

NORSK MOTOR VETERAN

Nr. 5-6 2025 – Årgang 35 Pris kr 149,00

ARVIKA FORDONSMUSEUM

2 x Mazda

DEN DØDE BARON



**Potent
Volvo**



Villhesten

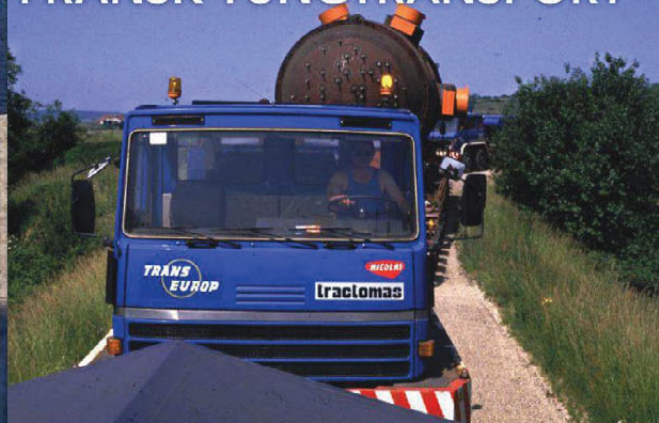


Terningkast
seks



Frisk italiener

FRANSK TUNGTRANSPORT



bc 348 005

GRATIS annonsering i brukmarkedet!

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg **PHOENIX US CARS**

Nye reservedeler, slitedeler, servicedeler og brukte deler - bilskade og mekanisk verksted — Bilsalg



Det er alltid en utfordring når man skal få tak i dyktige fagarbeidere, men vi har klart det. Igjen!

Steinar er vårt siste tilskudd og vårt nye ansikt her på huset, og vi er veldig fornøyde med å få knyttet han til oss. Steinar fyller 40 år nå i 2025, men har allerede jobbet på bilverksted som mekaniker i 25 år. Her har bilinteressen vært «helt i taket» i alle år helt siden han kunne si ordet «Bil». Han har alle nødvendige papirer og sertifikater på plass, og

litt til. Altså alt som skal på plass for å jobbe med de bilene vi får inn på vårt verksted, også EL-biler som for eksempel TESLA. Og delene han trenger til alt vi holder på med har vi på lager her på huset. Steinar begynte hos oss mandag 3. februar og han ble fort en del av «mannskapet på skuta vår». Humør, pågangsmot og ferdigheter har vi fått med på

kjøpet da vi fikk han med på laget. Vi ønsker han velkommen til «Vårt lille stykke Amerika midt i Vestfold». Hos oss kjøper du trygghet, og du møter et Crew med mange års erfaring både på bilsalg, delelager, skadeverksted og mekanisk verksted.

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg og vårt store delelager har selvsagt deler til veteranbiler, men også alle typer amerikanske biler uansett årgang, enten de er over 80 år gamle veteranbiler, eller om de er helt nye. Vårt mål er at du skal få riktige deler til riktig pris, til rett tid og av en kvalitet vi kan være stolte av. Våre medarbeidere har lang erfaring med amerikansk bil, og du skal føle deg trygg hos oss enten du kjøper bil, benytter deg av vårt verksted eller handler deler av oss.

Velkommen til et lite stykke Amerika midt i Vestfold!

DELELAGER OG VERKSTED FOR AMERIKANSKE BILER.



Vi gir rabatt til AMCAR-medlemmer!

PHOENIX US CARS

Et lite stykke Amerika midt i Vestfold!



KONTAKT OSS PÅ TELEFON:

33 74 46 00

E-post:

post@puc.as

ADRESSE:

Broen 9, 3170 Sem.

ÅPNINGSTIDER:

mandag - fredag: 08.00 - 17.00

lørdag: stengt (kun etter avtale)

Deler og biler vi har inne for salg finner du på www.puc.as

Innhold

Hovedbilde forside: Vetle Granath Magelssen

KJØRETØY

- 6 1937 Opel Super Six
- 12 1968 1/2 Ford Mustang Cobra Jet
- 18 1995 Volvo 850 T-5R
- 34 1990 Ducati 851 Strada
- 38 1975 Honda CB400Four Super Sport
- 40 1969 Mazda 1200 de Luxe
- 40 1994 Mazda Miata
- 52 1968 Fiat Dino Aerodinamica «Ginevra»
- 68 1938 International D-2

KJØRETØY- OG MODELLHISTORIE

- 22 Austin lastebiler
- 30 Mercedes-Benz 124-serien
- 84 Bilåret 1900 Europa

SAMFERDSELSHISTORIE

- 74 Lillehammer-scener fra 1950- og 60-tallet
- 94 Fra kongelig "Dis" til kameratslig "dus"
- 102 Fransk spesialtransport

MUSEER OG SAMLINGER

- 48 Entusiastene på Vinjeøra
- 60 Arvika Fordonsmuseum

PERSONLIGE TILBAKEBLIKK

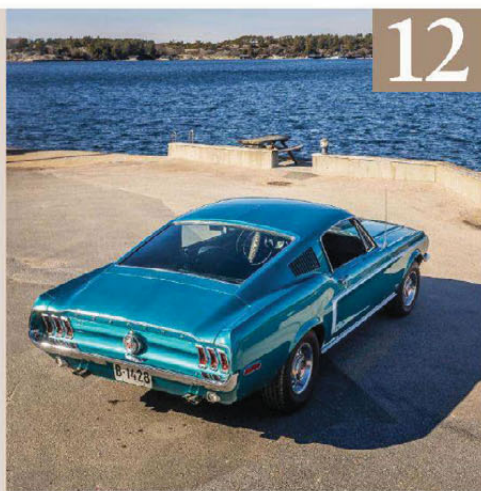
- 28 Bussen

DIVERSE

- 76 Den døde baron

FASTE SPALTER

- 4 Leder
- 46 Vognskjulet
- 64 Tegnekortet
- 108 LMKs hjørne
- 112 Feit blanding
- 116 Bruktmarkedet
- 128 Arrangementskalender
- 130 Leverandørguiden



12

12 Midt i muskelbilenes æra gjaldt det å overgå hverandre i hestekrefter. Ford-forhandlerne var misfornøyd med salget av Ford Mustang da den ikke hadde motorisering som kunne matche konkurrentene fra GM og Mopar. Fords største motor i Mustang var en 390, men den var ikke en utfordrer til konkurrentenes sterkeste. En misfornøyd Ford-forhandler, en artikkel i Hot Rod Magazine, og en underskriftskampanje rettet direkte til Henry Ford II, endret på det. Resultatet ble **Mustang Cobra Jet**.

Hva har en Marmon V16 og en Volvo PV445 pickup til felles? Ikke særlig mye, bortsett fra at begge finnes i den flotte samlingen til **Arvika Fordonsmuseum** i Sverige. Der har de samlet over 100 kjøretøyer i de fine museumslokalene sine, mange spesielle og med lokal historie. I år fyller museet 30 år og er vel verdt et besøk.

60



52

Fiat er vanligvis ikke forbundet med sportsbiler, men bilhistorien rommer mange tilfeldigheter. Denne unike **Fiat Dino Aerodinamica «Ginevra» '68** må sies å være en av dem. Ved Paris-utstillingen i oktober 1967 hadde Paolo Martin designet en litt utradisjonell «Brødbil» basert på Kamms aerodynamiske prinsipper med tvert avhugget hekk. Modellen kaltes Parigi (italiensk for Paris) for å gjøre stas på verten. Modellen vekket endel oppsikt, men den generelle reaksjonen var nok negativ. Å utnytte Kamm-effekten gir sjelden plusseffekter rent designmessig. Man rettet opp dette allerede neste vår da bilen på disse sider ble vist i Geneve. Stedsnavnet kledde igjen bilen, så Fiat Dino Aerodinamica fikk også tilnavnet Ginevra.

ABONNEMENT:

Års-abonnement: kr 1295,-
Halvårs-abonnement: kr 795,-

Kundeservice:
Telefon: 22 58 54 48
E-post: abo-nmv@egmont.com

UTGIVELSESPPLAN 2025

Nr.	I løssalg fra:
7-8	uke 24
10-11	uke 35
13-14	uke 40

ANNONSERING:

BRUKTMARKEDET:
Send inn bilde og tekst til vår postadresse eller på e-post: post-norskmotorveteran@egmont.com eller tlf: 970 88 360 (9-15)

Annonsen kommer med i neste utgivelse. For mer info, se **BRUKTMARKEDET** bak i bladet.

FORRETNINGSANNONSER:
Reidar Lund
Telefon: 905 31 820
E-post: reidar@rarmedia.no

REDAKTØR:

Tormod Granath-Magelssen
Telefon: 906 92 782
(Kun redaksjonelle henvendelser)
E-post: tormod.magelssen@egmont.com

FASTE RED. BIDRAGSYTERE:

Hallgeir Muren, Asbjørn Rolseth, Christopher Skjæveland, Tor Ivar Volla, Ronnie Krabberød

ART DIRECTOR:

Tore Strøm

ANSVARLIG REDAKTØR/DIREKTØR:

Axel Walø

TEAMLEDER:

Alexander Øystå

Trykk: Egmont Printing Service

NORSK MOTOR VETERAN

Et blad fra

story house
EGMONT

POSTADRESSE:

Norsk Motorveteran
Postboks 4980 Nydalen, 0441 Oslo

BESØKSADRESSE:

Nydalsveien 12, Oslo

HJEMMESIDE: www.norskmo.no

Det må ikke kopieres helt eller delvis fra dette magasinet i strid med åndsverks-loven, eller gjengis stoff, elektronisk eller på annen måte, uten skriftlig tillatelse fra utgiver.

Tidsreisen

Er det flere enn meg som kunne tenkt seg å reise tilbake i tid? Det er jeg ganske sikker på at det er. Vi mennesker er evige nostalgikere, og minner fra det som har vært forsterkes jo eldre man blir. Det gjelder i alle fall for meg.

Jeg kunne veldig godt tenkt meg en tidsreise eller tre, kanskje tilbake til 1920-tallets glade epoke, med røykfylte jazzbuler, løssluppen livsstil, og drømmen om Amerika. Eller hva med å oppleve 50-tallet, et positivt tiår, med rock'n roll, feite dollarglis og en urokkelig tro på en bedre fremtid? Eller kanskje 60-tallet, med muskelbiler, lekre sportsbiler og hippietiden, Beach Boys Beales og Rolling Stones?

Vi har nok alle slike drømmer en gang iblant, der vi enten har lyst til å oppleve en epoke vi aldri har levd i, men kunne tenkt oss å oppleve, eller dra tilbake til en tid der minnene kommer fra. Noen minner sitter bedre enn andre, så nå skal du få bli med på en liten tidsreise der jeg tar deg med tilbake til 1979.

To motorinteresserte 16-åringer «cruiser» rundt på sine Corvetter, vi snakker om mopedher, ikke Chevrolet-er. Det er en varm sommerkveld, en fredagskveld i Sarpsborg sentrum. Det er mye liv i gatene (mye mer enn i dagens Sarpsborg). Blant alle ungdommene på mopeder, motorsykler og i billige ungdomsbiler, dukker det plutselig opp et syn for guder. Der, rett foran de to 16-åringene svinger et enormt flak ut av en sidegate og legger seg foran dem. Flak i denne sammenheng betyr en 1959 Buick Electra Hardtop Sedan, den med «glassverandaene» bak, maken til den som er avbildet her. Det var som å se noe utenomjordisk, en UFO, et romskip, midt i Særp, midt i Kirkegata, med folk til stede. De to 16-åringene mistet nesten balansen på sine mopeder, så toft var synet. De fulgte etter flaket, runde på runde i sentrum av byen. Bak rattet på Buicken satt en kar med «ærmen i kærmen» som vi sier i Østfold, og tett inntil ham, i armkroken, satt dama hans.



Åpenbaringen: Slik så den ut, den heftige bilen som skulle sette uutslettelige spor i hjernen til en 16-åring i Sarpsborg for over 45 år siden. En 1959 Buick Electra Hardtop Sedan.

«Det må bare bli en amerikaner» tenkte den ene 16-åringen inni seg. Han hadde rett og slett fått en åpenbaring, en nærmest religiøs opplevelse.

De satt tett i tett på venstre side av sofaen, og det så ut som om det var plass til fire damer til, minst, på høyre siden av de to i den enorme sofaen!

«Det må bare bli en amerikaner» tenkte den ene 16-åringen inni seg. Han hadde rett og slett fått en åpenbaring, en nærmest religiøs opplevelse. Til tross for at han hadde vært bilgal siden barnehagealder gjorde denne opplevelsen et uutslettelig inntrykk, et inntrykk som sitter tatovert inn i hukommelsen hans fortsatt. Den 16-åringen var meg.

4 år etter var mopeden byttet ut med fire hjul. Jeg hadde kjøpt min første amerikaner, en 1954 Chevrolet Bel Air, og flere skulle det bli, dog ingen 59 Buick «firetopper».

Har du et slikt minne som har betydd mye for deg? Da er du velkommen til å dele det med Norsk Motorveteran. Minner, nostalgi og gode opplevelser er jo selve kjernen av det vi skriver om i bladet. Uten menneskene, minnene og alle opplevelsene, er bilene og motorsyklene vi skriver om bare tekniske innretninger. Det er det andre som gjør historiene levende.

Til sist har jeg en oppfordring til alle med

egne veterankjøretøyer; ikke la de støve ned i lager og garasjer, ikke frakt dem rundt i lukkede tilhengere. Bruk dem, slik eieren av Buicken gjorde tilbake i 1979. På den måten holder vi interessen ved like, og vi lar andre oppleve gleden ved gamle kjøretøyer. Hvem vet – det kan til og med føre til rekruttering og nye minner for de som opplever det.



Tormod Granath-Magelssen
Redaktør



MC-dag

på Norsk vegmuseum
4. mai 2025

**BEKLEDNING OG
SIKKERHETSUTSTYR**



**Gratis
inngang!**

**Gratis parkering
for MC!**

(Dagsparkering
for biler 69,-)



Se hele programmet på våre
nettsider

MC-dag på Norsk vegmuseum

11:00 – 12:30 MC- bekledning og sikkerhetsutstyr, Per Harald Øyhus NMCF
Sikkerhetsutstyr i praksis, Bobbo Enger

12:45 – 13:00 Hurtigserpentin med Rolf Letrud

13:00 – 16:00 Egenkjøring i hurtigserpentin med instruktør

13:00 – 16:00 Åpen kjøregård med instruktører

14:00 – 14:30 Førstehjelp ved MC-ulykker ved Kai Tangen

10:00 – 16:00 Åpen kafé i Lysaker gjestgiveri

10:00 – 16:00 Åpne museer og stands ute og inne

E-post: vegmuseum@vegvesen.no - Nettside: vegmuseum.no - Tlf: 61 28 52 50 - Adresse: Hunderfossvegen 757, 2625 Fåberg, Lillehammer

1937 Opel Super Six: Terning- kast seks



Opel Super 6 ble markedsført som Opel Super Six i Norge og på andre eksportmarkeder. Modellen bidro til at Opel brøt en mangeårig amerikansk dominans og ble Norges mest solgte bilmerke i 1937. Vi har sett nærmere på et prakteksemplar fra nettopp det året.

Tekst og foto:
Asbjørn Rolseth
arolseth@online.no

Det finnes flere fine Opel Super Six i den norske veteranbilparken. En av dem er en 1937-modell firedørs sedan som eies av Ole Erik Halvorsen fra Mogreina i Ullensaker kommune. Ifølge Autosys registrerte han bilen i sitt navn 31.12.1937. Det høres

jo ut som en fin nyttårs gave til seg selv, problemet er bare at han ennå ikke var født det året. Slik blir det når myndighetene opererer med fiktive opplysninger i et offentlig register.

I virkeligheten var det Svein Svensson på Strømmen som var bilens første eier. Han var parkettlegger av yrke og fikk bilen registrert den 26. juni 1937. At en vanlig arbeidsmann

var i posisjon til å kjøpe en ny mellomklassebil på det tidspunktet, forteller oss at de hardeste trettiåra var tilbakelagt. Svensson betalte 5725 kroner for herligheten – det tilsvarer knapt 247 000 i dagens kroneverdi. Han fikk virkelig mye bil for pengene.

Så kom krigen. I 1944 ble Opelen rekvirert av tyskerne. I 1946 fikk Svensson kjøpe den

tilbake etter takstpris 1300 kroner. På takstskjemaet opplyses det at «Bilen har vært i kollisjon og div. deler må skiftes». Bilen ble registrert på sitt gamle kjennemerke C-21545, men i 1952 ble den solgt videre til gårdbrukerne Herman og Gustav Knøsen på Braskereidfoss og fikk D-11222.

Karl Ove Halvorsen, også Braskereidfoss, ble neste eier i

Strømlinjeformet: Bilen mangler utvendige stigtrinn, som var vanlig på de fleste biler da 2 Liter ble lansert i 1934. Men uten stigtrinn blir det et «tomrom» mellom for- og bakskjerm, som forsterkes ved at forskjermen er for kort til at det blir ordentlig flyt i linjene. I sin samtid ble bilen likevel betraktet som strømlinjeformet.



Ny grill: Super Six fikk grill i støpt aluminium.



Høye baklykter: Baklyktene på firedørs sedan er plassert høyt, men her supplert med lavt monterte blink- og bremselys. Bilen har tidsriktig Viking Trygg reservehjul. Lastebilen foran er en 1929 Chevrolet som også eies av Ole Erik Halvorsen.



Populær: «Illustrasjonen viser den populære Opel «Super Six» med 60 HK toppventilmotor» står det i denne annonsen fra 1938. Tyske kilder oppgir effekten til 55 hk

1955. I 1962 kom bilen til Søren Halvorsen i Mogreina, far til dagens eier. Bilen var i bruk til 1967 eller 1968, da ble skiltene innlevert og Opelen ble satt bort i et uthus på gården. Uheldigvis ble taket brukt som lagringsplass for en saltbalje. Det førte til at takplata i årenes løp rustet

i stykker. Da Ole Erik bestemte seg for å restaurere bilen, fikk han kjøpt en maken bil i Valnesfjord i Nordland. Hele karosseriet fra den bilen ble brukt. Arbeidet startet for alvor i 2013. Motoren ble heloverhald hos Sarpsborg Motorverksted, mens Jon S. Braaten tok seg av

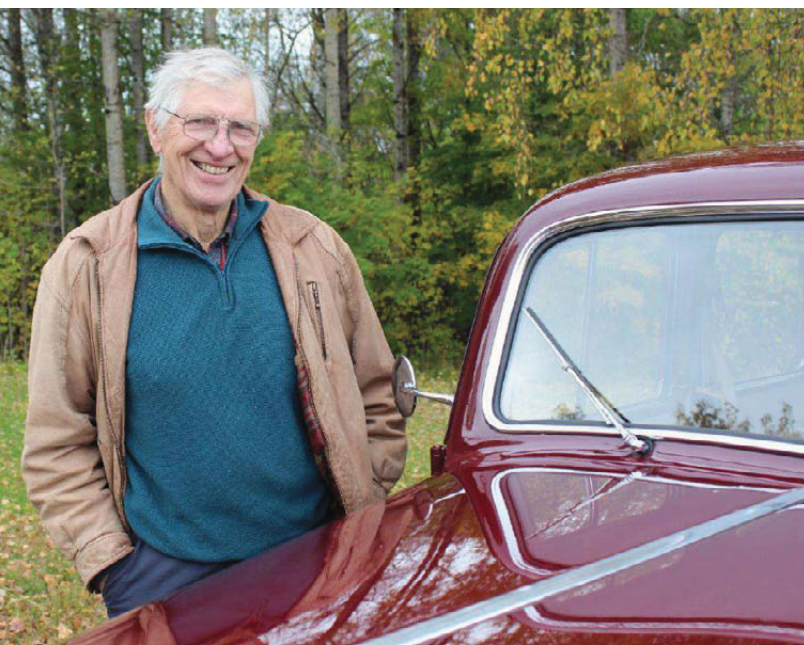
sveising og alt grovarbeid med karosseriet samt lakkering. Morten Buland sørget for nytt interiør. Trearbeid og montering gjorde Ole selv. Bortsett fra girkasse og kardang er alt overhaldt. I 2016 var bilen klar og har senere vært flittig brukt.

Markedsleder i Norge

Opel var 1930-årenes vinner på personbilmarkedet i Norge. I 1937 tok Opel for første gang ledelsen på statistikken over førstegangsregistrerte, nye personbiler. Opel klarte å få 1619 biler ut på veien, mot 1131 Ford og 933 Chevrolet. I 1938 ble resultatet enda bedre, med 2009 Opel mot 1390 Ford og 883 Chevrolet. Ikke siden

T-Fordens glansdager på 1920-tallet hadde et bilmerke oppnådd mer enn 2000 førstegangsregistreringer på ett år her i landet. Opel ble også vinner i 1939 og tok dermed førsteplassen tre år på rad.

Årsaken var naturligvis at Opel hadde bilmodeller for enhver smak og lommebok, helt i tråd med filosofien til General Motors. Den lille Opel P4 (1935–1937) var en av de aller rimeligste bilene på markedet. De nye, moderne modellene Olympia (fra 1935) og Kadett (fra 1937) var også svært konkurransedyktige, mens Super Six solgte godt i mellomklassen.



Entusiast: Ole Erik Halvorsen bruker ofte sin fine Opel Super Six.



Grei førerplass: Elfenbensfarget ratt, store instrumenter og klokke i hanskeromslokket.

Opel «6» 2 Liter (1934–1937)

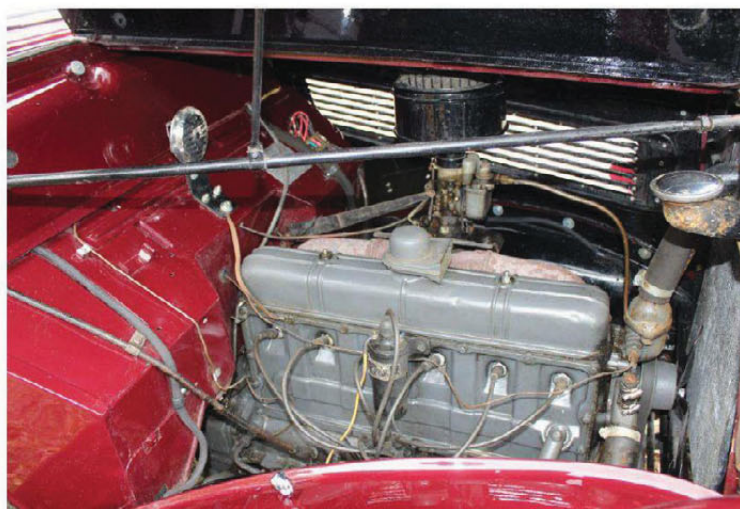
Historien startet i januar 1934, da Opel lanserte modellene 1,3 Liter og 2 Liter. Den minste med firesylindret motor på 24 hk, den største med sekser på 36 hk, begge sideventilte langslagsmotorer. I konstruksjon og utseende var de to skåret over samme lest, men 1,3 Liter hadde 17 cm kortere akselavstand, smalere sporvidde og lavere vekt. Begge var bygd på en solid chassissamme med kryssforsterkning, hadde hydrauliske bremses og firetrinns girkasse.

1,3 Liter ble produsert frem til oktober 1935, da den nye Olympia med 1,3-liters motor overtok plassen i modellprogrammet.

Den store nyheten på 1,3 Liter og 2 Liter var Dubonnet kneleddfjæring foran. Konstruksjonen besto av spiralfjær og støtdemper innkapslet i et hus som samtidig fungerte som svingarm. Bak var det stiv aksel med bladfjærer og stabilisatorstag. Denne kombinasjonen, som Opel kalte synkronfjæring, ga god fjæringskomfort på ujevn



Tiltalende interiør: Tysk mellomklassebil med god standard.



Toppventilt: Opel skilte seg ut i tysk mellomklasse med moderne toppventilmotor.

vei, men merkbar krenkning i svinger.

