for såvidt ingen begrensning. ALT kan avverteres her, og det behøver ikke nødvendigvis omfatte gamle ting. Om småen har vokst fra barnevogna og du ønsker å selge den; om du vil leie hytte i påsken; kjøpe telt til sommerferien, eller du har vinterforsyning av poteter å tilby, så kom med det gjennom våre annonsespalter! Kort sagt: BRUK AVISEN, og vær med på å lage vårt eget "LOPPEMARKED" hver måned året rundt. Husk, det KOSTER INGEN VERDENS TING.....(billigere kan vi ikke gjøre det.!)

red.

Til stasjonær kraft

den nye

Fordson

DEN ideelle trekraft til et treskeverk er den nye, forbedrede Fordson traktor. Den er både lett å håndtere og lett å stille op, hvad enten De tresker ute på marken eller hjemme på låven.

Et treskeverk kan drives langt mere økonomisk av den nye Fordson traktor enn f. eks. ved elektrisitet og dertil kommer at en Fordson i den øvrige tid av året med fordel vil kunne brukes til mange forskjellige formål. — Til høstpløiningen finner De ingen bedre hjelper enn den nye Fordson.

Fordsons brensels- og oljeforbruk er lavt og ved riktig pasning er dens vedlikeholdelsesomkostninger små.

Kjøp ingen traktor før De har sett den nye Fordson.

FORD MOTOR COMPANY

Jordbruks-traktor:
KRONER
3325
F. a. b. OSLO
Elektr. leveringsomkostninger
Respektive kr. 90 ekstra