Karosserikonstruksjonen hadde fortsatt en del trekomponenter i rammeverket. Taket var derimot helt i stål, i reklamen kalt pansertak. Sett med dagens

øyne er ikke Opelen en utpreget aerodynamisk bil. Den har fortsatt frittstående hovedlykter, separate skjermer og flat frontrute. Men i sin samtid ble bilen oppfattet som svært moderne. «Den nye Opel har i



Super 6: Selv om modellen ble markedsført som Super Six i Norge og andre land, står det Super 6 på bilen. Hovedlyktene har en fin fasong.

Frisk luft: Ventilasjonslukene på hver side åpnes «feil» vei.

Damenes favoritt: Skal vi tro denne reklameteksten, var Opel damenes førstevalg. Annonsen sto i bladet «Hus og Have» mai 1935. Tegningen viser første versjon av 2 Liter (1934) med horisontale luft-riller på motorpanseret.

nogen dager kjørt omkring i byen og vakt adskillig opsikt. Det er da også den mest utpregede strømlinjevogn vi hittil har sett i Trondheim, en smart modell med en rekke raffinerte detaljer i eksteriøret. Et ekte barn av sin tid», skrev Adresseavisens biljournalist Mr. Clutch (alias Sverre J. Herstad) i 1934.

Uttrykket «smart» betydde den gang at modellen hadde en moderne og snerten stil.

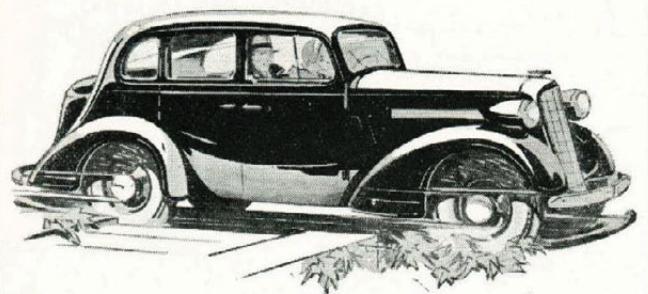
2 Liter ble i første omgang bare levert som firedørs Sedan og Cabriolet med to sidevinduer. Fra juni 1935 også som todørs Sedan, todørs Cabrio Coach og Cabriolet med fire istedenfor to sidevinduer. 2 Liter var sin tids mest populære mellomklassebil i Tyskland, med over 50 000 produserte frem til juni 1937. 2 Liter hadde

modellbetegnelsen 20103, med chassissnummer som begynte med 103.

Opel Super 6 2,5 Liter (1937–1938)

I november 1936 startet produksjonen av den nye varianten med helt ny toppventilmotor – Opels første av denne typen. Produksjonen av 2 Liter fortsatte likevel frem til juni 1937, slik at begge utgavene var på markedet i en overgangsperiode. Sekssylindret toppventilmotor på 2,5 Liter var en stor nyhet og unikt blant tyske mellomklassebiler på den tiden. Med boring x slag på 80 x 82 mm var den nye motoren tilnærmet en kortslagsmotor som skulle tåle høy marsjfart på Autobahn. Toppfarten ble oppgitt til 115 kmt mot 100 kmt på 2 Liter. ▶

PRODUSENTEN



Damer har en egen evne

til å finne det mest smakfulle, hvad enten det skal kjøpes klær eller noget til huset. — Ja, selv når det gjelder biler, har de en beundringsverdig smak. Derfor er OPEL blitt alle damers favoritt. Den er behagelig å kjøre i, lett å manøvrere på alle slags veier, kraftig og allikevel økonomisk i bruk. 4 og 6 cyl. modeller fra kr. 3900.00 og 5600.00. — Mange karosserityper å velge mellom.

OPEL

Prøv og kjør en OPEL med synkronfjæring i år!

Autorisert OPEL-forhandler: GUSTAV THRANE STEEN, Bygdø Allé 51 b, Oslo. Telf. 42 386 og 41 473



Cabriolet: Nesten halvparten av produserte 2 Liter og 2,5 Liter var åpne biler. I-1937 ble første-gangsregistrert 13. april 1938. Eier siden 1990 er Torjus P. Fiære i Grimstad. Reservehjulsdeksel i metall var ekstrautstyr.

Utseendet ble modernisert med ny grill som minnet om 1936 Chevrolet og 1936 Buick. De skråstilte gjellene på hver side av motorpanseret på 2 Liter ble avløst av horisontale luftespalter med blanke lister, som bidro til et stiligere frontparti på 2,5 Liter.

2,5 Liter overtok chassiset fra 2 Liter, med ny tretrinnskasse med synkronisering på de to høyeste girene. Den nye utgaven med toppventilmotor fikk navnet Super 6. Modellbetegnelsen var 25104, med 104 som de første sifre i chassisnummeret.

I april 1938 kom en litt endret utgave av Super 6 med annen styresnekke, bredere sporvidde bak og nytt design på bakskjermer og bagasjeromsløkk.

Det var de siste endringene før produksjonen ble innstilt i november 1938. Denne versjonen het Modell 3700, med chassisnummer som begynte med 104A.

Til sammen ble det produsert



Produksjon 2 Liter / 2,5 Liter

Type	Modellnr.	Prod. år.	Prod. antall
2 Liter	20103	1934–1937	49 083
2 Liter	20120	1934–1936	2 050
2,5 Liter	25104	1937–1938	33 463
2,5 Liter	3700	1938	12 901
Total produksjon 97 497, derav 46 427 Cabriolet.			

46 453 Super 6, derav 26 022 i 1937. Andelen Cabriolet var uvanlig høy, den utgjorde nesten halvparten av hele produksjonen av 2 Liter og 2,5 Liter. Av todørs Sedan ble det produsert forholdsvis få, de fleste sedan var firedørs.

2,5-liters motoren ble videreført i den nye Kapitän,

som debuterte i desember 1938. Kapitän brukte motoren helt til 1959, de siste årene med 80 hk.

Opel Super 6 ble Super Six

På bilutstillingen på Frogner Stadion i 1934 stilte Gustav Thrane Steen ut den nye Opel-modellen, som i programheftet het «Opel 6-cyl. med

kneledd». To modeller ble vist – firedørs Sedan og fireseters Cabriolet. På utstillingen i 1935 ble modellutvalget supplert med firedørs, seksseters Sedan.

I programheftet til utstillingen i 1936 omtales biltypen fortsatt som «Opel 6-cyl.», men i en annonse i samme hefte heter den Opel «6». Modellutvalget var nå bredere: Coach 2-dørs, Cabrio Coach 2-dørs, Sedan 4-dørs, Cabriolet 2-dørs, 4 vinduer og Sedan 6-seter, 112 tommer akselavstand. Prisene lå mellom 5250 og 6275 kroner.

I 1937 skjedde det en forandring. Både Thrane Steen og Askvig & Møskeland A/S stilte ut Opel. De sekssylindrede modellene ble nå kalt «Super Six», både i oppstillingen i programheftet og i en annonse. I Tyskland het modellen hele tiden Super 6, men i Skandinavia og på andre eksportmarkeder klang det bedre med Super Six. Det var imidlertid ikke noe Super Six merking på bilene som gikk på eksport, bare Super 6.

Super Six var en kjent modellbetegnelse for norske bilkunder etter tidligere bruk på Hudson og Essex. Men i siste del av 1930-årene brukte ikke amerikanerne modellbetegnelsen (den kom tilbake i 1940), så det oppsto ingen direkte konflikt.

På utstillingen i mai 1938 flesket Askvig & Møskeland til og stilte ut en «Super Six Cabriolet, 2-seter med spesialbygget karosseri fra Gläser, Dresden» som det står i programheftet. Den kostet kr 10 500, nesten like mye som en Admiral Cabriolet (kr 11 650). Utrolig nok finnes det en slik Gläser-kabriolet her i landet, nemlig Z-6871 som ble presentert i NMV nr 3–2009. Kan det være samme bil som ble vist på bilutstillingen i mai 1938?

1938 ble siste opptreden for Super Six på Frogner Stadion. På utstillingen i 1939 var trekkplasteret den nye Kapitän.



1935: En 2 Liter Cabriolet med fire sidevinduer som ble førstegangsregistrert 13. april 1935. På bildet skiltet som BL69731, heter i dag A-6784, men ble avregistrert i 2021. Eier er Stadssalg AS i Bodø.



1936: Z-9718 er en 2 Liter firedørs sedan 1936-modell som ble førstegangsregistrert 4. mai 1936 på Nøtterøy. Bilen eies siden 1992 av Jørn Nyøygard i Lom, som har pusset den opp.



PRODUSENTEN

På løpende bånd: Opels mellomklassebil slo godt an i markedet. Her fra produksjonen av Opel 2 Liter med luftespalter på motorpanseret slik modellen hadde fra 1935.

Dagens status

Både 2 Liter og Super Six var gode bruksbiler. Særlig Super Six hadde et gunstig forhold mellom pris, ytelser og utstyr. Med et godt nybilsalg var Super Six fortsatt et ganske vanlig syn på norske veier på 1950-tallet. I Tyskland ble bestanden kraftig redusert i løpet av krigen siden svært mange privatbiler ble rekvirert av Wehrmacht. Wehrmacht bestilte dessuten 4000 Cabriolet-utgaver direkte fra Opel til militær bruk. De ble levert med blant annet Noteklampe og fester for bensinkanaler. Til tross for ganske myk fjæring var biltypen populær som stabsvogn for offiserer. Også

mange norske biler måtte gå i tysk tjeneste, samtidig som Wehrmacht tok med biler hit. Etter krigen sto det mange Super Six på oppsamlingsplassene for tidligere tyske kjøretøyer.

I dag er det fortsatt bevart ganske mange biler. Vi har ransaket Autosys og funnet bortimot et halvt hundre biler med chassisnummer som starter på 103 (2 Liter) og 104 (2,5 Liter). Bilene opptrer under forskjellige navn. De fleste er bare registrert som Opel uten modellbetegnelse, noen som Opel 2.0 Liter, noen som Opel 6, noen som Opel Six, noen som Opel Super og noen som Opel Super Six. En skikkelig blanding



1938: Opel-entusiasten Frode Apeland i Haugesund har siden 1999 hatt I-8155 registrert, en Super Six 1938-modell i nydelig stand. førstegangsregistrert 10. mai 1938.

– og da passer det godt at en av bilene er registrert som en Opel Super Mix! Men chassisnumrene er en sikker identifikasjon.

Bildet ser slik ut:

Av Modell 20103–2 Liter – inneholder Autosys 15 biler. Syv av dem er registrert, de øvrige står som avregistrert, et par av dem helt siden 1960-tallet. Tre av de 15 ble førstegangsregistrert i 1946 og 1948, noe som tyder på at det var biler som kom hit med tyskerne, eller at det var norske biler som fikk nye dokumenter etter krigen.

Av Modell 25104–2,5 Liter – finnes det 31 biler i Autosys. Av dem er 12 avregistrert og én er eksportert (det er T-2070, som ble portrettert i NMV 3-2006). Også her er det biler som har stått avregistrert siden 1960- og 70-tallet, men noen av dem skifter fortsatt eier og kan

være under restaurering. To biler ble førstegangsregistrert i 1946–47 (tyskerbiler), mens to er førstegangsregistrert så sent som i 1954–55. Da snakker vi helst om regulær bruktimport, selv om det ikke var vanlig å importere såpass gamle biler.

Av Modell 3700 med chassisnummer som starter med 104A, er det bare én bil i Autosys. En Cabriolet som ble førstegangsregistrert i 1939, men avregistrert i 2023.

Av den lange drosjeutgaven Modell 20120, som det gikk noen av i Norge, finnes det ingen i Autosys.

Til sammen blir dette 47 biler. I tillegg finnes det naturligvis biler rundt omkring som ikke er i Autosys. Plutselig en dag dukker de opp som låvefunn eller nyrestaurerte eksemplarer med papirene i orden!

1968 1/2 Ford Mustang Cobra Jet: På opp**FORD**ring



Ford Mustang klarte ikke helt å hamle opp med konkurrentene i sitt segment utover 60-tallet. En misfornøyd Ford-forhandler, en artikkel i Hot Rod Magazine, og en underskriftskampanje rettet direkte til Henry Ford II, endret på det. Resultatet ble Mustang Cobra Jet, den mektigste Mustangen som kunne kjøpes over disk i 1968.

Tekst: Tormod Granath-Magelssen Foto: Vetle Granath Magelssen

I 1966-67, midt i muskelbilenes æra gjaldt det å overgå hverandre i hestekrefter. Ford-forhandlerne var misfornøyd med salget av Ford Mustang da den ikke hadde motorisering som kunne matche konkurrentene fra GM og Mo-par. Fords største motor tilgjen-

gelig i Mustang var FE 390 big block, en fin motor, men den var ikke en utfordrer til konkurrentenes sterkeste. Hos bilforhandleren Tasca Ford, en av de største Ford-forhandlerne i USA på den tiden, var innehaveren Bob Tasca Sr. misfornøyd med salget av Mustang. Riktignok

solgte de Mustang i bøtter og spann høsten og vinteren 1966, men så forsvant snøen og Mustangene fikk tørr asfalt under bakhjulene. Da bråstoppet også salget. Årsaken var ifølge Tasca Sr. at kundene oppdaget at Fords Mustang med 390-motor var håpløst underlegen konkur-

renter som Pontiac 400 Firebird, Olds 442, Buick Special GS, Plymouth GTX, 383 Barracuda og Dodge R/T.

Tasca og Hot Rod Magazine

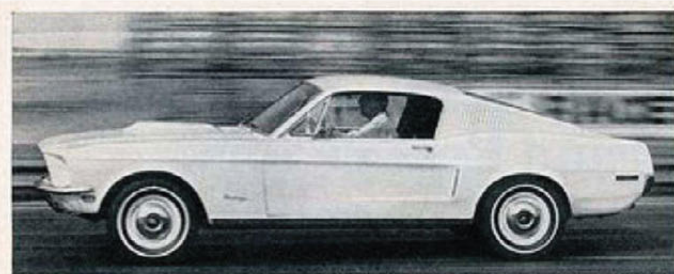
Tasca Ford, som også var tungt inne i bilsport, hadde en unik kontakt med hva som rørte seg



CJ: Cobra Jet by Ford.



Entusiaster: RoseMarie og Thor Gjerde er Ford-entusiaster med et ekstra godt øye til Mustang. Deres 1968 1/2 Mustang 428 Cobra Jet har akkurat blitt registrert etter en omfattende restaurering.

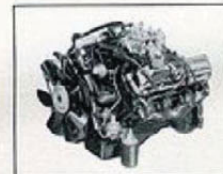


Mustang 1/2 with Cobra Jet 428-cubic-inch V-8 during Hot Rod Magazine performance tests.

"Hot Rod" Sees the Light

"The Cobra Jet will be the utter delight of every Ford lover and the bane of all the rest because, quite frankly, it is the fastest running Pure Stock in the history of man."

HOT ROD MAGAZINE
March, 1968



Ford introduces the 428-cu.in. Cobra Jet V-8

With some 35 years of experience behind them in making strong, relatively lightweight big bore blocks, Ford's performance-minded engineers set out to build the Cobra Jet. They took the bottom end and beefed it up with the 428-cubic-inch Police Interceptor V-8, high pressure oil pump and large diameter con-rod bolts.

On the top end they dipped into the barrel of Ford race-track goodies. Cylinder heads are straight from the trophy-winning 427 Series 1 engine. Compression ratio was pegged at 10.7 to 1 and quiet hydraulic lifters open the oversize valves.

With a bore and stroke of 4.13 by 3.98 inches, the Cobra Jet develops 335 hp at 5400 and produces 440 lbs-ft of wall-climbing torque. The carburetor is a special new 2-float, 4-barrel Holley and exhaust headers are of special low-restriction design.

That's it. Cobra Jet 428. What it does for Mustang GT's in the 0-60 mph run will make your eyeballs click! It's on the production line right now. The performance option for all Fairlanes, Torinos, and Mustang GT's. Immediate delivery. All you do is order it... and GO!

See the light—the switch is on to Ford!

RESULTS OF HOT ROD MAGAZINE TESTS

Vehicle: Mustang Cobra Jet

Performance	
0-30	3.0 seconds
0-40	3.4 seconds
0-50	3.9 seconds
0-60	5.9 seconds
Standing quartermile	106.64 mph in 13.56 seconds



Ford... has a better idea.

Annonse: Ingen tvil om at Ford var tilbake i muskeltoppen.



blant bilinteresserte amerikanere på den tiden. Tasca valgte å bygge en versting-Mustang «in house» (på eget verksted) der de bare brukte deler som allerede var hylleware hos Ford. Resultatet var en såkalt KR-pakke med

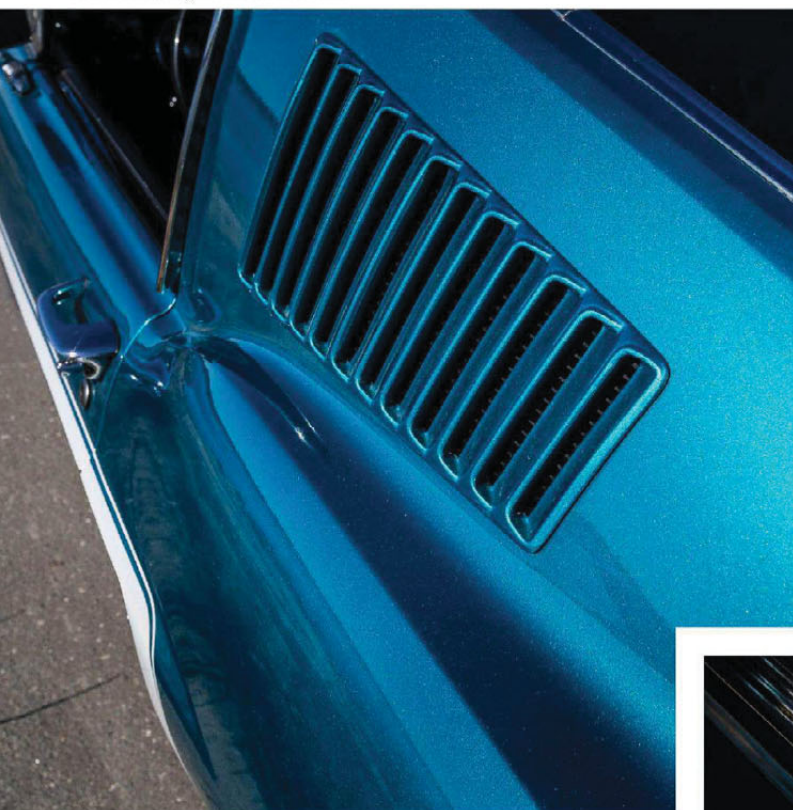
Lekkert: De hvite stripene gir en fin kontrast til bilens design.

blant annet 428 Police Interceptor-motor, utstyrt med topper fra en 427, som leverte suverene prestanda og gjorde unna kvartmila på 13.39 sekunder og en sluthastighet på 105.05 mph. Attpåtil med gatedekk og lukket, men effektivt, eksosanlegg. Dette var andre boller! Bob Tasca Sr. tok opp ideen med Henry Ford II og mente de burde satse på ►



GT-pakke: Ønsket man en Mustang Cobra Jet måtte man samtidig velge GT-utstyrspakke.

Ikke bare til pynt: Luftinntakene er høyst funksjonelle og sørger for ventilasjon inne i bilen.



Original bakrute: Den originale bakruta har en stripe i glasset som passer med pressingen på koffertlokket og bakkant av taket. Nyproduserte bakruter mangler denne stripen.



Innsteg: «One step to Heaven».

Grand Turismo:
Alt ligger i detaljene.

en kraftigere utgave av Ford Mustang.

Samtidig dukket Hot Rod Magazine opp hos Tasca Ford på Rhode Island for å finne ut hva de hadde gjort for å «jasse opp» Mustangen. Dette resulterte i en artikkel med tittelen: «Ford's Ultimate Supercars; Yes/No,». Artikkelen var etterfulgt med en kupong der de ba leserne krysse av for hva de mente om dette, og oppfordret til å sende kupongen direkte til «Mr. Henry Ford II, Dearborn, MI 48121.» Rundt 2000 lesere var enige med Tasca Ford og Hot Rod og sendte nok



Førerplassen: Servobremser, men ingen servostyring. 4-trinns Ford Top Loader manuell kasse.



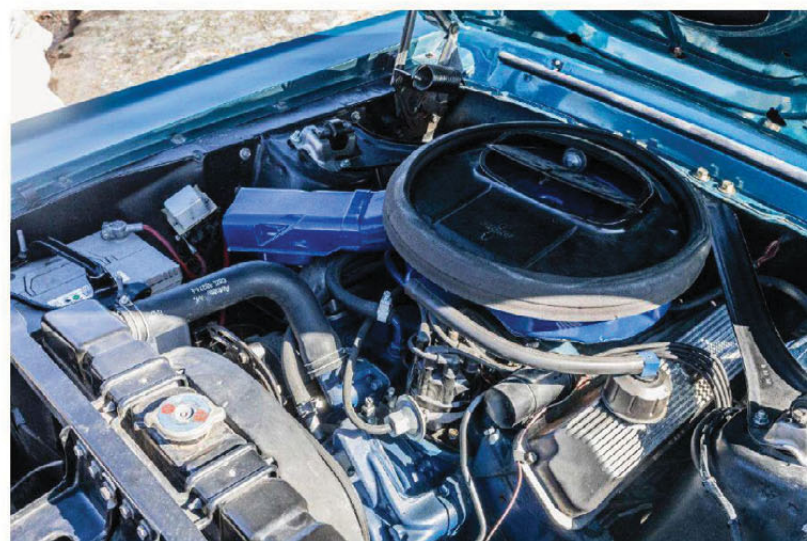
Klokkeklart: All info foran føreren. Legg merke til turtelleren til høyre, gradert til 8000 o/min uten rødmerking!



nationals hadde Ford bygget 50 hvite Mustang 428 Cobra Jet i fastback-versjon til å bli kvalifisert til NHRA Super Stock, og Al Joniec vant i en Cobra Jet. Oppskriften virket!

Oppskriften

Hva er så oppskriften? Motoren er en 428 FE Police Interceptor, med topper og innsug fra en 427, utstyrt med større ventiler, ram-air induction og shaker hood. Sistnevnte er et spesial-scoop på panseret som fører luft ned i et luftfilter som er utstyrt med et vacuum-aktivert

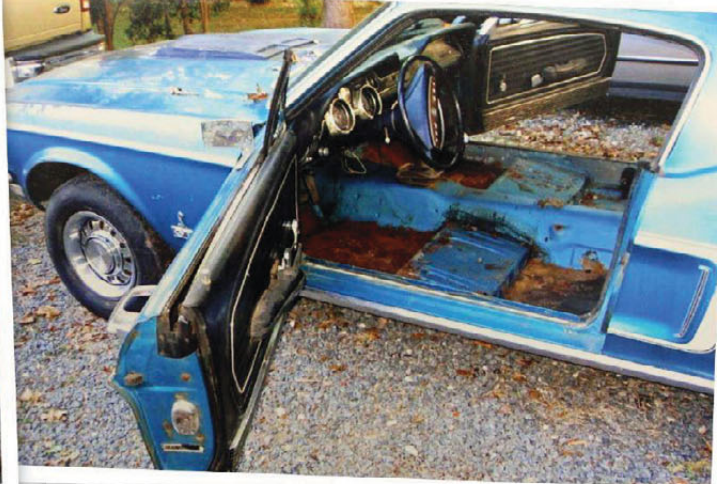


dreiespjeld (butterfly valve) som åpner for luftstrøm direkte inn i en fireports 735 Holley-forgasser. Motoren er utstyrt med grenrør. Man kunne velge mellom firetrinns manuell- eller tretrinns automatgirkasse. Alle hadde kraftigere fjæring og dempere, biler med manuell girkasse ►

Kraftpakke: 428-4V CJ Police Interceptor har topper og innsug fra 427. Ford oppga effekten til 335 hk, mens sannheten var ca. 410 hk. Legg merke til luftfilteret med «ram-air induction» som sørger for luft direkte inn i fireporteren fra Holley. Shaker-hood er med andre ord ikke til pynt på denne bilen.

svar til Ford, så de oppnådde oppmerksomhet.

Takket være Tasca Fords innspill og Hot Rods artikkel valgte Ford å utforske mulighetene og fulgte oppfordringen. Midt i 1968 hadde de tatt frem en liten spesialserie i begrenset opplag. I tide til '68 Winter-



hadde såkalt «staggered shocks» bak, som betyr at støtdemperen på venstre side var innfestet bak drivakselen, mens den høyre var innfestet foran. Dette for å unngå at bakhjulene skulle begynne å hoppe opp og ned ved kraftig gasspådrag. Dekkene var Goodyear Polyglas F70x14. Standard bakakselutveksling var 3.50:1, men man kunne velge 3.91:1 og 4.30:1.

Totalt produserte Ford 1299 Mustang Cobra Jet i 1968, mens det ble produsert 2870 Shelby Cobra samme år. Av de 1299 Mustang Cobra Jet var 1044 Fastback. Det gjør Mustang Cobra Jet til en mer sjelden bil enn Shelby Cobra.

På norske skilt

På Gressvik utenfor Fredrikstad bor et par skikkelige Ford-

entusiaster. RoseMarie og Thor Gjerde har virkelig et hjerte for Ford. I garasjen befinner det seg blant annet en vakker A-Ford roadster fra 1929 som har gått i Norge siden den var ny. Ved siden av den står det en 1968 1/2 Ford Mustang 428 Cobra Jet fastback. A-Ford med 40 hestekrefter og Mustang Cobra Jet med 410 hestekrefter – snakk om ytterpunkter!

Da vi besøker paret har Mustangen nettopp blitt godkjent og fått norske skilt etter en omfattende restaurering, som startet i USA og ble sluttført på Gressvik.

– Det er veldig moro at Mustangen omsider er ferdig etter alle disse årene. Jeg har hatt til sammen 8 Mustanger, men dette er den ultimate, og hele bilens historie er kjent, sier Thor Gjerde til Norsk Motorveteran.



Utgangspunktet: Det har vært mye jobb å restaurere Mustangen, og alt er gjort med korrekte deler. Man tuller ikke med en ekte 428 Cobra Jet.

Bilen er produsert 15. juli i 1968 ved Fords fabrikk i Dearborn, MI. Den ble bestilt med firetrinns manuell girkasse, servobremser med skiver foran, GT-pakke, 9 toms bakaksel med Daytona Housing (forsterket med diffbrems) og 3.50:1 i utveksling, sort interiør, AM-radio med 8-spors kassettpiller, fargede vinduer, og lakkert i fargen Gulfstream Aqua Metallic.

– Bilen ble kjøpt ny av Tom Browich hos forhandleren Fette Ford i Paradise, New Jersey. Han solgte den så til en av sine ansatte som het Kenneth (Kenny) Scully i januar 1971. Han brukte Mustangen frem til 1980, da den ble parkert, forteller han videre.

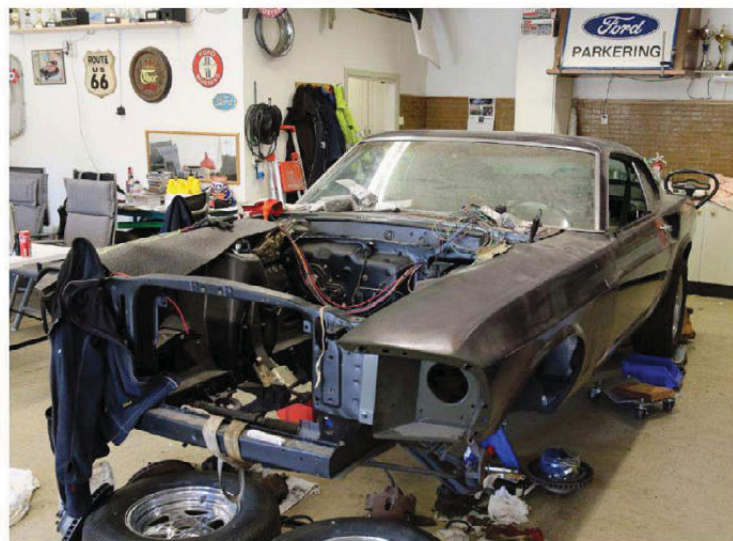
Kennys søskenbarn Caroline Rolfsen overtok Mustangen i 2005, og mannen hennes, Rune Rolfsen, startet restaureringen og jobbet sporadisk med prosjektet over flere år. Rune er en venn av Thor Gjerde, og da han bestemte

seg for å gå av med pensjon fikk Thor tilbud om å kjøpe Mustangen.

– Det ble handel og i 2019 tok jeg inn bilen til Norge fra USA. Jeg fortsatte der Rune slapp og bilen ble lakkert i originalfargen i 2020. Målet mitt var å få skilt på den i 2022, men det rakk jeg ikke. Nå i mars fikk jeg endelig godkjent og registrert den på skilter, sier Thor stolt.

Det har vært et omfattende arbeid, men resultatet har blitt veldig fint og nå gleder RoseMarie og Thor seg til å ta i bruk den nyrestaurerte Cobra Jet'en. Sjansen for å møte maken er ganske liten. De kjenner bare til en tilsvarende på norske skilt.

Skulle behovet være der for å kjøre åpent i sommer kan de jo bare velge A-Forden i stedet, eller RoseMaries fine 1964 1/2 Mustang cab. Valgets kval, men Ford er uansett i fokus hos familien Gjerde.



På gang: Thor er i gang med restaureringen av nok en Mustang, denne gang en 1969 fastback.



For deg som elsker ekte bilhistorier

Har du interesse for veteranbiler ut over det vanlige? Da bør du legge turen til EAC Bilhistorisk Senter i Sørumsund – hjemmet til verdens største samling av amerikanske bilmerker som tapte kampen mot Ford og GM.

Her står over 100 sjeldne biler utstilt – Nash, Packard, Studebaker, De Soto, Hudson, Kaiser, Henry J, Frazer og Willys Aero. Merker du sjelden ser. Vi snakker ekte "orphan cars" – biler som for lengst har forsvunnet fra trafikkbildet, men som lever videre takket være entusiasmen i Eight Amcars Club.

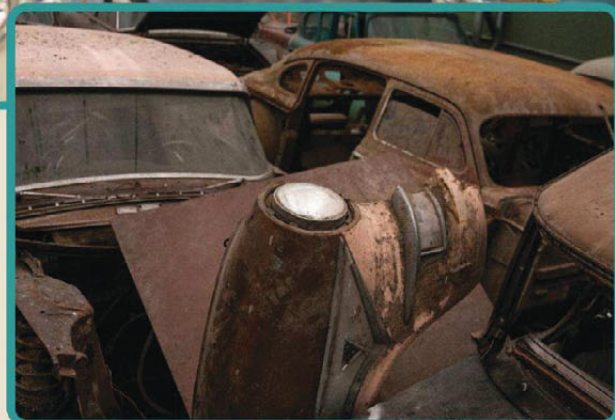
Hos oss får du ikke bare se dem – du får høre historiene bak, fortalt av folk som kjenner hver eneste skrue. Dette er biler som er hentet ut av skogen, funnet i låver eller bokstavelig talt båret ut i bæreposer, og som i dag står som rullende tidskapsler i våre to etasjer med utstilling.

Vi har også en autentisk amerikansk Diner, med klassisk meny og plass til 100 personer – perfekt for klubbtreff og grupper.

Besøk oss – og opplev et unikt kapittel av bilhistorien.



NORGE RUNDT: Fra da NRK og Norge Rundt besøkte EAC Bilhistorisk Senter i 2023.



FRA RUST TIL GLANS: Historien om hvordan noen få ildsjeler reddet og restaurerte verdens eneste samling av sitt slag – en uvurderlig del av både amerikansk og norsk kulturhistorie.



LEGENDARISK: Klassiske biler, saftige burgere – og kanskje verdens beste milkshake.

BESØK OSS



Besøk vår nettside!

ÅPNINGSTIDER:

Onsdag–lørdag: 11–19

Søndag: 12–18

Dineren er åpen i senterets åpningstid.

1995 Volvo 850 T-5R: Familieraceren

Nød lærer naken kvinne å spinne, sies det. Volvo var på mange måter naken på begynnelsen av 90-tallet og trengte virkelig å spinne. Resultatet ble den fabelaktige 850 T-5R.



Tekst og foto:
Christopher Skjæveland

Volvo. 850. T5. R. Fire ord, om vi kan kalle dem det, som får enhver Volvo-entusiast (og sikkert mange flere) til å bli blank i øyene. En vaskeekte ulv i færelær er det, eller som våre amerikanske venner hadde sag: Sleeper. Q-ship hvis du befinner deg på De britiske øyer.

850 T-5R var akkurat det Volvo trengte og verden ville ha, da de slapp den på markedet i midten av modellår 1995. 850 T-5R ble kun laget i 1995 og

solgte i 6964 eksemplarer. Ikke dårlig til limited edition å være. Kun tre farger var tilgjengelige: Cream Yellow, som bilen vi ser her, Stone Black og Olive Green Metallic. Cream Yellow er den mest ikoniske og den faktisk er flest av: 2537 eksemplarer, mot 2516 svarte og 1911 grønne. Kombinasjonen sedan med automatgir, som her, i Cream Yellow, ble det bare laget 734 stykker av.

T-5R ble laget som både sedan og stasjonsvogn, hvor det er stasjonsvogna som nok er mest ettertraktet i dag, mye takket være Volvo selv som et par år

tidligere (1993) entret 850 stasjonsvogn i BTCC – British Touring Car Championship. Selv om resultatene uteble (beste var en 5. plass ved Oulton Park), ble det skrevet flere sider om «racing-stasjonsvogna» enn noen av de andre bilene. Dette har utvilsomt satt sine spor. Men nevnte ikke vi automatgir litt lenger oppe? Hvorfor automatgir i performance bil? Hvorfor ikke? Som T-5R-kjøper hadde du valget mellom 5-trinns manuell eller 4-trinns automat. I statene var det kun automat som gjaldt. Faktisk er automatkassen så god

at den på ingen måte setter en demper på kjøreopplevelsen.

Kar for sin Volvo

Ståle Olsen er eier av det som må være Norges peneste 850 T-5R, uten at vi kan underbygge det med annet enn hva vi har beskuet med våre optiske sensorer. Ståle har hatt både en 240 Turbo og en 164 tidligere, men når han kjente etter, merket han at noe manglet. Han ønsket seg en mer moderne entusiastbil. Noe som var bedre (og kanskje også lettere) å kjøre. Først kjøpte han en rød 850 R sammen med en kamerat, men

Ulv i fåreklær: Volvo 850 T-5R ser ved første øyekast snill og sedat ut. Men så legger du merke til frontleppa, sideskjørtene og bakspoileren.



kameraten ble litt for glad i det røde vidunderet, så Ståle måtte pent gi fra seg sin eierandel. Jakten fortsatte. Faktisk tok jakten ham helt til Japan, der disse bilene har en helt unik fanskare, uten noe annet. Selv om Japan fikk allokert 749 eksemplarer av 850 T-5R, støvsugde de markedet ellers for biler. Etterspørselen var enorm! Stort sett ble bilene kjøpt nye i enten Saudi-Arabia eller USA og så sendt til Japan.

Ståles bil ble opprinnelig levert i USA, i mai 1995 og registrert i Japan i oktober samme år. Ståle har Carfax-dokumenter som underbygger det hele. Han har også en rød 850-R stasjonsvogn og en Platinum Edition (også stasjonsvogn) laget for det amerikanske markedet, i Pearl White. Denne er også hentet fra Japan. Den røde stasjonsvogna er hentet fra Saudi-Arabia. Men det er strengt tatt historier for andre dager. Hei, hei, hva med de andre landene da, lurar du kanskje på? Hvor mange biler fikk de? Så, så, vi skal svare. Tyskland fikk flest, 1433 stykker. Italia 914, USA 876, Nederland med 489, UK med 440, Sverige 321, Spania 185 og Canada 103. Dette gir ca. 5500 biler, så det er noen som har gått hit eller dit uten at vi har funnet tallene på det. I Norge skal det ha blitt solgt 15–16 stykker i sin tid. 12 stasjonsvogner og 3 sedaner. Kildene våre vil ha det til at det kun ble solgt gule T-5R i Norge.

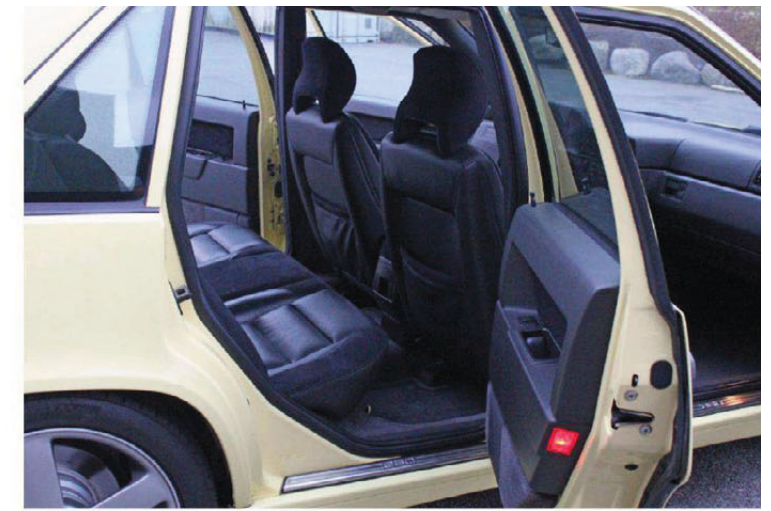
Selvgjort er velgjort

Ståle importerte like greit Volvoen selv. På spørsmålet «er ikke det krevende?» svarer han kryptisk: – Nå er det blitt mer omstendelig. For en som ser litt mørkt på det, så er det en veldig jobb.

Bilen ble satt på konteiner med destinasjon mot kalde

Vingebil: Spoileren på koffertlokket er en av signaturene til T-5R. Bilen er ikke senket utover hva fabrikken gjorde.





Synet de fleste ser av en T-5R, idet den flyr forbi. Emblemene er av den diskrete sorten.

God plass: I typisk Volvo-ånd er det også rikelig med plass til passasjerer i baksetet.



Porsche-design: Volvo fikk mye hjelp av Porsche til utviklingen, deriblant Alcantara-bruken innvendig.



Førermiljø: Instrumentene og betjeningen er vinklet rundt sjåføren. Her er det fullt fokus som gjelder.

nord. Vel hjemme var Ståle godt fornøyd med kjøpet, men den trengte litt jobb.

Bilen var svært falmet og de hadde lakkert dørhåndtak, lister og det sorte på støtfangerne i bilens farge. Det måtte tilbake-

stilles. Bilen er ellers helt original, med originale felger, originalt senkesett og interiør. Biler fra Japan er svært gode for rust. Her har ikke Ståle funnet noe. Faktisk er bilen så bra at når Ståle tok av kanalskjørtene bonet han like greit kanalene. Det var så fint under!



Potta: Ikke er den rund, ikke er den firkantet, men lyd, det lager den.



Jåleri: Aluminiumslistverket er unikt for T-5R. De med falkeblikk vil klare å se «SIPS» stanset inn nede på B-stolpen. Volvo 850 var en av de første med sideairbag.

Under huven

Utviklingen av 850 går tilbake til 1978, da Volvo iverksatte Project Galaxy, som kulminerte i 400-serien (440 og 460) så vel som 850. Når første 850 så ble sluppet i juni 1991 som 1992-modell, sier det seg selv at Volvo brukte enorme summer på utviklingen. Faktisk hadde Volvo brukt den høyeste summen i Sveriges historie på utvikling av et industrielt prosjekt. Har man brukt mye penger, trenger man sårt å tjene



Flyvende gul murstein: Ståle Olsen viser muskler bak rattet på sin T-5R. Denne kjerra er det fart i!

Blank i øya: Det lille emblemet under høyre baklykt får enhver Volvo-kjenner til å bli blank i øynene.

dem inn igjen også. Gjeld tynger, også for store bilprodusenter. BTCC-publisiteten var ikke nok. Ei heller at Volvo 850 i 1993 ble den første forhjuls-drevne Volvo på det amerikanske markedet. En måtte gå hardere til verks, nemlig 850 T-5R.

850 hadde allerede introdusert nyvinninger som Delta-link semi-uavhengig bakaksel, som ga en form for passiv styring bak og SIPS (Side Impact Protection System).

850 T-5R baserte seg på 850 Turbo og brukte B5234T5-motoren med 5 sylindre (alle 850er ble levert med tverrstilt 5-sylind-

Symfoni: Under panseret bor en 5-sylindret symfoni med 20 ventiler og 243 hestekrefter.

dret rekkemotor), 20 ventiler, 2,3 liter, 243 hestekrefter og 340 Newtonmeter i dreiemoment. Null til hundre gikk unna på 6 sekunder blank. Toppfarten er elektronisk begrenset til 245 km/t.

Utenom motoren, skiller en T-5R seg ut med en annen støtfanger foran med spoiler/leppe under. Sideskjørt, spoiler bak, polerte aluminiumsdeksel på dørstokkene og spesielle seter trukket i skinn og Alcantara i sort. Alle bilene er levert med sort interiør. Titan-felgene,

som Ståles bil har, måler 17 tommer, noe som var gigantisk på midten av 90-tallet, men en kunne få 16-tommers felger som option. Det skal også nevnes av T-5R ble levert med OBDII diagnosesystem, ett år før det ble bransjestandard.

Motor og understell ble designet i samråd med Porsche. De hadde også en finger (eller to) med i spillet når det kom til interiøret, nemlig bruken av Alcantara. T-5R ble stort sett levert med det som var tilgjengelig av utstyr som standard med kun noen få tilvalgsmuligheter. I USA hadde en bare to tilvalgsmuligheter: 16-toms

felger og 6-CD veksler fra Alpine. T-5R kunne for øvrig leveres med oppvarmede bakseter.

Disse bilene er kjøremaskiner uten like og er bygget som det. Ståle bruker sin T-5R titt og ofte.

– Det er kjøringen som er det beste. Gjerne til og fra treff. Den beste opplevelsen med disse bilene er på veien, sier Ståle.

Den umiskjennelige lyden av 5 sylindre på rekke, den dype, litt raspete lyden fyller atmosfæren og Ståle legger i vei inn i solnedgangen med sitt gule vidunder.

– Jeg må nok ta en omvei hjem, avslutter han.



Austin lastebiler:

Noe for enhver smak

På 1950- og 60-tallet kunne Austin tilby nyttekjøretøyer for de fleste behov, fra knøttsmå pickuper og varebiler til større lastebiler. Det brede modellprogrammet resulterte i et bra salg på det norske markedet, men få lastebiler har overlevd.

Tekst og foto:
Asbjørn Rolseth
arolseth@online.no

Importøren Erik B. Winter gikk rett på sak i en annonse for Austin lastebiler i 1962: «Når nye lastebiler skal anskaffes, gjelder det å være nøktern i valget. For den enkelte lastebileier er bilen selve melkekua». Stikkordet var

nybilprisen, som gjorde at en Scania-Vabis lå langt utenfor rekkevidde for de fleste vanlige lastebileiere på 1950- og 60-tallet. De kjøpte isteden britiske biler som ga høy nyttelast til gunstig pris. Bedford, Commer, Ford /

Thames, Morris og Austin. I dag er de sjeldne å se, men uten disse merkene mangler dagens transporthistoriske miljø noe vesentlig.

Austin + Nuffield = BMC
I februar 1952 fusjonerte to

store aktører i britisk bilindustri og dannet The British Motor Corporation Ltd. (BMC). Det nye konsernet ble Europas største bilprodusent og den tredje største på verdensbasis. De som fusjonerte var Austin Motor Company Ltd. og The



SCHRÖDERARKIVET TRØNDELAGE FOLKEMUSEUM

Førkrigstype: Austin K-serie med lang akselavstand levert av forhandleren A/S Autocar i Trondheim i november 1946. Lastebilen med kjennemerket U-7279 ble anskaffet av kolonialgrossist H. Hanssen & Søn A/S og var i drift til 1961.

K5: Etter krigen kom det en del tidligere militære Austin lastebiler ut på det sivile markedet. Dette gjaldt snutebilene K2Y (ambulans), K3 (4x2) og K6 (6x4), pluss K5, som var en bulldog med 4x4 chassis. K5 ble produsert i mer enn 12 000 eksemplarer i 1941–45. En av dem ble Viking-bergingsbil hos Torstein Vorpenes & Co. på Hjelset, et firma som ble etablert i 1947 og hadde flere spesielle bergingsbiler, blant annet en FWD.

Nuffield Organisation (som Morris var en del av). Dermed kom de konkurrerende lastebilmerkene Austin og Morris-Commercial under samme eierskap. Begge fortsatte med sine respektive modeller, men i tillegg ble det modellutveksling slik at tradisjonelle Austin-typer ble solgt med Morris-emblemer, og omvendt.



ERIK B. WINTER / ØISTEIN BERTHEAU



ASBJØRN ROLSETH

Museumsbil: Gårdbruker Sigurd Aksdal fra Aksdal eide denne 1952 Austin K2 med kjennermerke L-8169. I 2000 ble bilen avregistrert og utstilt på museet til Rolf Wee med påsatt tank. Siden 2022 eies bilen av Stadssalg AS i Bodø.

Nye chassis ankommet:

Englandsbåten er løst og Erik B. Winter har mottatt 13 Austin Loadstar. Bildet er tatt vinteren 1951–52. Modellnavnet Loadstar ble droppet etter at Austin ble en del av BMC i 1952. I 1962 gjenoppsto Loadstar som modellnavn hos International.

Noe av hensikten med fusjonen var å høste økonomiske fordeler gjennom en rasjonalisering av modellprogrammet. BMC iverksatte derfor en treårsplan for å standardisere motorer, girkasser og aksler. Senere ble også karosserier og førerhus standardisert, men endringene skjedde ikke så raskt som opprinnelig planlagt. De to merkenavnene besto, slik at også nye modeller ble markedsført både som Austin og Morris. Dette endret seg imidlertid da BMC fusjonerte med Leyland-gruppen i 1968, noe som førte til at merkenavnene Morris og Austin på lastebilene ble



ERIK B. WINTER / ØISTEIN BERTHEAU



ERIK B. WINTER / ØISTEN BERTHEAU

WE-serie: En 1958 Austin WE, A-47855, med eierens navn på døra: Alf Osvold Internasjonal Spedisjon. WE ble produsert fra 1955 til 1964.

erstattet av merkenavnet BMC. Men det ble bare et mellomspill. Fra 1970 ble alle lastebilene kalt Leyland.

K-serien

Austin, etablert i 1905, produserte sine første lastebiler mellom 1913 og 1922. Deretter fulgte en lang periode uten lastebiler på programmet, inntil Austin lanserte den nye moderne K-serien i 1939. Utseendemessig lignet den til forveksling konkurrenten Bedford, med et forholdsvis smalt frontparti, brede, separate

forskjermer og frittstående hovedlykter montert på hver side av grillen. K-serien dannet basis for militære modeller under 2. verdenskrig, og ble videreført i sivil utgave etter krigen.

Loadstar

Den nye snutebilen Loadstar (K2 / K4) som ble presentert i 1950, var et radikalt brudd med førkrigsstilen. Nå var det myke, runde linjer, bredt frontparti med integrerte hovedlykter og skjermprofiler som svingte seg elegant over i dørene. Fasongen

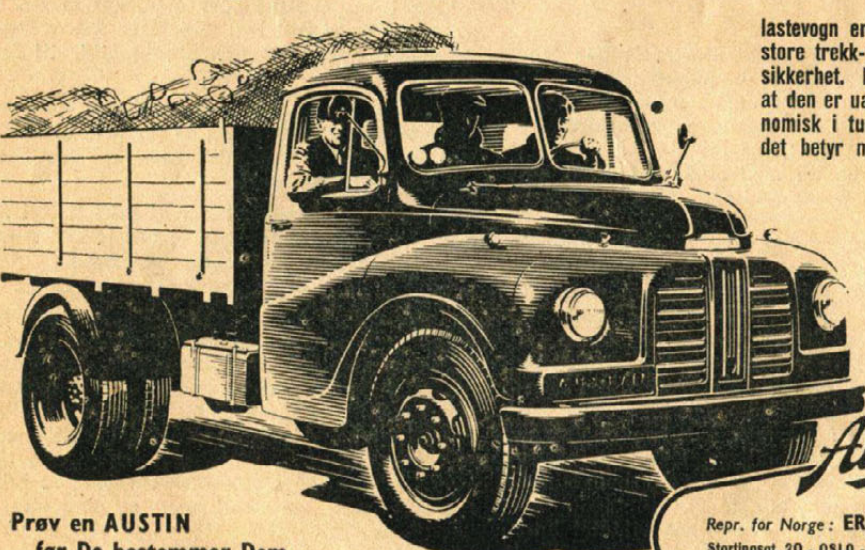


var både moderne og tiltalende, og ble med mindre endringer beholdt helt til produksjonen av denne typen opphørte i 1981.

Loadstar var mest vanlig med Austins egen seks-sylindrede bensinmotor på 4 liter / 90 hk (i noen kilder oppgitt til 125 hk), men Perkins P6 diesel ble også levert. Fra 1953 kom BMC med egne dieselmotorer i forskjellige størrelser.

I 1955 fikk snutebilen lengre front, annen grill, ny betegnelse WE og ble levert som 3-tonner og 5-tonner. I 1964 ble WE til WF, med hel frontrute og doble hovedlykter. Fra 1968, da merkenavnene Austin og Morris ble erstattet av BMC, het modellen BMC WF. Fra 1970 og til produksjonen opphørte i 1981 ble den markedsført som Leyland WF.

En lastevogn med overskudd . . . **AUSTIN**



lastevogn er kjent for sin store trekk-kraft og drift-sikkerhet. Dertil kommer at den er ualminnelig økonomisk i tung kjøring — det betyr meget i dag.

2
TIL
5
TONN

Austin

**Prøv en AUSTIN
før De bestemmer Dem.
Levering fra lager**

Repr. for Norge: **ERIK B. WINTER**
Stortingsgt. 20 • OSLO • Sentr.bord 41 59 10

Bensinmotorer — dieselmotorer og 2 speed-aksler etter ønske.

Bulldogbilene

Austin hadde ingen bulldoglastebil med seg inn i boet da BMC ble etablert i 1952. Derfor måtte FV-serien fra Morris fylle denne delen av modellprogrammet. FV stammet fra 1948, men konstruksjonen ble fort umoderne. Dessuten hadde FV bakhengslede dører, noe som ikke var særlig praktisk i en tid da det var en del av sjåførrutinen å åpne døra for å se bakover ved rygging. FV fikk nytt førerhus med fronthengslede dører i 1954. I 1955 ble FV erstattet av FE-serien, som beholdt det

God økonomi: Importøren poengterte alltid hvor lønnsomt det var å velge en Austin lastebil. Denne annonsen sto i bladet Lastebileieren nr 3, 1953.



ERIK B. WINTER / ØJSTEIN BERTHEAU

Servicebil: T-9690 var en 1955 Austin WE med forseggjort skappåbygg merket «Salg og service, Torstein Vorpenes & Co., Hjelset – Molde – Åndalsnes» og reklame for Austin, Nuffield, Asla og Hymas gravemaskiner.

sørgmodige utseendet fra FV. I norske annonser og salgsbrosjyrer kalles modellen bare «Bulldogtypen». 3-, 5- og 7-tonnsversjonene hadde betegnelsene «303», «503» og «701».

I 1958 ble FE avløst av FE. Selve grillpartiet med hovedlyktene var det samme som før, men førerhuset var nytt med moderne design og hel panoramafrontrute. Sett fra siden hadde førerhuset en profil som skrådde påfallende forover, noe som ble forsterket av dørfasongen. FF ble videreutviklet til FH (1961-1964). FH hadde en annen utforming av gulvet i førerhuset for å gi plass til en større seks sylindret dieselmotor.

Den radikale bulldogmodellen FG som ble lansert i 1960, hadde dører som var bakhengslet og plassert i 45 graders vinkel inn mot midten av bilen, slik at førerhuset ble entret på skrå bakfra. Dette skulle lette inn- og utstigning og beskytte sjåføren, som slapp å gå direkte



UKJENT

Austin-flåte: Oslo Transport & Spedisjon satset på ett merke. Innehaveren Alfred Martinsen poserer med bilparken.



BRITISH MOTOR CORPORATION

FE-serie: Var designeren deprimert da han tegnet det sørgmodige frontpartiet?

sparepenger på å importere det første eksemplaret. Ved siden av Austin forhandlet Winter i perioder før 2. verdenskrig også andre merker, som Adler, Studebaker og Triumph motorsykler, men Austin var bærebjelken i virksomheten.

Etter krigen hadde Erik B. Winter også importagentur for Bentley, Rolls-Royce og Perkins dieselmotorer. Firmaet hadde eget spesialverksted for overhaling av Perkins og lagerførte byttmotorer. Videre var firmaet også forhandler for Nash i Oslo og Akershus fra 1953 og til merket forsvant i 1957.

I 1954 kunne Erik B. Winter innvie det som den gang ble omtalt som ikke bare Norges, men også Nord-Europas mest moderne bilanlegg. Det lå i Grenseveien i Oslo og inneholdt utstillingslokale, butikk, kontorer, verksted, delelager og Shell bensinstasjon. Rundt 120 personer hadde sin arbeidsplass her. Tomta var på 11 mål, mens samlet gulvflate var på 5300 kvadratmeter. Fra en beskjeden start hadde Winter bygd opp et ►

ut i trafikken. FG-serien bød på mye nytenking, men skapte likevel ingen ny trend.

Første tippbare førerhus

Ingen av bulldogførerhusene som hittil er omtalt, var tippbare. En slik løsning krevde et helt nytt førerhus, som kom på FJ-serien i 1965. FJ hadde også ny chassissamme, femtrinns girkasse og skråstilt dieselmotor for å gi bedre innvendig plass i førerhuset. BMC hadde store forventninger til FJ-serien, som ble levert i opptil 8-tonns versjon.

Men flere barnesykdommer viste seg snart. Kjølesystemet hadde for dårlig kapasitet, dessuten hadde fabrikkens investert i nytt produksjonsut-

styr som førte til store problemer med tilpasning av sylindringene. Disse to faktorene førte til mange havarerte motorer, som måtte skiftes på garantien. FJ-serien fikk derfor ganske fort et dårlig rykte, som fabrikkens ikke klarte å riste av seg. Hos oss ble FJ-serien mest kjent som Leyland.

Austin i Norge

Austin i Norge er tett forbundet med Erik B. Winter (1889–1967) og hans firma med samme navn. Winter begynte med import av Austin i 1926. Han drev iherdig markedsføring av den lille personbilen Austin Seven, som han hadde en nærmest fanatisk tro på – han hadde da også satset alle sine



ERIK B. WINTER / ØISTEIN BERTHEAU

Stigtrinn på felgen: A-47948 var en 1961 Austin FH, som hadde internnummer 2 hos Wergeland Transport og Spedisjon. Ringen rundt hjulboltene fungerte som stigtrinn, en ganske vanlig løsning på bulldogbiler på denne tiden.

av landets ledende bilimportørfirmaer med over 40 forhandlere i hele Norge.

Det er interessant å sammenligne de britiske merkene på registreringsstatistikken for nye lastebiler i perioden 1955–1965 (tall fra tidligere 50-tall foreligger ikke og etter 1965 falt Austin gradvis av lasset). Bedford lå i en klasse for seg

med til sammen 8231 lastebiler i disse årene. Ford / Thames registrerte 1608, så kom Austin med 1260 foran Commer med 1162. Morris klarte bare 384.

Etter at British Leyland Norge A/S ble opprettet i 1969 og overtok importen av Austin og de andre konsernmerkene fra 1. mars 1970, fortsatte Erik B. Winter som forhandler og



ERIK B. WINTER / ØISTEIN BERTHEAU

FF-serie: A/S Saba utenfor Tønsberg valgte en Austin FF for volumtransport av sitt velkjente produkt. Kjennermerke Z-45551. Bildet er tatt i Stenersgata i Oslo.



HENRIKSEN & STEEN

Spesiell løsning: Full oversikt i alle retninger og bedre beskyttet inngang på skrå bakfra var viktige argumenter for å velge en Austin FG. De ble typisk brukt som distribusjonsbiler, men denne 1960-modellen (A-47175) ble bygd opp som trekkvogn med Jost svingskive. Neppe for langtransport, mer sannsynlig for å rangere semitrailere på Oslo havn. Bilen var eid av spedisjonsfirmaet P. Nielsen. Fotografert i Numedalsgata foran Møller & Larsens industribygg. Noen vil kjenne igjen garasjen, i nabolaget bare kalt «Luka», der det i nesten 20 år ble solgt take away under slagordet Slow Food for Fast People.



HENRIKSEN & STEEN

Spedisjonsbil: 1962 Austin WE planbil med kran og kapell tilhørte spedisjonsfirmaet P. Nielsen i Oslo. Fotografert i Numedalsgata foran Møller & Larsens industribygg.

endret navn til Winterbil A/S. British Leyland Norge A/S tok ikke over anlegget i Grenseveien, men oppførte isteden et nytt administrasjonsbygg i Oslo og la importen til et anlegg i Drammen. Uten importfunksjon ble anlegget i Grenseveien for stort og Renault Norge A/S kom inn som leietager i 1974. Et par år senere var Winterbil A/S historie. Etter at Renault flyttet ut, ble Grenseveien 80 tilholdssted for SAAB Norge. I dag er det blant annet Snap Drive bilverksted i bygget.

Få er bevart

Etter krigen fikk Austin et godt fotfeste for alle sine modeller, både person-, vare- og lastebiler, på det norske markedet. Mange flåtekunder valgte Austin fordi de fikk dekket hele sitt bilbehov hos en og samme forhandler, til og med en representativ personbil til direktøren – eller en Austin-Healey hvis han var av den sportslige typen.

Snutebilen ble Austins mest utbredte modell her i landet. De store bulldogbilene fikk ikke det



ASBJØRN ROLSETH

En av få på veien: Bjørn Lund fra Namnå har norgesrekord i å kjøre Austin, som dessuten er landets mest velutstyrte. 1954-modellen har vært i familien siden 1963. Den er utstyrt med Perkins P6 dieselmotor, to-speed bakaksel, kraftigere foraksel fra Bedford J6, Foco kran og Goliath treveis tipp. Bjørn har brukt bilen til korn- og gruskjøring, dessuten har han i mange år vært en flittig deltager på veteranbilarangementer, med London-Brighton som et foreløpig høydepunkt i 2008. Bilen kom som ny til Namnå og har sitt opprinnelige kjennerke D-14452.



ASBJØRN ROLSETH

Kan noen redde meg?: Finner man en Austin lastebil i dag, er tilstanden som regel dårlig, slik som på denne Austin WE fotografert på et industriområde ved Dombås i 2021.

samme grepet på markedet, mens den særpregede FG60 oppnådde en viss popularitet, spesielt som distribusjonsbil i byer. Selv om merkenavnene Austin og Morris offisielt ble erstattet av BMC i 1968, ble lastebilene fortsatt registrert som Austin i Norge. De siste etternølerne ble registrert i 1972. I årene 1955–1972 ble det til sammen førstegangsregistrert 1428 Austin lastebiler i Norge.

For Austin lastebiler er overlevelsesprosenten lav. Det finnes noen eksemplarer av de militære typene, men få sivile snutebiler. FG-serien er representert med en håndfull registrerte biler, mens de større bulldogbilene ser ut til å være helt utdødd.

(For omtale av små og store Austin varebiler, se NMV 1–2000. For omtale av Austin FG, se NMV 5-2014).

Bussen

Denne flott restaurerte Bedforden fikk vi et bilde av på Røros. Snutebusser hører til sjeldenhetene i dag, men de var mere vanlige da denne Bedforden var ny. Nå var det ikke Bedford som var første rutebilen, ja buss da, i vår bygd. Lastebil i samband med melkerute, ja det hadde vi hatt en tid. Nå skulle det bli slutt på røde øyne og ring i baken etter melkespann, og ikke minst kunne de mere forfengelige kle seg i finklær, trodde vi først. Nå viste det seg at det med finklær nok lå noen år inn i fremtida. Den eneste endring hva bekledningen angikk, så ble topplua, skinnlue om vinteren, erstattet med hatt.

Vår snutebuss var nok godt brukt før den tok sin gjerning i bygda vår. Det var slett ikke sjelden at sjåføren måtte ned i elva for å hente kjølevatn. En sinkbøtte bak sjåførstolen var god å finne i slike kriser. Ja olje måtte også regelmessig etterfylles, dette ble prosedyre før start øverst i bygda. Som varmeapparat hadde påbyggeren lagt eksosrøret gjennom kupeen, ja det gikk også ett under bilen, men når kulden kom så ble eksosen kjørt gjennom kupeen. Originalt var det en ventil på sida av sjåføren som ble lukket og åpnet ved behov. Nå var denne ventilen ute av drift. Så når passasjerene, ja sjåføren og for den del, ønsket litt varme i bussen, måtte sjåføren ut og sette inn en treplugg i enden på det røret som gikk under bilen. Da ble eksosen ledet gjennom bussen, og man kunne ta av seg votter og topplue. Nå var det heller ikke problemfritt med denne varmen, for flere steder var røret lekk, så selv om de fineste damene hadde hatt litt 4711 bak ørene før de dro hjemmefra, så luktet alle buss når vi kom frem til endestasjonen. Ja noen måtte også ut og levere litt mageinnhold underveis, ikke alle likte bensinlukta, dåmen av halvforbrent bensin er ei lukt vi har satt veldig pris på i alle år. Den bringer oss tilbake til en tid hvor bilen var ny, i hvert fall for oss.

Selv om denne Bussen var godt slitt, og hadde sine mangler, så var den nærmest en institusjon i bygda. Ja den var tross alt et sånn noenlunde sikkert bindeledd ned til mere urbane strøk, der den vanlige landmann, og kvinne, måtte med jevne mellomrom for nødvendige æren. Ja det hette at den lokale legen holdt av et par ledige timer den dagen

Bussen gikk, det var alltid noen som hadde legebesøk. Nødvendig transport ble lastet inn sammen med passasjerene. Bussen hadde et antall ståplasser, men hjem opp i bygda sto ingen. De det ikke var seter til, satt på en cementsekk, melsekk, eller noe annet fraktgods. På høsten når sauene var klippet, og ulla skulle ned til den lokale ullvarefabrikken, ja da skimtet man hoder opp rundt et stort antall ullsekker. Ja det var andre tider, og Bussen gjorde en god jobb. Men den slet nok med en dårlig helse. For plutselig kom det en annen, litt yngre buss på den faste rutedagen. Snutebussen var nå på verksted, han skulle få ny motor. Ja ny og ny, i hvert fall en som man mente var i bedre form. Vi husker første turen Bussen kom oppover med ny motor. Den gamle hadde bensin som føde, mens den nye gikk på diesel. Nå viste det seg at startmotoren til bensinmotoren passet i den nye dieselen. Men energien denne starteren var utstyrt med, var i svakeste laget når en nyborret diesel skulle startes. Dette var på våren og teleløsning, sjåføren var uheldig og giret fra andre giret til tredje, intensjonen var å gire ned, følgene var at motoren ble kvalt. En av naboene hadde en Gråtass, den var vel heller ikke helt ny, som skulle slepe Bussen i gang. Hvor lenge de strevde med å få start på «nymotoren» husker vi ikke. Men det ble fortalt at Bussen sto og gikk på tomgang flere dager og netter, mens den ventet på en brukt større startmotor.

Vi må heller ikke glemme Sjåføren. Vi husker godt hva han hette, men han ble aldri tiltalt med annet enn Sjåføren. Sjåførens status lå kanskje noen hakk under prest og doktor, ja ikke alltid under presten. For når Bussen møtte presten på den lokale bygdeveien, stoppet presten sin Volvo PV midt på veien, gikk ut og bad Sjåføren om å rygge



bilen ut på siden av veien, slik at de kunne møtes. Da var det Sjåføren som hadde høyere status enn presten. Doktoren kjørte så fort, at når han møtte Bussen, eller andre biler, barberte han som regel veikanten, så prydplanter som for eksempel løvetann lå mishandlet igjen i veigrøfta. At bussen var nærmest en institusjon er hevet over tvil, men hva hadde Bussen vært uten Sjåføren? Han ble venner med hele bygda, og opptrådte delvis som visergutt for den nevenyttige landmann. Alt som tenkes kunne av ærend hjalp han med. Hentet resepter, hentet medisiner, kjøpte alle slags varer, ja her strekker ikke vår fantasi til for å nevne eksempler. I tillegg ble han også en lokal sjarmør. Både ugifte og gifte damer fikk en egen glans i øynene når Sjåføren smilte. Nå var vel alderen på denne Sjåføren også i rette leiet, for ungmørene flokket seg rundt ham når anledning bød seg. Når vi først snakker om svermeri, så fikk denne delen av bussturen en annen vri når snutebussen ble erstattet med en nyere, med motorkassen inne i bussen. Da ble denne en yndet sitteplass for de av bygdas ungmøer som mente at de kunne ha en sjanse som en fremtidig sjåførfrue. Men Sjåføren hadde andre planer, han fant seg ektefelle i en annen bygd. Det var nok denne svermingen rundt buss-sjåføren som fikk oss til å prøve bussjåføryrket, men ingen ville sitte på «vår motorkasse», så vi endte etter noen år som brannmann. ©



WWW.GASOLIN.NO

- Klar for sesongstart?

2-KOMPONENT SPRAYLAKK UTEN HASTVERK!

Unik 2K-lakk som ikke herder i sprayboksen. Det betyr at du kan få proffkvalitet uten å måtte kaste restene! Vi har epoxygrunning, klarlakk og sort.



TILBUD
295,-

NYHET! INDUKSJONSVARMER, 1500W

Sliter du med rustne og fastgrodde bolter o.l.? Med effekt på 1500W er denne induksjonvarmeren perfekt for hobbyverkstedet og småbedrifter. Leveres med LED-belysning, ergonomisk håndtak, 4 stk. ulike spoler og solid oppbevaringskoffert.



TILBUD
5490,-

KRAX150



KOKEPUNKT: 180°C

Med vannfri kjølevæske fra Evans unngår du koking, rust og kavitasjonsskader. Som bonus er den evigvarende!

FRA
495,-



PLANISHING HAMMER

Plateverkstedet er ikke komplett uten en Planishing hammer. Med denne kan du forme og glatte ut plater, og du kan gjøre det helt inntil hjørner o.l. Pneumatisk, arbeidsdybde: 500 mm.

TILBUD
4290,-

SVEISEMASKE FOR TRANGE KÅR

Med denne masken kommer du tett på sveisearbeidet. God fargegjengivelse. Justerbar DIN 9-13 + slippemodus.



990,-

HBMH133272

STILLEGÅENDE KOMPRESSOR

Stillegående, transportabel og oljefri kompressor! 5 års delegaranti. 3HK/90L.



TILBUD
6490,-

HBMH134012

KRYMPE- OG STREKKESETT

Lag hjulbuer, lykteringer og ruterammer på egen hånd! Med separate krympe-strekke maskiner sliper du å bytte kjefter. Kapasitet: 1,2 mm. Dybde: 63 mm.



TILBUD
3490,-

HBM10227

PUNKTSVEISAPPARAT, 2+2 MM.

Sveis karosseriplater med samme metode som bilfabrikkene! Punkt-sveising gir rene og sterke sveiser uten behov for etterarbeid.

Maskinen er synergisk, du angir bare hvilken platetykkelse du skal sveise. Pulsfunksjon for galvaniserte plater etc. Effekt: 160A. For vanlig 1-fas kontakt.

HBMH132763



TILBUD
3990,-

AUTOSOL, MEN SUPERBLANK!

Endelig har Autosol innsett at den vanlige metallpolishen lager for mange riper i metallet. Her er den superblanke varianten!



ATS11061121

135,-

8" POLERINGSPAKKE

Poleringsmaskin med fire 8" poleringsdisker og seks poleringsvokser for forskjellige materialer.



HBM5348X

3290,-

RYGGEN DIN FORTJENER EN MC-LØFTER

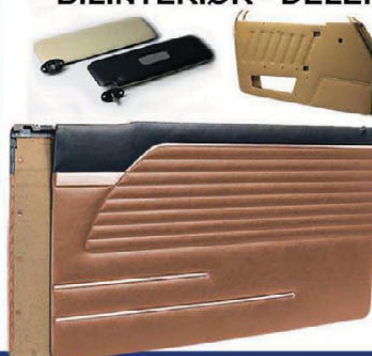


Perfekt for vonde rygger! Høy forhjulslemme sikrer motorsykkelen. Bordet heves med fotpumpe. Platen i bakkant kan tas bort. Kapasitet: 450 kg.

TILBUD
8490,-

HBM6956

BILINTERIØR - DELER ELLER KOMPLETT



Vi leverer nå interiørdeler til mange klassiske biler: Dørtrekk, taktrekk, solskjermer, tepper m.m. Og dersom du ønsker en komplett innredningsløsning: Våre salmakere restaurerer ditt interiør slik du ønsker det! Ring oss på 35 51 52 20!

METALLBÅNDSAG

Kraftig og transportabel metallbåndsgag for 1-fas. Sagen kan brukes både vertikalt og horisontalt.

- Kapasitet: Rundstål: 115 mm.
- Firkantstål: 100x150 mm.
- Båndhast.: 24-36-60 m/min.
- Motor: 375 W.
- Vekt: 54 kg.



HBMH132124

TILBUD
6490,-



Mercedes-Benz 124-serien:

40-åringen holder



Før kunstig intelligens: Fra designavdelingen til Mercedes-Benz der de jobbet med den nye modellen.

Tekst: **Tormod Granath-Magelssen** Foto: **Mercedes-Benz AG**

I november 1984 ble sedanversjonen av 124-serien vist frem for første gang, og kun en måned senere ble den tilgjengelig på markedet. Både kunder og bransjeeksperter lot seg begeistre av det tidløse, moderne designet og bilens andre kvaliteter.

Fra 1993 ble 124-serien for første gang kalt E-Klasse. Etter 13 år på markedet og mer enn 2,2 millioner produserte enheter, ble produksjonen avsluttet i 1997. Sedanene,

Moderne klassiker: På tampen av 2024 kunne Mercedes-Benz 124, eller E-klasse som den senere kom til å hete, feire 40 år på markedet.

stasjonsvognene, coupeene og kabrioletene ble raskt moderne klassikere, og sjeldne versjoner har oppnådd status som samleobjekt for lenge siden. Forgjengeren 123-serien har fått legendestatus for sin kvalitet og holdbarhet, og var drosjeeiernes favoritt. 124-serien fulgte opp og har i dag den samme statusen.

Allsidig klassiker

124-serien kan skilte med stor modellvariasjon, og motoralternativene spenner fra 4-sylindrede innstegsmodeller som 200 og 200 D, helt opp til de vasseste utgavene med V8-motorer. Ikoniske 500 E ble avduket under bilutstillingen i

Paris i 1990, og har en 5-liters V8-motor som yter 326 hestekrefter under panseret. Med kun små endringer i eksteriørdetaljene, kan dette kalles en ordentlig ulv i fåreklær, eller kanskje mer passende; ulv i hermelinsklær. Bilen tar deg fra 0–100 km/t på kun 6,1 sekunder, og toppfarten er elektronisk begrenset til 250 km/t.

E 60 AMG kom rasende etter i 1993 og var en av de første AMG-modellene som Mercedes-Benz tok med i sin offisielle produktportefølje. 1993 er generelt et år der merket tar viktige steg mot fremtiden. Blant annet endres navnesystemet, og kjøretøyene i øvre mellomklasse ►

seg godt

For litt over 40 år siden ble 124-serien til Mercedes-Benz første gang presentert. En modell kjent for sin tidløse estetikk, og som er yndet blant entusiastene. Denne modellen skulle senere også bli den første som ble kalt E-Klasse.



Trekkfullt: Mercedes-Benz gjennomførte omfattende tester i vindtunnel før modellen ble lansert.



Velorganisert: Slik oppleves modellen fra innsiden. Ingenting er tilfeldig plassert her.

Full størrelse: Resultatet ble svært vellykket.



Bakfra: Designet var svært vellykket fra absolutt alle vinkler.

får navnet E-Klasse, noe som fortsatt brukes.

For 40 år siden satte 124-serien tekniske standarder i sitt segment med kjennetegn som sterke stålpaneler og vekt-reducerende materialer. Krevende kollisjonstester demonstrerte et svært høyt nivå når det kom til passiv sikkerhet, og den

optimaliserte aerodynamikken førte til toppresultater for Mercedes-Benz personbiler. Med 124-serien fikk banebrytende systemer som panoramavindusviskeren – med det som den gang da var verdens største viskerfelt – og første generasjons 4MATIC firehjulsdriftssystem premiere.



T-modell: Nei ikke Ford, men Mercedes-Benz stasjonsvogn. Romslig luksus.

Pålitelig tilgang på reservedeler

Mercedes-Benz Classic Genuine Parts tilbyr et bredt utvalg av reserve- og slitedeler for 124-serien. Her finnes individuelle komponenter som er produsert i nyere tid i henhold til strenge produsentkrav og deler som fortsatt er tilgjengelige fra den opprinnelige produksjonen. For øyeblikket er mer enn 5800 reservedeler tilgjengelige for denne generasjonen av kjøretøy i den øvre mellomklassen, inkludert mer enn 1000 såkalte eksklusive deler som kun benyttes i akkurat denne modellserien.

Rask og pålitelig global reservedelsleveranse er en av de viktigste tjenestene fra Mercedes-Benz Heritage GmbH for eiere av klassiske Mercedes-Benz kjøretøy. Classic Genuine Parts tilbys for 57 av merkets historiske modellserier. Deler som ikke lenger er tilgjengelige,

Ulv i hermelin-klær: Mercedes-Benz 500 E er diskret luksus og kjøremaskin på en gang. Under panseret befinner det seg en V8er på 326 hk.

identifiseres kontinuerlig og produseres på nytt. Et fokusområde er sikkerhetskritiske komponenter, i tillegg til deler relaterte for kjøring.



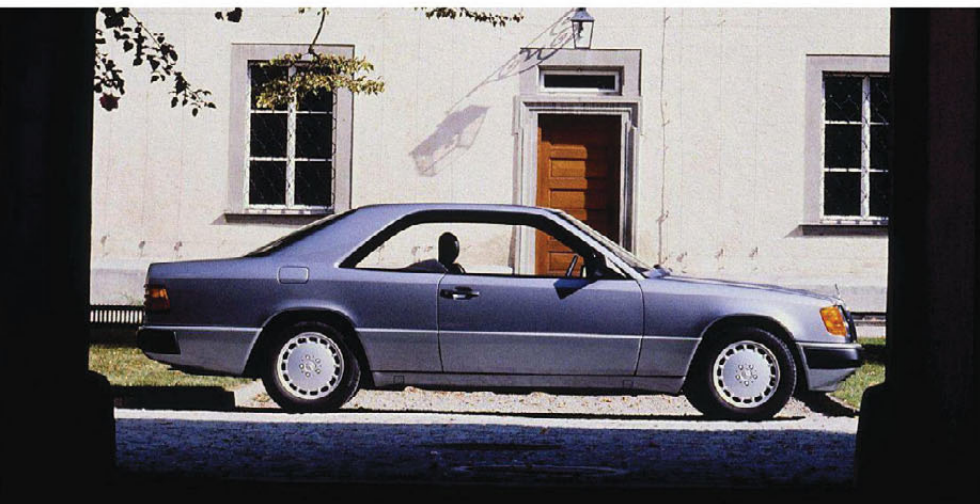
Diskret: Byggekvantiteten på 124-serien er legendarisk.

Klubbbliv

Mercedes-Benz har mange bilentusiaster som digger dette merket, og det finnes mange merkeklubber for Mercedes-Benz. En del av disse er offisielle klubber som støttes av Mercedes-Benz Classic Club Management hos Daimler AG i Tyskland. Under denne paraplyen befinner det seg nesten 80 klubber rundt om i verden, med over 120 000 medlemmer. I

Vind i håret: Mercedes-Benz E-klassen i åpen utgave er manges våte drøm.

Norge heter den Mercedes-Benz Klubben, Norge. Den ble stiftet i 1977 og teller i dag over 2000 medlemmer. I tillegg finnes flere Mercedes-klubber som Mercedes-Benz Car Club Norway, Mercedes-Benz Entusiastklubb og Stjernevognen. Er du hekta på Mercedes-Benz er du altså ikke alene om det.



Vakker: Coupé-utgaven av 124-serien kan trygt kalles for vellykket.

Ducati 851 Strada:

En tvangsstyrt italiener

Ducati er kjent for sitt tvangsstyrte ventilsystem, omtalt som desmodromisk ventilstyring. Da merket tok steget ut av skyggene med gateraceren 851 Strada i 1988, var desmosystemet bare en av flere tekniske løsninger som i sum bød eierne på en kraftpakke som skulle ta Ducati opp i tetsjiktet, ikke bare på landeveien, men også innen racing. Vi har sett nærmere på en av de ytterst få av denne modellen som er å finne her i landet, og som tilhører Robert Thorsen fra Oslo.

Tekst og foto:
Hallgeir Muren

Ducatis historie er lang og merittert, og merket ble etablert i Bologna i 1926 av de tre brødrene Adriano, Bruno og Marcello Ducati. I starten ble det

produsert elektronikk og radiokomponenter. Da 2. verdenskrig var over oppsto det et stort behov for enkle transportmidler. Ducati kastet seg på denne bølgen, og tilbød nå den vesle hjelpemotoren Cucciolo på 46 kubikk som kunne monteres på tråsykler. Med

denne motoren tok Ducati sitt første steg inn i motorsykeluniverset.

750 Super Sport og 900 Super Sport

Ser vi nærmere på modellene som kom fra Bologna fra 1950-tallet og utover, ble de



stadig større og raskere. De var i fåtall sammenlignet med særlig de engelske og etter hvert japanske mc-merkene, som hadde langt større markedsandeler. På 1970-tallet var det imidlertid to modeller fra Ducati som det er verdt å merke seg. 750 Super Sport og 900 Super Sport var maskiner som kombinerte design og ytelse helt i tetsjiktet. Nå var også prislappen i tetsjiktet for å si det mildt, så disse to modellene var et sjeldent, men eksklusivt syn i mc-miljøene. I dag er dette svært ettertraktede samleobjekt med en prislapp deretter.

Kompakt og kraftfull: Med en egenvekt på 190 kg er 851 potente saker.



Rått: Robert trives i salen på Stradaen. Ytterst få maskiner kan måle seg med denne kompromissløse italieneren hva angår ytelse og kjøreegenskaper.

Måtte bli Ducati: Robert Thorsen slo seg ikke til ro med japansk «hurtigris» fra Honda. Det måtte bli noe fra Italia, og etter en runde innom en 900SS Super Sport, jekket han opp et hakk, til værtingen Ducati 851 Strada. Den trengte imidlertid både motoroverhaling, utskifting av elanlegget og litt småplukk før den var klar for bruk. «Det var verdt hver krone» sier Robert.

Ut av skyggene

Siden Ducatis konsept med 90-graders v-twin ikke bød på den helt store effekten før inn på 1980-tallet, ble de ikke helt regnet med. Unntaket var 750 Super Sport og 900 Super Sport, men siden de var kostbare forble de to som tidligere nevnt et sjeldent syn. Men, det skjedde ting i Bologna, og i 1987 kom modellen som markerte et tidsskille for Ducati, superbiken 851 Strada.

Med 851 Strada tok Ducati for alvor steget opp i divisjonen for de raskeste maskinene, både på landevei og på bane. Nå ble merket virkelig lagt merke til. At en Ducati parkerte konkurrentene i racingsirkuset var noe helt nytt. Merket hevdet seg helt i tetsjiktet innen racing, og tok nå ►



Beskyttelse: Racingkåpen er relativt lav, men gir brukbar beskyttelse mot vinden, og gir Ducatien stabilitet i høye hastigheter.

pallplasseringer i sterk konkurranse med de japanske multisylindermaskinene. Dette var noe helt nytt, og ikke så rent lite overraskende. Merket som i flere tiår hadde stått litt i skyggen, sto nå frem med en kraft og en eleganse som fikk de meste blaserte til å heve øyebrynene.

Utprøvd i Fiat og Lancia

Mye av suksessen med 851 var motorens innsprøytning- og tenningsystem. Weber-Marelli besørget luft, bensin og gnist, og ved hjelp av 4-ventilteknikk kunne Ducatien by føreren på rundt 100 råsterke hestekrefter. I et chassis som med letthet håndterte disse kreftene, måtte det bli suksess. Det er verdt å

merke seg at Ducati valgte å bruke Weber siden de lå i samme området i Bologna. Det at innsprøyttingsdysene var godt utprøvd både i Fiat og i Lancia, borget for kvalitet. Et annet sentralt aspekt var at det ble ansett som en fordel å ha kort geografisk avstand til Weber i tilfelle det skulle oppstå tekniske problemer med behov for tett samarbeid, rask tilgang til reservedeler osv.

Fra Honda til Ducati

Robert Thorsen fra Oslo tok mc-lappen i 1992, men den første motorsykkelen han kjøpte var ikke Ducati, derimot en Honda CB900F. 900-kubikkeren ble flittig brukt til turer sammen



Foran: Med en toppfart på 240 km/t er det nødvendig med bremses som holder mål. Flytende skiver som er perforerte for optimalt grep i vått vær og med stor diameter gjør jobben svært effektivt når farten skal ned.



Bak: Firkantsvingarmen bak bidrar til vridningsstabilitet, hvilket i sin tur styrker kjøreegenskapene. Brembo biter for øvrig godt i bremseskiva når det er påkrevd.



Full tank: Elegant nedfelt tankklokk.

med kona, men etter et par år jekket han opp et hakk, og solgte 900-kubikkeren til fordel for en Honda CB1100F. Honda var vel og greit, men så var det denne sterke fascinasjonen for Italia og italienske motorsykler.

-Jeg tror det har litt å gjøre med den særegne lyden fra v-motoren, sier Robert.

I 1997 bød sjansen seg. En kollega av Robert skulle selge en 92-modell 900 SS Super Sport.

-Jeg kunne ikke la være, jeg var solgt, sier Robert og gliser fornøyd.

Ducatien ble brukt til både korte og lengre turer inntil det ble familieferøkelse mot slutten

av 90-tallet, og det ble lengre mellom mc-turene.

Ut med 900, inn med 851

Så var det dette med de litt hvassere Ducati-modellene da. I 2000 dukket det opp en 851 hos et firma på Østlandet. Robert var rask på labben fordi han visste at slike godbiter fra Bologna ikke er dusinvarer. 900-kubikkeren ble dermed byttet inn til fordel for 851-kubikkeren. Sykkelen trengte imidlertid mer enn bare et oljeskift, og Robert har bl.a. byttet hele det elektriske anlegget, og motoren er totaloverhald. Litt annet småplukk her og der har også fått Roberts oppmerksomhet.

Resultatet er en strøken 851, en skikkelig headturner. Da jeg traff Robert på Tyrigrava sist høst, samlet det seg mange skuelystne. En 851 er et sjeldent syn. Da jeg spør Robert om han har slått seg til ro med Ducatien, drar han litt på det, rister lett på hodet, og svarer «En Ducati Multistrada står øverst på ønskelisten».

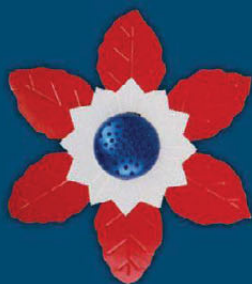


Desmoquattro sier sitt: Desmodromisk styring av de 4 ventilene pr. sylinder. Stikkord som beskriver kraftpakken på 105 hestekrefter; 90-graders v-twin, 4 ventiler pr. sylinder, doble overliggende kamakslinger, og Weber-Marelli tennings- og innsprøytningssystem.



Hjelp oss å gi barn en bedre hverdag!

Kjøper du en bilblomst bidrar du til Sanitetskvinnenes arbeid for barn og unge



100,-

Sanitetskvinnene over hele landet selger Maiblomster i perioden 26. april til 17. mai.

Du kan også kjøpe dem i nettbutikken vår. Bruk QR-koden og kjøp nå!



SKANN MEG

På det fjerde gjelder det

De japanske mc-produsentene forsto tidlig lønnsomheten av å tilby modeller i de ulike segmentene og ikke minst i ulike størrelser hva angikk slagvolum. I så måte var Honda intet unntak, og vi har tatt en rask titt på en av disse, nærmere bestemt CB400Four Super Sport.

Tekst og foto:
Hallgeir Muren

Honda kom for alvor med i gamet da de lanserte twinnen 450 Black Bomber i 1965. Den slo godt an, men designet var tidstypisk 60-tall, litt gammel-dags. Da Tokyo Motor Show åpnet dørene for presse og publikum i oktober 1968, viste

imidlertid Honda vei inn i fremtiden. Superfireren CB-750Four slo ned som en bombe, og endret spillereglene totalt hva angikk teknologi, design og ytelse.

Fremtidsrettet teknologi

Med CB750Four var den moderne superbiken født, og alle som ville henge med måtte tenke i samme bane som Honda.

Multisylindermaskiner med moderne teknologi som el.-start og skivebremses var noe av det som måtte til, og ganske raskt kom særlig de tre øvrige japanske mc-produsentene Suzuki, Kawasaki og Yamaha til å følge opp. En rekke små, mellomstore og store modeller, både med 2-taktsmotorer og 4-taktsmotorer flommet markedet.

Honda opplevde en eventyrlig suksess med CB750Four. I løpet av en 10-årsperiode solgte de over en halv million av modellen, fordelt på de tre utgavene CB750Four, CB750Four Super Sport og Honadmatic 750. CB750Four kom i salg i 1969, og allerede i 1971 ble den fulgt opp av en ny rekkefirer, CB500Four. Året etter, i 1972, kom enda en ny rekkefirer, CB350Four. Ryktene vil ha det til at 350-kubikken var den fireren som Soichiro Honda var mest fornøyd med.

CB400Four Super Sport

I 1975 lansert Honda sin fjerde modell med rekkefirer, Honda CB400Four Super Sport. Akkurat slik modellnavnet antydte, var den vesle 400-kubikken en caferacer-inspirert modell. Lavt styre, fothvilere plassert langt bak, minimalistiske emblemer på bensintanken, og sist men ikke minst et utrolig spektakulært 4-1 eksosanlegg,



Fjerde i rekken: Honda CB400Four Super Sport føyde seg inn i rekken av modeller fra Honda med 4-sylindret motor, en serie små mellomstore og store sykler som startet med CB750Four i 1968.

understreket modellens sportslige image. 400-kubikk-eren hadde mye til felles med CB350Four hva angikk motoren og en del mindre komponenter. Det ytre var imidlertid ganske ulikt. Både salen, eksosanlegget, bensintanken og sidedekslene skilte seg fra 350n.

CB400Four Super Sport ble svært populær, og for de med ikke altfor tykk lommebok var nå en tøff firer oppnåelig. Lettkjørt og kapabel til en toppfart på nærmere 160 km/t var absolutt «innenfor». Modellen var i produksjon frem til 1977. Da var tiden moden for utfasing av singelkam-motoren SOHC, til fordel for den nye DOHC-motoren som kom helt mot slutten av 70-tallet. Da kunne Honda se tilbake på et tiår med stor suksess knyttet til salgsvolumene av de fem rekkefirerne CB350Four, CB400Four, CB500Four, CB550Four og ikke minst CB750Four.



Tøff: Det lave styret i dragbar-stil gir sykkelen et sportslig preg.



Firer: Klart statement fra Honda om at denne modellen er 4-sylindret.



SS: Enkel logo uten pin-striping og annen dekor, slik det var vanlig på sykler i caferacer-genren. Honda hintet til kundene om at Super Sporten hørte hjemme i denne kategorien. Clip-on-styret som er det mest karakteristiske trekket nettopp på en cafe-racer fikk den imidlertid ikke.

Tilstrekkelig: Den kompakte rekkefireren på 408 ccm leverte 37 hk. Det var tilstrekkelig for en fin kjøreopplevelse på svingete veier.

Rør: 4-1 eksosanlegg i særklasse. Honda benyttet seg også av 4-1 på den største supersportmodellen med SOHC-motor, CB750 Super Sport.



Turtall: Rødmerkingen startet ikke før på 10 000 omdreininger, og disse små rekkefirerne fra Honda dro greit bare turtallet var høyt nok.



Blankt: Tanklokk i chrome mot knallrød bensintank er en pen detalj.





1969 Mazda 1200 de Luxe og 1994 Mazda Miata:

Nostalgi og kjøre

Hva har en 60-talls Mazda 1200 og en 90-talls Miata, også kjent som MX-5, til felles? I dette tilfelle – eieren, men det er mer der. Begge bilene innbyr til kjøre glede på hver sin måte og kanskje også etter hvert litt nostalgi.

Tekst og foto: Christopher Skjæveland

Kan en bil fra 90-tallet være nostalgisk? Kan man være nostalgisk over en bil fra 90-tallet? Dette er store filosofiske spørsmål mang en entusiast spør seg om dagen.

Selv om biler fra 90-tallet er relativt moderne, såpass at en

del fremdeles frekventerer trafikkbildet som bruksbiler, representerer de etter hvert en svunnen tid. En tid da biler var enklere, hadde færre EU-regler å forholde seg til, de hadde motor som brummet, gir man måtte velge selv og var laget for å

kunne repareres. En Mazda Miata fra 1994, som vist her, oppsummerer dette perfekt. Og tar vi på oss etterpåklokskapens briller, ser vi at Mazda 1200 de Luxe fra 1969 faktisk passer inn i denne beskrivelsen den også. Begge representerer epoker og vi begynner med den eldste først: Mazda 1200 de Luxe.

Bestefars ånd

Den sjarmerende, lille røde bilen har levd hele sitt liv i Rogalandstraktene. Den ble kjøpt ny hos Hegre Auto i Sandnes og registrert på sin første eier,

Oddvar Graning, første august 1969. Etter hva vi har fått høre, jobbet Oddvar i Rogaland Radio. Han bytter bilen inn hos Hegre i 1986. Hegre overfører bilen til sin private samling og den «forsvinner» frem til dagens eier, Ove Nerhus, kjøper den i 2017. I mellomtiden har bilen byttet eierskap et par tre ganger, men flytter aldri fysisk på seg.

Hvorfor akkurat denne bilen, Ove?

– Bestefar hadde en slik. Han kjøpte en ny i 1970. Den har jeg stående, men den var svært rusten. Tanken var først å

Like, men forskjellige: Etoset ved disse bilene er nokså likt. De representerer det enkle og robuste. Der den ene skal frakte deg og familien trygt og forutsigbart rundt, vil den andre dra deg med på fest og sprette champagnen.



glede

restaurere den, men det ble enklere å finne et velholdt eksemplar, forteller Ove.

– Bestefar lever ikke lenger, men faren min er enda med oss, så jeg får oppleve bilen og nostalgien med den med ham, fortsetter han.

Den observante leser vil legge merke til at det faktisk ligger en hatt på hattehyllen, samt en pute. Og så ligger det en koffert i baksetet. Hva er koblingen her?

– Kofferten er laget i bestefars hjembygd. Min tante strikket puten og hatten var faktisk min

bestefars, forteller Ove. Vi kan med trygghet si at bestefars ånd er med i bilen.

Familia

Oves Mazda 1200 de Luxe tilhører modellens 2. generasjon. Den første generasjonen ble introdusert i 1963 og bygget til 1968. I Japan markedsføres bilene under modellnavnet «Familia», latinsk for familie. For eksportmarkedene heter bilene 800, 1000, 1200 eller 1300, alt etter motorstørrelsen. Disse ble faktisk designet av en ung Giorgetto Guigiaro! 2.



Bilenes herre: Ove Nerhus eier disse to «ytterpunktene» i Mazdas portefølje.

generasjon Familia ble introdusert i 1967 (faktisk) og bygget ut modellår 1970. Igjen blir biler for eksportmarkedet navngitt etter motorstørrelse. Borte er 800 cm³ motoren og i dens plass settes det en 985 cm³ «PC» motor og senere en 987 cm³ «PD» motor. Begge firesylindrede. Fire sylindre har

også de større 1169 cm³ «TB» og 1272 cm³ «TC» motorene. I Oves bil står det en 1169 cm³, altså 1200 på fint, oppgitt til uskyldige 68 hk. I Thailand ble det også levert en 1415 cm³ firer kalt «UC».

Oves bil er en 2-dørs sedan. Men den var også å få som 4-dørs sedan, 3- eller 5-dørs stasjonsvogn, 2-dørs pickup eller 2-dørs coupé. Sistnevnte kunne utrustes med «10A» wankelmotor.

1200 de Luxe er beskjedne i sine utvendige mål: 383 cm lang, 148 cm bred og 139 cm



Luftig: Mazda 1200 deluxe er utstyrt med store vindusflater og får med det er solid «drivhus» som føles svært luftig.

høy. Inni føles den på ingen måter liten eller trang, men heller svært luftig, mye takket være de store vindusflatene rundt om. Bilen veier 715 kg, som gjør at bilen er langt kvikkere enn hva en først skulle tro. Null til hundre går unna på 13.2 sekunder, noe den absolutt ikke trenger å være blyg over. Toppfarten er oppgitt til 146 km/t, så den kan absolutt gi deg en bot og noen prikker på førerkortet, men da skal du virkelig ville! Men her er det nostalgi og bestefars lunhet som står i fokus. Da skal man ta det med ro og følge veien, noe Oves 1200 de Luxe gjør med glans!

MX-5MiataEunosRoadster

Oves andre bil er det mange vil kalle en Mazda MX-5, men offisielt sett heter den Miata, da



Escort?: Nei, Mazda. Myser du litt, minner fronten aldri så lite om Ford Escort Mk1. Ikke at det er negativt.



Glade hjul: Heldekkende kapsler med et nydelig Mazda-emblem i senter. Dekkdimensjonen er heftige 155/70-R13 rund baut.



akkurat denne var laget for det amerikanske markedet. I Japan går den under navnet Eunos Roadster. Kjært barn har mange navn. Miata betyr «belønning» på gammelt høytysk. Ettersom det alt var en sykkel i Japan

Pingpong: 1169 cm³ betyr 1200 og 68 hk. Legg merke til bordtennisracketen som foring mot batteriklemma. Man tar det man har.



Spartansk: Her finnes akkurat det du trenger for å betjene bilen. Intet mer, intet mindre. Stil og design er i tråd med tiden.



Enkelt: Enkelt rektangulært speedometer som stopper på 160 km/t. Ungene i gata blir kanskje ikke så imponert av det, men de endrer nok mening om de får sitte på i 140 nedover motorveien.

Søt sedan: Et aldri så lite sjarmtroll. Under fotograferingen er det denne folk stopper opp for å spørre om.



Hattehyllen: ... blir brukt slik en hattehyll skal.



Viking i baksetet: Viking-kofferten har familiekoblinger mot bilens eier. Baksetet er for øvrig svært romslig.

under navnet Miyata, ble det besluttet å endre navnet for det japanske markedet til Eunox. I Europa får MX-5 fotfeste, som betyr «Mazda Experimental 5». MX-5/Miata er ikke bare en slags nytolkning, men en faktisk nytolkning av den britiske sportsbilen: 4-sylindret motor, bakhjulstrekk, to seter og nedfellbart tak. Enkelt og greit.

Faktisk kan den amerikanske

motorjournalisten Bob Hall takkes for å ha sådd frøet til Miata/MX-5. I 1976, under et bedriftsbesøk hos Mazda, kom Bob i prat med Kenichi Yamamoto (videreutvikler av Wankel-motoren og senere sjef) og Gai Arai (daværende utviklingssjef). Bob ytret at noen burde bygge en rimelig, åpen sportsbil, da det ikke fantes noen slike på markedet lenger.

Hall fikk i 1981 en stilling ved produktutvikling hos Mazda USA, hvor han året etter fikk



Romslig: Til såpass størrelses-utfordret bil å være, er det forbausende god bagasjeplass.

grønt lys til å utforske ideen ytterligere.

USA-teamet foreslo en front-motorisert, bakhjulsdrevet

bil, slik som de gamle britiske roadsterne.

Japanerne var ikke like begeistret og ville heller ha en



Suser i sivet: Sensommer, sol og siv. Jærsk sommer blir neppe bedre enn når den nytes i en Miata.



Titt tei: Vippelyktene er omtrent like ikoniske som bilen. Det er noe eget med det.

fremhjuls-dreven eller en midt-motorisert, bakhjulsdriven bil.

USA-konseptet, kalt Duo 101, var tungt inspirert av 1960-talls Lotus Elan. Engelske IAD skulle senere få i oppdrag å lage en kjørbare prototyp, kalt V705.

I 1989 lanseres endelig bilen under Chicago Motor Show og Mazda MX-5 er født.

Bilgutta i Mazda var ganske gira på å produsere MX-5/Miata. Men markedsavdelingen? NOT! De advarte på det sterkeste mot å gå videre med prosjektet. De mente helt klart å vite at det ikke var noe som helst marked for dette.



Tan: Lysebrunt interiør hører til «C Option Package», det som før 1994 var Limited Edition.



Elan: Motorens design og plassering skal være inspirert av 60-tallets Lotus Elan. Vi skjønner hva de mener.

USA-import

Første generasjon kalles NA og ble introdusert med en 1.6-liters firer på 116 hk. Oves bil er som kjent en USA-modell fra 1994 og er det vi kan kalle for en facelift-modell. Mazda selv hevdet at Miata nå var «helt ny under skallet».

Motoren har vokst til 1840 cm³ og yter 128 hk ved 6500 omdreininger. Dette gir en null til hundre-tid på 9.2 sekunder. Av andre forbedringer kan det nevnes to støtteprofiler i stål under bilen, samt forsterkning mellom montasjepunktene for sikkerhetsselene som skulle gi 10 % mer torsjonsstivhet i chassiset. Bremsene er litt større rundt om, samt ABS er tilgjengelig. Dashbordet er annerledes og bilen fås nå (i USA) med airbag både for fører og passasjer. Oves bil er det som tidligere ble kalt en Limited Edition, mens den fra 1994 av kalles C option Package, som kjennetegnes med det lysebrune interiøret og taket. Bilen har et heftig stereoanlegg med 10 høyttalere og kassettspiller. Bilen kom til landet i 2000, etter at «luksusavgiften» ble fjernet, i regi av Leidulf Nilsen. Han tok inn 100–200 stk. Miata fra USA



Mere USA-preg: En annen detalj som røper at det er Miata og ikke MX-5 er AC-knappen ved betjeningsenheten over stereo-anlegget. En skimter så vidt airbagen på passasjersiden.



Miatas liste: Listverket med Miata på er unike for USA-modellene.



Med taket nede: Miata byr på en arketypisk roadsterform og et relativt tidløst design.



Med taket oppe: Noen kabrioletter og roadstere mister helt formen når taket løftes opp, men Miata ser omtrent like tøff ut.



USA-preg: Bak på Miataen ser vi flere kjennetegn som skiller den fra MX-5: Bremselys på koffertlokket, emblemet til venstre og bakpanelet er stanset for et amerikanske nummerskilt.



Siste USA-preg: og det letteste å se kanskje, er emblemet som sier «Miata».

fortsatt. Denne svarte Miataen virker som «Bil nr 2» når den røde er «opptatt». Hvorfor akkurat MX-5?

– Broren min har hatt Porsche og BMW i alle år og lurte på om ikke jeg også skulle ha noe «kjekt» å kjøre med, sier Ove lurt.

Siden har det blitt mang en MX-5. Bilene er enkle, rimelige og byr på en kjøre glede av en annen verden. Ove og undertegnede kjenner hverandre fra yrkeslivet, som nok gjorde at nøklene fort og frivillig forlot Oves hånd. La det være sagt: de som snakker ned MX-5, eller Miata, har ikke selv prøvd en.

Makan for en artig bil! Lettkjørt, smidig og med akkurat lite nok vekt og avstemte hestekrefter til at du føler du virkelig kjører, uten at Onkel Politi vil ta fra deg førerretten. Det kan du nok få til, men Miataen gir glis selv i moderate hastigheter. En går gjennom girene, hører på raspingen fra eksospotta og kjenner vinden i håret. Jæren viser seg fra sine beste sider med blå himmel, solsteik og varme-grader godt oppi 20-tallet. Perfekt Miata-vær. Vi prøvde både med og uten vippelyktene oppe, begge deler like ikoniske. Girskiftene er korte og kontante. Kløtsjen lett og lett å dosere. Ofte kan lette kløtsjer være litt «ufølsomme». Ratt og forhjul later til å være direkte sammenkoblet. Dette er gokart, bare snillere for armene. Setene er dype med masse sidestøtte og svært komfortable. Motoren låter bra, drar godt og med taket nede blir du akkompagnert av en firesylindret symfoni hele tiden. Livet kan være ganske vidunderlig.

22. juli 2011

Etter den herlige kjøreturen med påfølgende livsglede, endrer stemningen seg brått. Ove forteller at han signerte kontrakten på bilen denne skjebnesvangre dagen akkurat da det utenkelige skjedde. Imens «terroristen» var på vei fra Oslo til Utøya, satte Ove penn mot papir. Det som skulle bli en hyggelig affære fikk fort en liten bismak. Det føltes så feil å være glad over bilen når han hørte alt det uhyggelige som ble nevnt på nyhetene.

I tillegg sitter det dypt i ham at forrige eier solgte på grunn av sykdom, som vedkommende ikke overlevde. Selv om det kanskje ikke høres ut som det kommer til å skje, blir denne bilen vanskelig å selge hvis det en gang skulle bli et tema. Men hvis Ove selger den, hva skal datteren hans låne da?

i sin tid. På grunn av den enorme etterspørselen selv her til lands, i det litt lite kabriolet-vennlige Norge, var beholdningen av MX-5/Miata rundt år 2000 omtrent 50/50 fordelt mellom forhandlerbiler og importbiler fra enten Tyskland, Sveits eller USA. Bilen selges til Siri Katrine Malde, som har den i 4 år før Else Marie Malde (slekt?) overtar rattet, men det

er etter sigende hennes mann som bruker bilen. Han blir syk og i 2011 signerer Ove kjøpekontrakten. Ove holder kontakt med den tidligere eieren frem til han dør, samt at han kjøpte en del deler fra dødsboet.

Ove har ikke bare denne, men flere MX-5er, da han har barn som også liker å farte rundt uten tak. Den første MX-5en Ove kjøpte, en rød en, har han

Fet reserve

Kjøper man seg en fin bil regner man vel med at den skal vare en stund. Allikevel er det noen som velger å skaffe seg en resevemotor i tilfelle noe skulle skje. Nå er ikke dette en hvilken som helst reservemotor; det er en 8-sylindret toppventilert rekkemotor fra Delage 1931-modell. Motoren er på 4 liter og 102 hestekrefter.

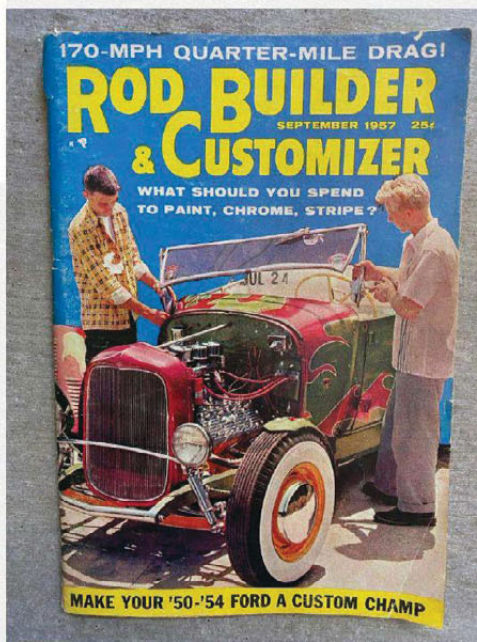


Damer i lommelykt

Internett var langt unna i gamle dager, men interessen for å glane på pene damer var selvsagt aktuell da også. Vi regner med at mang en tenåring har hatt en bunke "kulørte magasiner" godt gjemt på gutterommet, med frykt for at mor og far skulle oppdage det. Da var nok denne løsningen enklere og tryggere. Det er rett og slett en projektor til å montere på en lommelykt. Projektoren var ladet med 100 fargebilder av "Hollywoods vakreste ryer", som kan vises i full størrelse på en velegnet vegg.

Tips og råd anno 1957

Opptatt av originalitet sier du? Vel, mennesket har alltid vært opptatt av å forbedre og utvikle ting. I bladet "Rod Builder & Customizer" i 1957 kunne man friste med tips og idéer til hvordan man kunne jasse opp sin litt trøtte Ford av årsmodellene 1950-1954. I tillegg kan man lese hvordan man får klemt ned en Oldsmobile 324 cid V8 i motorrommet til en liten, unnselig Henry J, og mye annet moro.



Helt propell

Skulle du tilfeldig finne en trepropell til et fly, men ikke ha noe fly, kan du jo gjøre om propellbladet til en stilig og uvanlig stålampe. Denne har nok vært med en stund og ser ut til å være i behov av en ny lampeskjerm. Da er det bare å fly til nærmeste lampebutikk og finne en som passer.



I vogn-skjulets gjemmer

Det er utrolig hva som dukker opp i gamle vognskjul og garasjer. Støvete bildeler, gamle reklameskilt, sjåfør-jakker, bilbrosjyrer etc. Under tittelen «I vognskjulets gjemmer» skal vi presentere stort og smått som har med transport og transport-bransjen å gjøre. Har du sjekket om du har noe liggende? Send oss gjerne ditt bidrag.

Send inn dine bidrag til redaktør Tormod Granath-Magelssen, mail: tormod.magelssen@egmont.com

Eller per post: NMV Nyttekjøretøyer
Egmont Fagmedia, PB 24 Nydalen, 0412 Oslo
Merk konvolutten «NMV Nyttekjøretøyer»



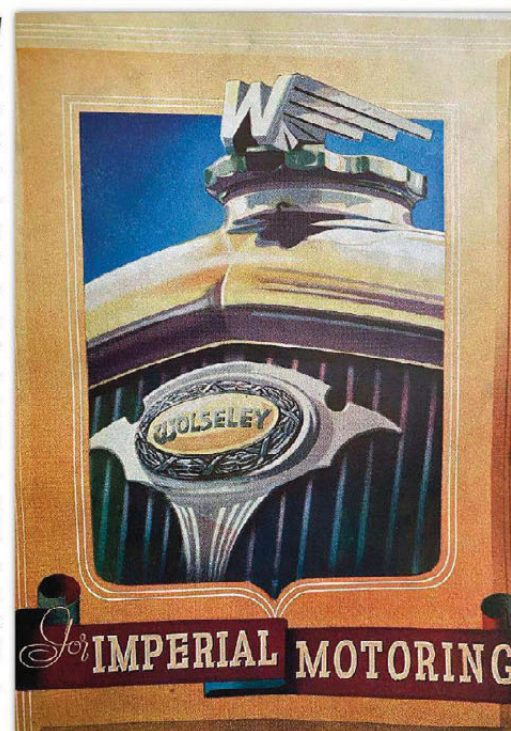
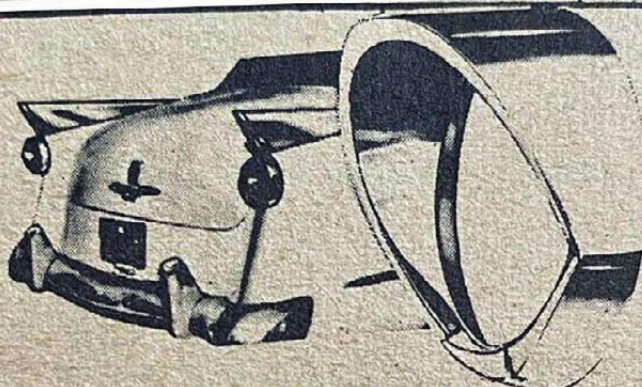
Skjært traktor

Før alt ble tilgjengelig på nettet var det andre undervisningsmetoder. Ville man se hvordan noe virket så ble det laget undervisningsmodeller som denne gjennomskjærte traktoren. Dermed fikk man undervisning på den ekte måten.

En annen tid

Denne annonsen sto på trykk i den britiske publikasjonen "The Autocar" i april 1937. Bilmerket Wolsley var ikke for "hvermannsen", og det var stort sett kjøpesterke kunder som handlet en Wolsley. Ikke så rart at det står "For Imperial Motoring" i annonsen. Året før denne annonsen sto på trykk innførte Wolsley, som har historie tilbake til slutten av 1800-tallet, et opplyst emblem i grillen. Man skulle ikke være i tvil om hva man møtte på veien.

Kvaliteten var god og selveste Scotland Yard valgte Wolsley. Det var starten på en tradisjon hos britisk politi som varte til godt inn på 60-tallet.

CUSTOMIZE Your Car

A. CHROME HOODED HEADLITE RIMS — Extra long for that new "FORWARD" Look. Installs in 5 min. All cars. **PAIR \$6.95**

B. "T-BIRD" SPORTS SCOOP — Easily installed on hood of any car. FIBER-GLASS, prime. Size 2 1/4" x 14" x 22". (\$12.95 Value) **\$7.95**

C. TAIL-FINS — Modernizes, adds years to style life. FULL SIZE 1 7/8" x 6 1/8" x 30". Bolts to top of rear fender. No cutting. **FITS ALL CARS. PAIR — \$9.95**

Modernisering

Ingen vil vel bli ertet for at de ikke følger med i tiden? Det var nok tanken bak denne annonsen der man bl.a. tilbyr løse halefinner til eldre bilmodeller, her representert med en Ford fra 1952-54. I teksten kan vi lese at halefinnene moderniserer din bil og sørger for at den ser mye nyere ut. For bare 9.95 dollar får man en nesten ny bil! Denne ideen var det flere som hadde. Studebaker, som ikke akkurat tjente penger mot slutten av femtitallet, måtte finne en måte å skape en "ny modell" uten å bruke mye penger. Resultatet ble å montere løse halefinner på karosseriet som hadde hengt med siden 1953. Smart, ikke sant?



Jomar Fjelnset og Arve Schei:

Entusiastene på Vinjeøra

Kjører du E39 fra Kristiansund til Trondheim passerer du et sted som heter Vinjeøra. Der holder entusiastene Jomar Fjelnset og Arve Schei til. De har begge passert de 80, men er fortsatt fulle av ungdommelig pågangsmot. «Fordi det er moro», er slagordet.

Tekst og foto:

Tormod Granath-Magelssen

Vi er på reportasjetur og har lagt bak oss fine og interessante dager på vestlandet. Nå har vi fyrt opp reportasjevogna utenfor hotellet

i Kristiansund og er klar for å ta fatt på veien som skal føre oss til Trondheim. Vi har fått klar beskjed om at vi bør ta en stopp på Vinjeøra, ett lite tettsted med ca. 300 innbyggere, som befinner seg omtrent halvveis

mellom de to byene. Regnet høljer ned og vakuumpusserne får kjørt seg underveis, men det gjør ingenting. Vi skal nemlig treffe noen hyggelige entusiaster på Vinjeøra. Vi stanser opp ved en bensinstasjon som ligger

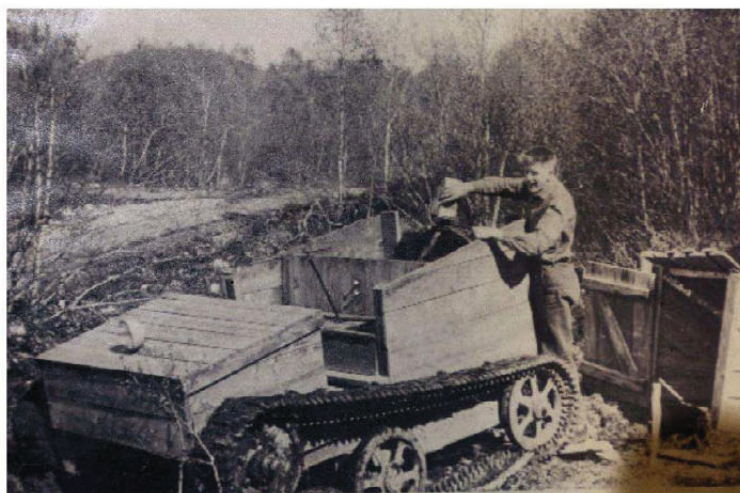
kloss inntil E39 i bygda. Der holder maskinentreprenør Oppsal og Fjelnset AS til. Utenfor på gressplenen står en rekke eldre kjøretøyer parkert, både traktorer og beltekjøretøyer. Vi er fremme!



Livslangt vennskap: Jomar Fjelnset t.v. og Arve Schei har vært venner siden barnsben, og leker fortsatt med alt som har med motorer å gjøre. Her med det gjenskapte beltekjøretøyet de bygde i 14-årsalderen.

Kompisene

Noen forhold varer livet ut. Arve Schei og Jomar Fjelnset bor begge på Vinjeøra og har gjort det hele livet. Begge er født i 1944 og vokste opp sammen som barndomskamerater, gikk



Originalen: Utgangspunktet var en militær carrier som vi bygde om og utstyrte med hjemmelaget karosseri av treplank. Motoren kom fra en Renault. Den kjørte vi til skolen med på vinteren. En ung Jomar sitter bak spakene.



på samme skole og var begge interessert i motor og teknikk. Selv om yrkeslivet gjorde at de valgte forskjellige retninger, er det gode vennskapet og interessene fortsatt de samme. I verkstedet til Jomar foregår det utstrakt «juging», kaffedriking og jobb med tekniske innretninger. «Vi har det fortsatt moro sammen» er et felles slagord.

– Da jeg passerte 80 år sa kona at nå kan du vel bli pensjonist, men jeg smører matpakka og går på «jobb» hver eneste dag. Jobben befinner seg her i verkstedet og her kan du tru det foregår viktige ting, sier Jomar Fjelnset med et skikkelig glimt i øyet.

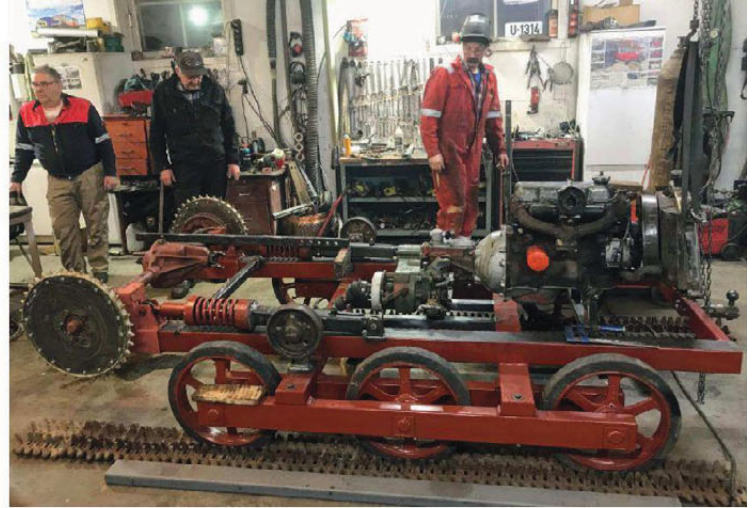
Vi sitter i verkstedet, omgitt av verktøy og utstyr og gammel mekanikk. På verkstedgulvet befinner det seg noe som skal bli til en beltetraktor.

– Vi har tre chassiser som skal bli til en når vi er ferdige, legger han til.

I verkstedet har også kompisen Arve Schei dukket opp. De to barndomsvennene hadde det veldig moro i oppveksten på Vinjeøra, og har det fortsatt. De forteller om en fin og trygg barndom uten for mange regler.

– Da vi var 13–14 år bygde vi en hjemmelaget beltebil.

Utgangspunktet var en militær carrier som vi bygde om og utstyrte med hjemmelaget karosseri av treplank. Motoren kom fra en Renault. Den kjørte vi til skolen med på vinteren. Jeg husker en gang vi sladdet rundt med den på en skøytebane som var anlagt i skolegården. Bak hjørnet sto læreren vår og så på og klappet i hendene. Det hadde ikke gått i dag, men det var ikke så mange reglene



den gang. Vi «lånte» bensin fra gården vår og kjørte til den stoppa. Vi hadde en flott oppvekst her, forteller Arve til Norsk Motorveteran.

Gjenoppstått

Man skal jo aldri kaste noe som kan komme til nytte, så den hjemmelagde beltebilen forsvant ikke. Den ble bare satt vekk, og det i mange år. Helt til kompisene fikk lyst til å få liv i den igjen. Det ble en heftig jobb å få løsnert beltene som hadde rustet dønn fast, men den som gir seg har tapt og etter iherdig innsats var jobben gjort. Det ble montert inn en Volvo B20-motor og nytt karosseri ble snekret. Dermed oppsto kjøretøyet igjen. Den fungerer utmerket og har for øvrig fått navnet «ARJO 2» etter Arve og Jomar, mens totallet forteller at dette er versjon to. Alle kjøretøy med respekt for seg selv skal ha et ornament eller panserfly foran.

På gang igjen: Jomar og gjengen bestemte seg for å gjenskape det gamle beltekjøretøyet basert på de gamle belteaggregatene.

I dette tilfellet er det plassert et lite gevir som pynt.

Som nevnt er det flere gamle kjøretøyer på plassen. Flere veterantraktorer og beltekjøretøyer. I tillegg har Jomar et par

morsomme veteranbiler i garasjen sin. Det er en Overland fra 1924 som Jomar har restaurert, samt en Renault Dauphine fra 1962.

– Ellers har vi jo noen lastebiler hver for oss og sammen. Jeg har en 1939 Dodge lastebil som er restaurert. Det var en stor restaureringsjobb.

Der slet vi med originalmotoren, så for øyeblikket sitter det en Nissan Laurel-motor under panseret. Den ble opprinnelig kjøpt av Hatlebakk i Molde, forteller Jomar.

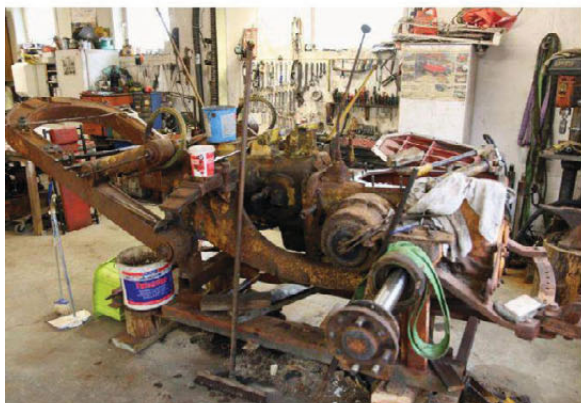
En fin 1951 Volvo L245 er også ferdig restaurert. Den eier Arve Schei, mens kompisen Jomar er medeier. Bilen kan for øvrig oppleves «live» i forbindelse med årets utgave av «Flåklipa Grand Prix» i Lom.

Vennskapet og humøret til Jomar Fjelnset og Arve Schei på Vinjeøra er et eksempel til etterfølgelse. Man blir ganske enkelt aldri for gammel til å leke med biler!



Grønn tass: Amerikansk Oliver beltetraktør.

Samling: Langs E39 gjennom Vinjeøra ser man fort at her holder noen med interesse for gamle maskiner og biler til.



Stadige prosjekter: Da vi var på besøk i verksted hos Jomar jobbet de med å sette i stand en beltetraktør med deler fra totalt tre forskjellige traktorer.





Moro: «Den fungerer fint som bare det», utbryter Jomar, mens han demonstrerer beltekjøretøyet for oss.



Vognpark: 1951 Volvo L245 eier Arve og Jomar sammen.



Kvikkas:

1962 Renault Dauphine med en frisk motor fra en Renault Clio montert i hekken.



Trivelig lastebil:

1939 Dodge tilhørende Jomar.



Fin svenske: Arve Schei er stolt eier av denne fine Volvo 740 GL fra 1989.



Jomars åpne: 1924 Overland er en hyggelig automobil.



1968 Fiat Dino Aerodinamica «Ginevra»:

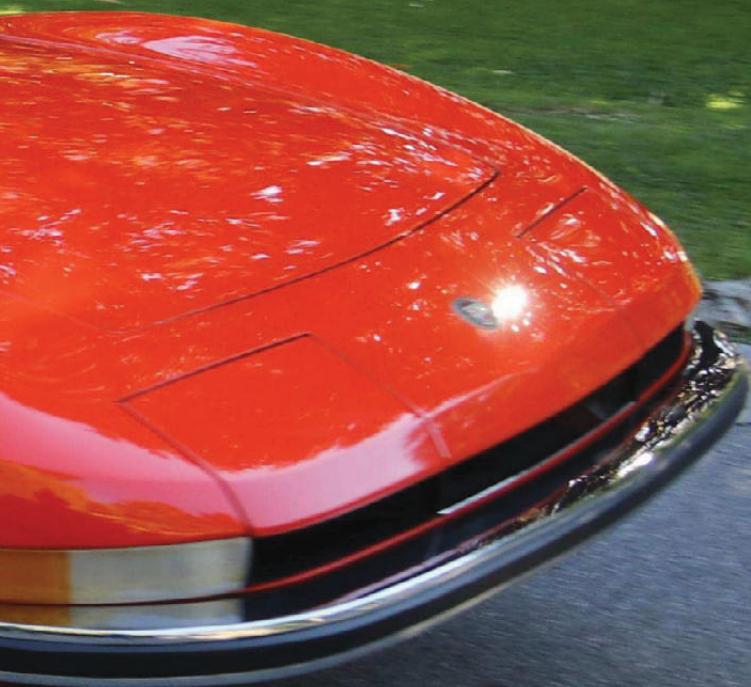
Den tilfeldige



Fiat er vanligvis ikke forbundet med sportsbiler, men bilhistorien rommer mange tilfeldigheter. Denne unike Fiat Dino Aerodinamica «Ginevra» '68 må sies å være en av dem.

Tekst og foto: Ronnie Krabberød

ige



Design: Paolo Martin hadde definitivt tegnet en smukk bil. Ligner fronten på Porsche 924 som kom åtte år senere?

Fiat hadde jo sine Otto Vu på 50-tallet. 114 nydelige sportsbiler med Fiats egen V8-motor og karosserier fra de fleste italienske karosserimakere ble bygd i perioden 1952–54. Et tiår senere var det på'n igjen.

Det var ytre omstendigheter som rådde. Ferrari, Italias stolthet, satt i knipa. CSI/FIA, det internasjonale bilsportforbundet bestemte i mars 1965 at Formel 1 fra 1967 skulle ha treliters motor og den enklere Formel 2 1600 ccm med maksimalt seks sylindere og av produksjonsmodell.

Det betydde at motoren måtte leveres i minimum 500 biler før raceren var godkjent! Hvordan skulle Ferrari få til det? De burde i hvert fall ikke prøve å jukse slik de gjorde med 250 GTO og forsøkte med 250 LM noen år tidligere. Nå var ikke CSI/FIA klar for mer italiensk fanteri.

Ferrari hadde jo hatt flere motorer i riktig størrelse siden den første Dino-motoren kom i 1957. Navnet kom for å ære Enzo Ferraris sønn Alfredo, populært kalt Dino, som døde 1956 bare 24 år gammel.

Dino's motor

Anekdoten vil ha det til at Dino, som hadde teknisk utdannelse, lanserte ideen om en 60-graders, SOHC V6 til Enzo Ferrari og den tekniske sjefen Vittorio Jano

før han døde. Rett og slett en «halv» av den legendariske Ferrari-tolveren som Gioacchino Colombo hadde konstruert etter andre verdenskrig.

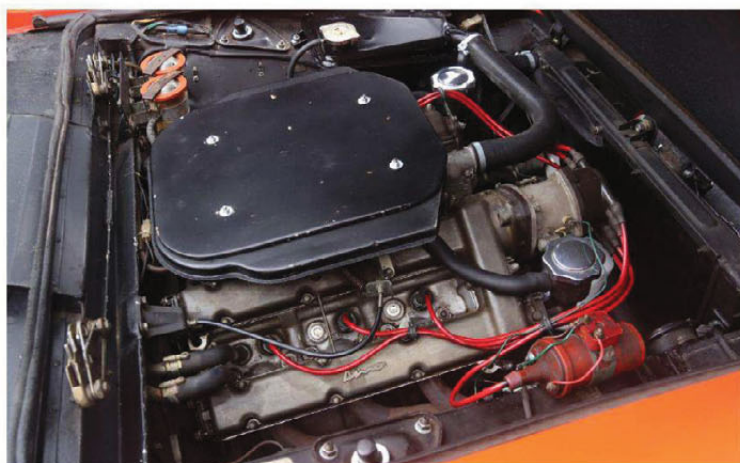
Den i Ferrari-sammenheng spesielle motoren ble fremgangsrisk i både formel- og sportsvognracing. Den ble utviklet i forskjellige varianter og størrelser fra 1500 til 3000 ccm og med enkle eller doble overliggende kamaksler. Ja, mens de fleste var 65-graders vinkler fantes det også noen der sylinderrekkene «spriket» hele 120 grader.

Den spesielle 65-graders spredningen skyldtes at det ellers ville bli veldig trangt mellom topper med doble overliggende kamaksler. Utfordringen med å balansere motorene fikk man bare løse.

De nye CSI/FIA-reglene satte altså ikke Ferrari i noen teknisk knipe. Produksjonsmessig så de derimot ingen løsning. Men den fantes i «nabolaget». FIAT-eieren, Agnelli-familien, var nemlig også stolte medeiere i Ferrari og patrioter.

Om det var over en espresso eller en asjett spaghetti vongole, skal være usagt, men Enzo Ferrari og Fiats direktør, Vittorio Valetta, ble enige om å spille på lag.

Ferrari lot Fiat få den seneste Dino-versjonen, en Franco Rocchi-utviklet 65-graders, helaluminium V6 med doble



Varianter: Dino-motoren i Fiat var på 2.0 liter, mens Formel 2-versjonen hadde kortere slag og bare 1.600 ccm. Fiats utgave bød på 160 hk, mens Dino 206 fikk 180.



Ikke skinn: Vinyl var tidens feikehud. Ikke like lekkert, men sikkert litt billigere.

Våt drøm: Den italienske drømmen er vel slik. Vakker sjø, blå himmel og en herlig klassiker.

overliggende kamakslar. FIATs jobb var å lage en bil rundt denne og ha 500 biler klare før 1. januar 1967. Man gjorde det litt enkelt ved å jobbe videre med Fiat 124 Spider som nærmet seg produksjon. Pininfarina fikk oppgaven å ta frem en Spider, mens konkurrenten Bertone fikk ansvaret for en lukket fireseters coupe.

Flere varianter

Til Torino-utstillingen høsten 1966, bare 20 måneder etter at man tok avgjørelsen, viste Pininfarina en ferdig bil, og Fiat kunne ta bestillinger. Dino ble faktisk lansert sammen med Fiat 124 Spider, så folket fikk dobbelt opp. Ikke nok med det. Pininfarina hadde også kledd opp to Dino Spiderer med tak, en med stutt løs hard-top og en annen med langt fastback-tak.



Bak rattet: Veglia var den italienske instrumentleverandøren, og Nardi tok seg av treratt.

Noen måneder senere var det Fiat Dino Berlinettas tur i Genève. Med en 270 mm forlenget bunnplate fikk man også plass til et trangt baksete, og Bertone kunne kle det hele med et karosseri som Giorgetto

Giugiaro visstnok hadde designet allerede 1963, altså et par år før han flyttet til Ghia.

Fiat Dino var i starten teknisk ganske enkel. Det var uavhengig forstilling, men bak overlevde fortidens stive aksel opphengt i

Urørt etter snart 60 år: Bilen er ikke hardt brukt. Alt er urørt originalt, og bilen har bare rullet 6000 km



Lukket: Integrerte lykter hadde man også kostet på seg. Blink- og parklykter pryder hjørnet.

Matcher: Perlemor på felgene matcher den røde lakken ganske bra. Vanligvis var støpte aluminiumfelger ulakkert på den tiden.



Genève-utgaven: av Aerodynamica hadde fått støtfanger og lyktedeksel som rullet over kanten av fronten.



langsgående enkle bladfjærer, doble støtdempere og bakmonterte momentstag.

Fiat videreutviklet Dino-motoren etter å ha knallet noen under testing. Man klarte å levere/signere 500 biler før

nyttår, og Ferrari fikk kjøre Formel 2, noe de visstnok bare gjorde et par ganger i 1967.

Det er mulig Pininfarina var litt skuffet over bare å bli tildelt produksjonen av Dino Spider som erfaringsmessig selger



Inspirasjon: Oppknekken i bakenden var inspirert av Pininfarinas Corvette Rondine fra 1963. De doble baklyktene har nok Dino 206-påvirkning.



Slankere: Genève-utgaven fikk en slankere avslutning på taket enn hva Paris-versjonen hadde. Forsenkede dørhåndtak hadde man også kostet på seg. Det var det ikke på produksjonsmodellene.

færre enn en lukket coupe med baksete.

«Brødbil»

Ett år etter Torino kom man med en egen konseptbil basert på Fiat Dino Spider ved Paris-utstillingen i oktober 1967. Paolo Martin hadde designet en litt utradisjonell «Brødbil» basert på Kamms aerodynamiske prinsipper med tvert avhugget hekk. Modellen kaltes Parigi (italiensk for Paris) for å gjøre stas på verden.

Modellen vekket en del oppsikt, men den generelle

reaksjonen var nok negativ. Å utnytte Kamm-effekten gir sjelden plusseffekter rent designmessig.

Man rettet opp dette allerede neste vår da bilen på disse sider ble vist i Genève. Stedsnavnet kledde igjen bilen. Så Fiat Dino Aerodinamica fikk også tilnavnet Ginevra.

Det var faktisk Paris-bilen som hadde fått en kjapp «face-lift» og var blitt forvandlet fra brødbil til skarp sportsbil med flere designelementer som skulle dukke opp på fremtidige Ferrari-utgaver.

Fiat Dino Aerodinamica «Ginevra» '68

Eier: Lee Hower, USA.

Karosseri: Todørs coupe av Carrozzeria Pininfarina, designet av Paolo Martin for Genève-utstillingen 1968. Chassis: FIAT Dino Spider.

Motor: FIAT Dino Type 135, 2.0 liter/1.987 ccm, 65 grader V6, aluminium blokk og topper, doble overliggende kamakslar, to ventiler per sylinder, tre doble Weber forgassere.

Effekt: 160 HK, 7.200 rpm.

Girkasse: 5-trinns manuell FIAT girkasse.

Forstilling: Uavhengig med doble A-armar, spiralfjærer og teleskopdempere, krenningshemmer.

Bakstilling: Stiv bakaksel, opphengt i langsgående enkle bladfjærer, bakmonterte momentstag, doble støtdempere. Bremses: Skivebremses rundt om.

Felger & dekk: Støpte Cromodora aluminiumsfelger 6x14, Michelin 185-R-14.

Interiør: Enkelt one-off i vinyl, full FIAT-instrumentering.

Lakk: Rosso Dino med perlemor detaljer.

Diverse: Fiat Dino Aerodinamica «Ginevra» var den andre konseptbilen basert på Fiat Dino fra Pininfarina. Den Paolo Martin-designede bilen hadde fått enkelte forandringer i fronten der støtfanger og lyktelukk var det mest åpenbare i forhold til Parigi-versjonen fra året før. «Brødbil-taket» var skåret ned, og bakenden hadde fått stil fra Pininfarinas Corvette Rondine og runde baklykter fra Ferrari Dino 206.

Fiat Dino Aerodinamica Ginevra var i Pininfarinas eie frem til 1990 da den ble solgt. Den havnet etter hvert i USA der familien til Lee Hower overtok.



Fra Ferrari: Runde lykter ble hentet fra (Ferrari) Dino 206. Dette var også en forandring i forhold til forgjengeren.



Designgrep: Gitter var nok litt i tiden på 60-tallet, og Paolo Martin satte dem inn troligvis for å redusere «lengden» på siderutene.



Signert: Pininfarina spanderte selvsagt på seg emblemer. Det var typisk i Italia.



Fiat: Pininfarina kostet også på seg et Fiat-emblem i fronten, selv om «gamlemor» i Torino troligvis ikke hadde bestilt bilen

I dag er den Rosso Dino slik den var i Genève, med detaljer og felger i perlemor. Bilen har overlevd urørt med bare 6000 kilometer på telleren.



PRODUSENTE

Formel 1: Den vesle Dino-motoren ble også benyttet i Formel 1. I 1959 var maksvolumet 2.5 liter. Ferrari 246 F1 ble ingen suksess. Cooper vant VM og startet midtmotoreventyret. Ferrari fulgte etter med 156 med 1.5 liters motor og ble verdensmester i 1961.



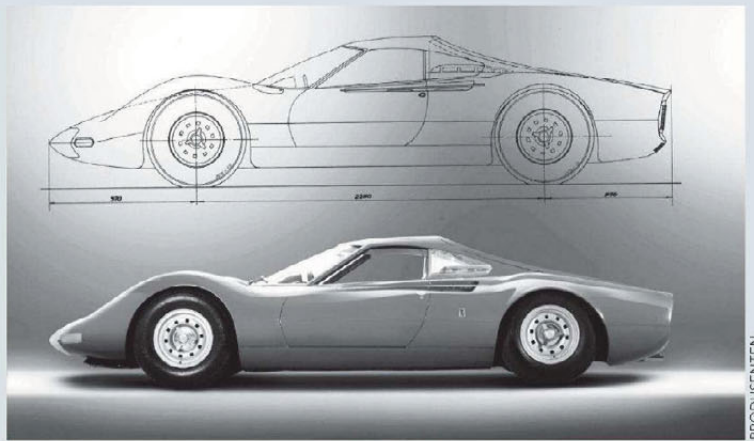
PRODUSENTE

Sportsvogn: Ferrari 246 S '60 var avslutningen på frontmotoræraen. Året etter kom 246 SP som var den første Ferrari sportsvogn med midtmotor. Utstyrt med 2.4 liters Dino V6 og verdensmester i 1962.



**FIAT
DINO**

Fiat Dino Spider (carrozzeria Pininfarina) e Fiat Dino coupé (carrozzeria Bertone)



PRODUSENTE

Forsmaken: Ferrari Dino 206 Berlinetta Speciale var Pininfarinas forslag til en Dino produksjonsmodell for Ferrari i 1965. Aldo Brovarone sto for designen. Dino-motoren var montert konvensjonelt «langsetter» bak fører. De doble lyktene fant vel sin plass på Pininfarinas Fiat Dino Spider et år senere.



PRODUSENTE

Dino 206: Den het ikke Ferrari i begynnelsen. Var man redd for at en V6 ville ødelegge merkets V12-image? Vel, etter en beskjeden start har Dino 206 blitt like attraktiv som en Ferrari. Debut i Torino høsten 1967. Produksjonsmodellen brøt trenden ved at man monterte motoren på tvers som i Lamborghini Miura.



PRODUSENTE

Sporty: Kanskje kunne man ikke tenke seg at Fiat skulle kunne by på dette paret. Men med en desperat Enzo Ferrari som trengte en produsent og dyktige bilbyggere i «nabolaget» så ble det «happy ending».

Ekstrem: Paolo Martins første design for Ferrari hos Pininfarina var denne 206 Dino Competizione. Måkevingedører og «løse» vinger foran og bak gjorde den ganske ekstrem. Motoren var fortsatt langsetter.



Gammel design: Fiat spredde risken ved å la Pininfarina ta seg av Spider og Bertone Coupe. Designen var faktisk fra 1963 av Giugiaro før han flyttet til Ghia. Stod godt også i 1967.

PRODUSENTEN



PRODUSENTEN

Aerodinamica: Det var tilleggsnavnet på Pininfarinas Fiat Dino Parigi i Paris 1967. Paolo Martin hadde lest seg opp på Kamm-effekt og designet en «brøddebil» som skulle ha bedre aerodynamiske egenskaper enn en normal coupe. Året etter i Genève kom den i modifisert utgave (hovedsaken) hvor bakre delen av taket var tatt ned en smule.



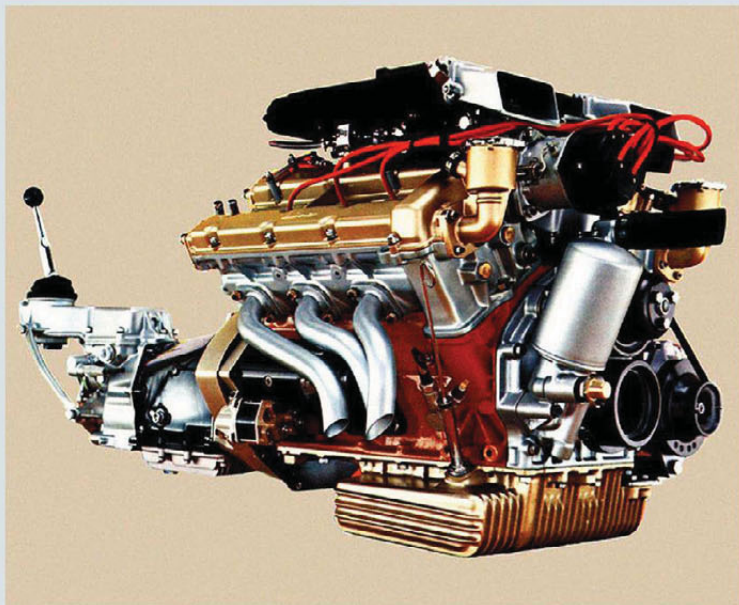
PRODUSENTEN

Forsøket verdt: Pininfarina prøvde seg i Torino høsten 1966. Man lanserte den åpne Fiat Dino Spider, men kunne ikke la være også å presentere to konseptbiler. En med løs hard-top til Spider og denne fastback-varianten. Drømmen var kanskje å nappe Coupe-produksjonen fra Bertone, men slik gikk det ikke.



PRODUSENTEN

Oppgradering: Fiat Dino kom sent 1966 og fikk en oppgradering til 1969-modellen. Da ble den opprinnelige motoren erstattet av en 2.4 Dino med jernblokk for bedre pålitelighet. Den enkle bakstillingen med stiv bakaksel i bladfjærer ble også satt på støyloftet. I stedet fikk bilen en uavhengig bakstilling som gjorde Fiat Dino meget godt. Produksjonen varte til 1972, og 7651 biler ble produsert totalt av de to utgavene der coupéen tok mesteparten med rundt 6000.



PRODUSENTEN

Vakker: Det er en smukk motor som fikk gjøre jobben i en Fiat Dino.



PRODUSENTEN

Rallysuksess: Da Fiat avsluttet sitt Dino-eventyr hoppet Lancia på karusellen. De trengte en rallyerstatte til sin Fulvia HF. Bertone kastet seg på og tok frem Stratos HF til Torino i 1971. Med midtmontert Dino-motor var bilen en dominant i rally på 70-tallet med tre strake VM-titler. Bare 492 ble produsert.

Madland Bilverksted AS

Bremseverksted siden 1952

Vevd bremseband?
Støpt bremseband?
Bremseband i olje?
Clutchplater?
Nagler i messing?
Nagler i kobber?

www.bremseband.no

Vi har mye forskjellig på lager: Repsett og løse pakninger til det meste innen bremses, deler til både nye og eldre bilmerker.

Deler til eldre merker blir lagt ut på: **www.skafferen.no**

Arvika Fordonsmuseum: Svensk jubilant

Arvika Fordonsmuseum fyller 30 år. Vi tok turen over grensa og besøkte det fine museet som har stort fokus på uvanlige modeller, helst med lokal tilknytning.

Tekst og foto:
Tormod Granath-Magelssen

Norge er vårt nærmeste ferieland, heter det i reklamen, men Sverige er jammen meg ikke så langt unna det heller. Er man på jakt etter spennende opplevelser som involverer historiske kjøretøy så er et besøk hos «söta bror» et must. Sverige er jo storebror på så mangt, og det gjelder også bilinteressen og bilhobbyen. De har også mange museer å skryte av, og Arvika Fordonsmuseum er et av dem.

30 år: Arvika Fordonsmuseum fyller 30 år i år. Et flott museum som ligger i et historisk industribygg. Samlingen består av over 100 kjøretøyer, og fokuset er på uvanlige modeller, helst med lokal historie.



Det ligger en times kjøretur fra Ørje i Østfold, i gamle æverdige industrilokaler i Arvika sentrum. Lokalen har tilhørt

Smått og stort: Mikrobiler, hverdagsbiler og store luksus-biler. Det er noe for alle utstilt i museet. Nærmest en Kleinschnittger F125 roadster.

Thermia-fabrikken som ble etablert her i 1923 og produserte blant annet vedovner, vedkomfyrer og vedfyrte varmtvannsberedere. Faktisk kan man også besøke Thermia-museet samtidig som man opplever Arvika Fordonsmuseum, og det på samme inngangsbillett.

Arvika Fordonsmuseum har over 100 utstilte kjøretøyer, fra tohjulinger til mikrobiler, sportsbiler og luksusbiler. En rød tråd er at de fleste utstilte kjøretøyene er sjeldne utgaver, og gjerne har lokalhistorie. Eldste kjøretøy er fra 1903. I tillegg har de en rekke automobilia, som gamle reklameskilt, verkstedutstyr og undervisningsmodeller av både motorer og girkasser. Legg til en liten butikk med bøker, modellbiler



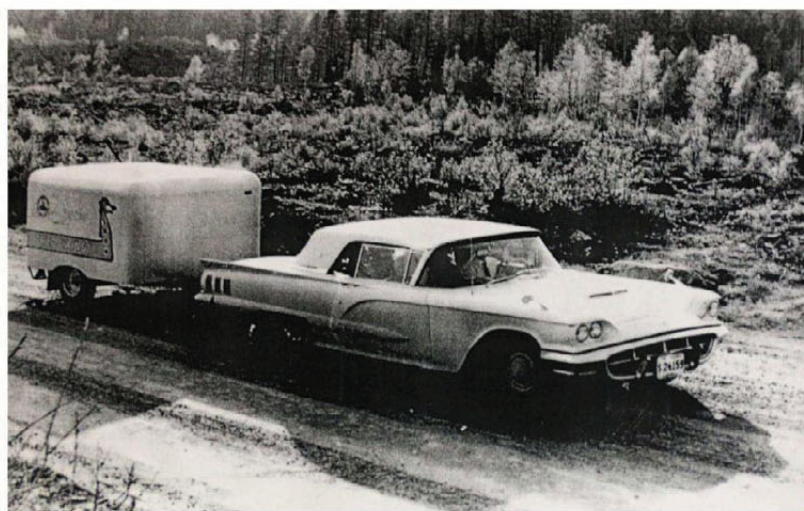
Eldste: Humber Humberette fra 1903 er museets eldste kjøretøy.



Midget-racer: Effyh 500 utstyrt med en JAP-motor på 500 cm³ og 42 hk, toppfart 180 km/t. Det ble bygd en serie på 56 biler mellom 1947 og 1952.



Luksus: 1933 Marmon Sixteen type 140 er utstyrt med en topp-ventilert V16-motor på 200 hk



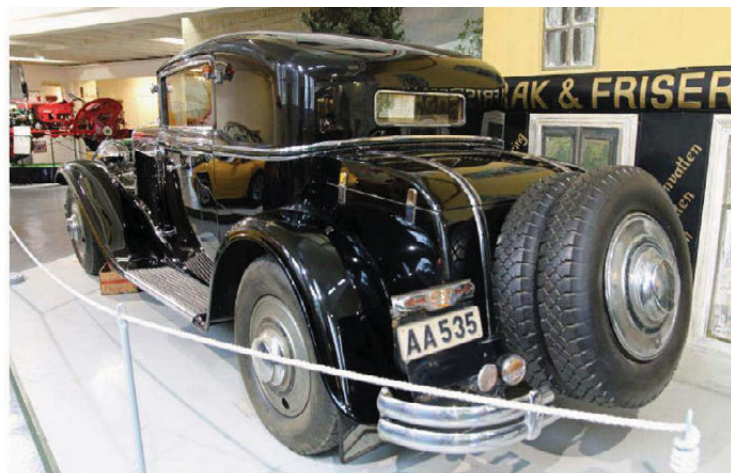
Musikalsk: The Vikings ble etablert rundt jukeboksen i stamkafeen Bergen-holtz i Arvika. Musikkgruppa gjorde det veldig bra. På sekstitallet var turnékjøretøyet en 1960 Ford Thunderbird med denne tilhengeren bak.



Luftkjølt: Tatra's legendariske luftkjølte V8-motor.



Mye fint: Hovedandelen biler befinner seg i museets første etasje, mens andre etasje stort sett inneholder tohjulinger (de blir det en egen artikkel om), men også noen biler. Fra venstre 1913 Dürkopp 6/18 PS, 1919 Mitchell E 40 5-Passenger Tourer, 1931 Ford Model A roadster og 1951 Mercedes-Benz 170 S kabriolet.



Margarin-bil: En av Sveriges rikaste var familien Pellerin som hadde gjort seg steinrike på produksjon av margarin. Da hadde man råd til grom skyss. Denne 1931 Delage D8 med karosseri av Letourner & Marchland i Paris, ble bestilt av Göteborg-familien Pellerin. Modellen var den fineste fra Delage og ble bygd i 2001 eksemplarer fra 1929 til 1932. Skjermene på bilen er restaurert, resten er i originalstand.

og plakater, samt en kafé så ligger alt klart for et hyggelig besøk. De jobber med å tilby stadig nye opplevelser og skifter ut deler av utstillingen flere ganger i året. Nå skal de gjennomføre en jubileumsutstilling der de skal vise objekter for hvert tiår frem til og med 1995 da museet ble etablert.

Skulle du ikke ha fått nok av gamle kjøretøyer etter ditt besøk hos Arvika Fordonsmuseum så kan du jo ta en avstikker til Bröderna Ivarssons Bilskrot i Båstnäs (Töcksfors) på veien hjemover.

PS. Denne gangen fokuserer vi på biler, mens den store samlingen med tohjulinger skal vi se nærmere på i en kommende utgave av Norsk Motorveteran.



Snerten: 1937 Alvis Speed 25 var både sporty og rask, og var en britisk kvalitetsbil.



Åpen klasse: 1953 Volvo PV 445C kabriolet bygd av Valbo Karosserifabrik i Gävle. De skal ha bygd 22 biler med dette karosseriet. Museets bil skal være urestaurert.

Svensksolgt: 1965 Gordon-Keeble GK1 ser man ikke hver dag. Et bileventyr som tok en brå slutt etter bare 93 produserte biler. Motor og girkasse kom for øvrig fra Chevrolet Corvette. Den utstilte bilen er en av to som ble solgt nye i Sverige. Prisen i 1965 var 48 500 svenske kroner. Til sammenligning kostet en Volvo PV Sport ca. 13 500 svenske kroner.



Verksted: Flere av kjøretøyene presenteres i autentiske miljøer.



Raskere enn skilpad-
den: At man valgte en skilpadde som emblem på en Gordon-Keeble er jo litt underlig. Med en V8 på 300 hestekrefter var den ikke akkurat treg i trafikken.



Sjelden som hønsetenner: 1952 Dyna-Veritas er en virkelig uvanlig bil, og det skal bare finnes en coupé til i verden. Motoren kom fra Dyna Panhard, en tosylindret boxermotor på 750 cm³ og 32 hk.

DELER: USA Ford

BILVERKSTED: Alle motorkjøretøy under 7500 kg

Sjekk oss ut
på Facebook



 Rabekk Bil
USA FORD PARTS AS



BILVERKSTED:

**MEKONOMEN
RABEKK BIL AS**

- Autorisert bilverksted
- EU-kontroll
- Medlem av Mekonomen-kjeden

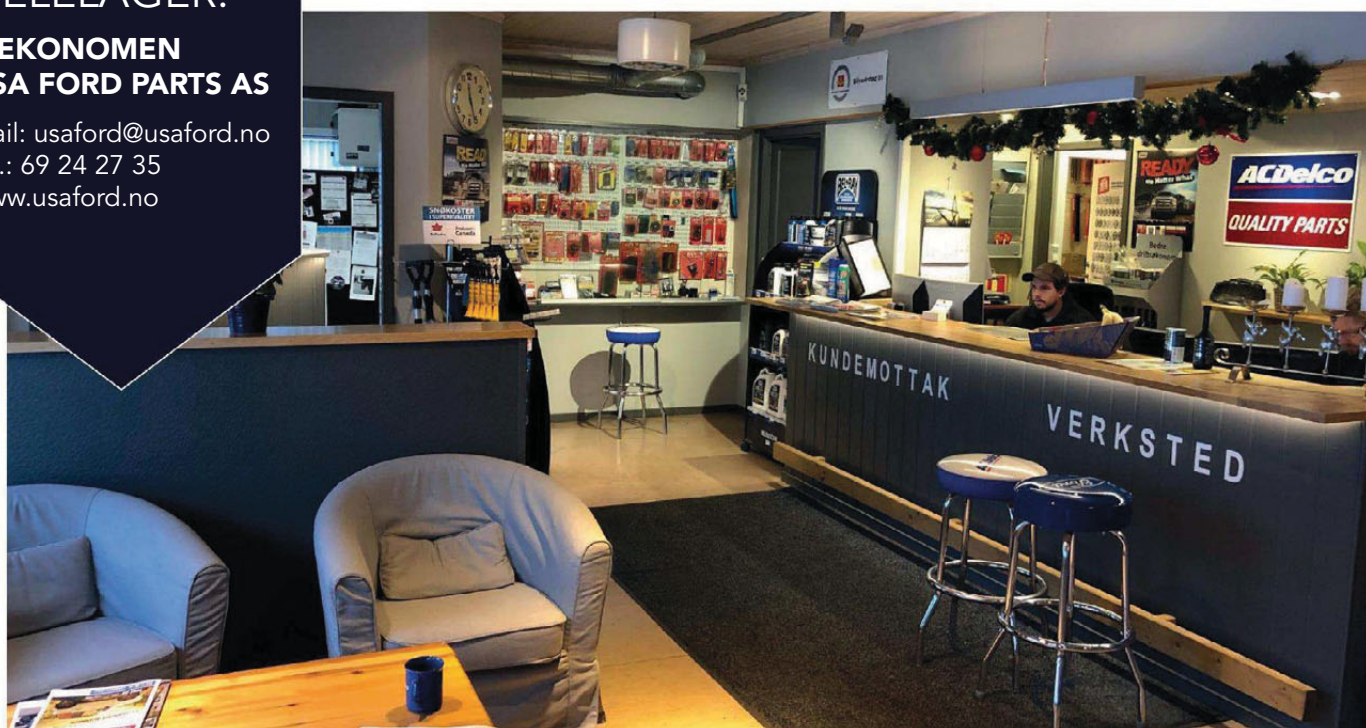
Mail: post@rabekkbil.no
Tlf.: 69 24 27 37
www.rabekkbil.no



DELELAGER:

**MEKONOMEN
USA FORD PARTS AS**

Mail: usaford@usaford.no
Tlf.: 69 24 27 35
www.usaford.no



Besøksadresse: Krapfossvn. 4 - 1597 Moss

«State of the art»

Tekst og illustrasjon: **Petter Tysnes**



Det er rart med det noen ganger, at man kan bli så inspirert og kreativ av noen sekunders sekvenser av en filmsnutt fra Oslo-trafikken og NRK-arkivet at man bare må ta «tegnepennen» fatt. Denne bilen dukka opp på det store internettet forleden dag, og her var det noe som slo meg med en gang.

Royal-modellene både er og var «state of the art» hva lastebil angår fra søta bror, og er etter undertegnendes smak noe av det tøffeste, ja fineste også, som er produsert i Göteborg. Det er liksom noe majestetisk over det hele, som også ligger i navnet. Det skal vel legges til at Royal-konseptet som disse bilene blei modifisert med er av helnorsk herkomst.

Av de i alt 200 Royalene totalt, alle F12, 147 med Globehytte, og 53 med six-pencehytte, så var det mange fine kombinasjoner hva både bil og påbygg angikk. Men denne bilen stakk seg liksom litt ut, så stilrein og fin, uten noe ekstra

dilldall overhodet, den mørke hytta og de blanke/kromma detaljene i kombinasjon med det gule bulkpåbygget. Kun Globetrotter ROYAL-dekor i lyskassen og en liten Norcem-dekor på påbygget. Nei denne bilen likte jeg meget godt. Men nok om det.

DF 36394 vil vel av mange bli klassifisert som 1988-modell, i og med at den blei registrert så seint som 3. februar. Royal-modellene var jo i utgangspunktet 1987 modeller.

En liten form for "hybrid" av gamle og nye F-serien, med tanke på at de hadde gammel front og gammel type motor (TD121F på 385 hk), men ny 12-trinns girkasse, SR1700, arvtageren til SR70.

I tillegg hadde den jo også de nye tjukkere spillbøylene og ny type spill. Det skal legges til at flere av de første Royalene hadde gamle typen.

Av utstyrsdetaljer kan nevnes:

Svartlakkert hytte med Royal-dekor, dieseltank i aluminium

på 820 liter, 8-tonns foraksel, kjøleskap, ekstralys i støtfanger, trykkluftthorn på taket, MTS Radio/stereo, dieseldrømmer (kupevarmer) integrert i lag med klimaanlegget, eksklusivt interiør, ekstra isolering, luftfjærede seter, utetemperaturmåler på dashbord, turbotrykkmåler, 100 liters verktøykasse i aluminium, fartsskriver av typen EG, reservehjul på felg med reservehjulholder, farget glass i frontrute og dører, garderobepose, nett til to køyer og 55 ampere dynamo.

I tillegg til Royal-stripene og logoen hadde disse bilene også kromma, eller forniklede om du vil, støtfanger, spillbøyer, fotsteg, vindavvisere, deksel på eksospotta, lykter og hjulringer. Det var ikke uten grunn at Volvos slagord lød som følger: **VOLVO F12 ROYAL – langt mer enn luksus.**

Blei en hel utgreiing dette, men vi må ta med litt teknisk og eierhistorikk også, når vi først er i gang.

1988 modell Volvo F12 40 6x2 Globetrotter Royal, med 12-trinns girkasse og 385 hk motor med både turbo og intercooler, for øvrig rekkeseiser på 12-liters slagvolum og med 1600 Nm i dreiemoment.

Interconsult bulkpåbygg på både bil og henger. Slepevogna hadde Briab chassi. Forvogna hadde chassinr: YV2H2A3C7JA0 64983, 4 meters akselavstand, 25 000 kg totalvekt, 8-tonns foraksel og 17-tonns boggi.

De resterende opplysningene er ikke vits i og ta med, i og med at den på et seinere tidspunkt blei bygd om fra bulkbil til flakbil med kapell. Som kapellvogntog gikk den blant annet i langtransport på oppdrag for Nor-Cargo.

DF 36394 blei som kjent levert ny til dagens mye omtalte Sørums Transport A/S, av Volvo tungbilforhandler Isberg's Lastebil og Buss AS. Den blir bytta inn igjen her, knapt seks år gammel, i januar 1994. I mars samme år blir den videresolgt til Trond Arild Moen, halvannet år etter, i september 1995 skifter den igjen eier, og blir omregistrert på Eurotransport A/S. Neste registrerte eiere, samme dag faktisk (mulig den gikk i innbytte?) er først Volvo Finans Norge AS, deretter Ulsberg Lastebileksport A/S.

Så da sier enden for den på visa, her på berget riktignok, seg sjøl. Vi snakker 21 januar 1998.

Dens videre skjebne er fortsatt uvisst, men hvem veit, kanskje den ruller i Sør-Amerika eller et annet sted på planeten fremdeles?

Siste avleste kilometerstand i Kongeriket var respektabelt 1.141.031 km.

En god dose, ja både Royal, og lastebilhistorikk der altså, fra «Tegnekontoret» denne gangen. Litt påskestemning også, over det hele, med de gule Norcem tankene.

Så da er det bare å ønske riktig god påske til alle leserne!



USA - NORGE

- vi har all frakt du trenger



GRATIS KONTO

Det koster ingenting å registrere en konto hos oss, vi har heller ikke noe registreringsgebyr eller årsavgift. For våre standard frakttjenester så betaler du kun når du bruker oss.



ALLE KJØRETØY

Bil, MC, snøscooter, vannscooter, gravemaskin, bulldozer, lastebil. Vi kan hjelpe deg med frakt av alle typer kjøretøy du måtte ønske.



OPPHENTING

Vi kan hente nær sagt alt fra de fleste stater i USA (ikke Hawaii og Alaska), legg inn en forespørsel og få et uforpliktende tilbud.



STANDBY

Book pakkene dine i standby modus og bestem selv når de skal sendes fra USA. Denne tjenesten krever at du har et Club JC medlemskap.

Hvordan kommer jeg i gang?

Åpne en nettleser og gå til www.jetcarrier.com/cms. Klikk på "Registrer deg" knappen og fullfør registreringen.

Så snart du er ferdig har vi automatisk opprettet en egen adresse til deg på vår terminal.

Nå er du klar til å handle på nettet i USA!

JetCarrier.com  TM



Tel: 69 18 40 30

amcar

FUELFEST

2025

NOVA SPEKTRUM - LILLESTRØM
LØRDAG 14. JUNI 2025 - FRA KL. 10:00

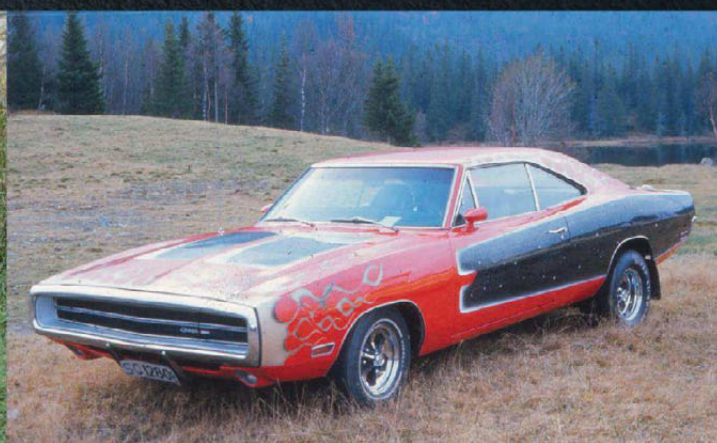
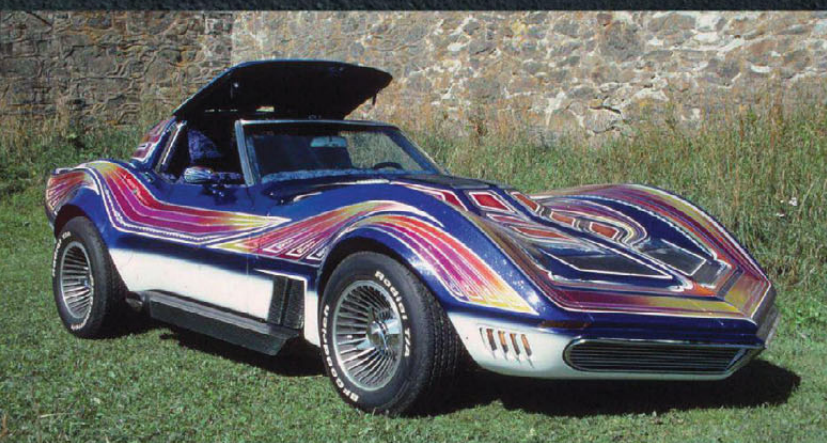
AMCAR FYLLER 50 ÅR
OG INVITERER TIL NORGES RÅESTE BIL OG MC-TREFF
ALLE MERKER - ALLE ÅRGANGER

- GIGANTISK UTENDØRSTREFF KL. 10 - 18 MED PÅFØLGENDE AFTERPARTY
- INNENDØRS JUBILEUMSUTSTILLING MED KLUBB OG FIRMA-STANDS
- AUTOSLALÅM I BAKGÅRDEN
- BEDØMMING FOR BIL OG MC

amcar
- For norsk kjøretøyhobby

RēFUEL
By Amcar





JUBILEUMSUTSTILLING

AMCAR samler et nøye utvalgt knippe av biler som folk i Oslo og Trondheim gikk mann av huse for å se for 50 år siden.

Motorama var utstillingen som var toneangivende på 70-tallet, med motivlakk, mirra, flake, hijackers, og alt annet som var trendy for datidens custom-biler. Stemningen skal gjenskapes på FuelFest!

Vil du booke overnatting? Se:
thonhotels.no/event/american-car-club-of-norway-pab/



**47 ÅR MED
FORSIKRINGSSAMARBEID**

SpareBank
FINANS MIDT-NORGE



1938 International D-2:

Klassisk 30-talls pickup



Med den nye moderne D-serien som kom i 1937, fikk International et solid fotfeste i pickup-markedet. Vi har sett nærmere på en svært presentabel 1938-modell. International var en fabrikk som leverte solide arbeidsredskaper, men de skulle se skikkelig ut.

Tekst og foto: Asbjørn Rolseth arolseth@online.no

Da Ernst Olav Lillemoen i Rykene ved Arendal dro hjem en 1937 International D-2 i 1997, var det egentlig snakk om et vrak. Bilen hadde stått utendørs hos en nabo i mange år, var svært rusten og hadde nedklemt tak. Nok til å ta motet fra de fleste, men Lillemoen gikk løs på prosjektet med friskt mot. Det ble svært mye sveisearbeid. De nederste 25 centimeterne av førerhus

Vakker: 1938 International D-2 med personlig preg.

og dører var borte og måtte erstattes med friskt stål. Den ene forsikreren hadde blitt reparert amatørmessig og var kortere enn den andre. Fronten var heldigvis bra, for den hadde vært lagret innendørs. Ny pickupkasse laget Lillemoen selv. Nye bakskjermene ble skaffet fra Arizona. Motoren ble overhaldet. Manglende Zenith-forgasser og luftfilterhus ble



I tidens ånd: Det moderne utseendet på den nye D-serien fra International var helt i tidens ånd. Ingen ville rynket på nesa om fronten satt på en personbil. Det er nesten så man kunne tro at det var Ford som sto bak D-serien. Sammenlign med 1938 Ford V8 Standard som ble lansert i november 1937.



Stilskifte: International C-1 (1934–1936) var forløperen til D-2.

funnet på Ekebergmarkedet. Nye bladfjærer ble smidd hos Oslo Fjærfabrikk.

Siden bilen var så dårlig og krevde så mye arbeid, har eieren tillatt seg å sette sitt personlige preg på enkelte detaljer for å friske opp inntrykket litt. Blant annet er hovedlyktene forkrommet istedenfor lakkert, og felgene er lakkert røde istedenfor svarte. Men helhetsinntrykket er likevel at dette er en original bil, selv om den er mye blankere og finere enn fabrikkstandarden fra 1938.

Mye arbeid: International'en var et svært krevende objekt.

Bilen har vært i Norge siden den var ny, men det bød likevel på problemer å få den registrert. Den var nemlig papirløs, og utlendinger uten papirer har det ikke lett. Understellsregisteret i Steinkjer fant ikke noe arkivkort på en International med chassissnummer D236107, men utrolig nok var det fortsatt registrert en maken bil med chassissnummer D236108, altså nummeret etter den bilen Lillemoen forsøkte å registrere! Eieren av den andre bilen stilte hjelpsomt opp med sine dokumenter og det bidro til at saken gikk i orden. Lillemoen fikk skilter på bilen i 2005.





Samarbeid med Willys

International hadde i flere år hatt et bredt lastebilprogram, men var ikke inne på markedet for lette nyttekjøretøyer, som i praksis betydde halvtonns pickuper og varebiler. Istedenfor å bruke et par år på å utvikle sin egen pickup, inngikk International et samarbeid med Willys-Overland i 1933. Willys produserte en versjon av sin pickup-modell C-113 som ble solgt gjennom International-forhandlerne under betegnelsen International D-1. Motoren var den samme i begge, en Willys-konstruert sideventilt rekkeseaker. Avtalen var en fordel for begge parter. Willys var i alvorlige økonomiske vanskeligheter og trengte ekstra omsetning, mens International hadde det travelt med å utvide modellprogrammet.

I 1934 overtok International pickup-produksjonen selv, med en litt endret versjon av D-1 som fikk betegnelsen C-1. International kjøpte også patentet



«Hylsemotor»: I importørens annonser fra 1937 skrytes det av Internationals «verdensberømte hylsemotor». Det var ikke mer mystisk enn at den hadde løse, utskiftbare sylindreforinger. Rekkeseakeren i D-2 er på 213 cid (3,5 liter) og yter 78 hk ved 3400 o/min.

for Willys-motoren, forbedret konstruksjonen og økte slagvolumet fra 193 til 213 cid. C-1 var en tidsmessig bil i 1934, men på denne tiden skiftet moten raskt slik at C-1 snart virket litt gammelmodig. En ny modell måtte til.

International la ned ekstra mye arbeid i å utvikle den nye D-serien som skulle debutere i 1937. D-serien ble planlagt som en topp moderne lastebilserie, med modeller fra halvtonner og opp til større utgaver. Designprosessen foregikk på samme måte

som for personbiler. Først skisser på papir, deretter ble det laget forskjellige leiremodeller i liten skala, som igjen var utgangspunktet for videre finpusning og til slutt en leiremodell i full skala. Prototypene ble grundig testet på fabrikkens nye prøvebane før det ble gitt klarsignal for produksjon.

«Smakfull og solid»

Spiss grill med tynne, horisontale ribber inndelt i fem felter og forlenget med lister i rustfritt stål på sidene, strømlinjeformede hovedlykter, todelt V-formet frontrute med blank ramme, fyldige forskjermmer og forkrommet støtfanger – alt dette gjorde D-serien til en svært tiltalende bil. Det syntes også «Norsk Motorblad», som omtalte bilen slik i nr 20, 1937: «God smak synes å ligge bakom de solide og imponerende ytterlinjer» og videre: «Man kan bemerke at utformingen, linjer og utstyr er meget smakfull og solid».



Fin: Pickuperen er pen å se på fra alle vinkler.

Utseendet minnet om flere personbiler på denne tiden. Både Studebaker, Ford og Lincoln var typiske eksempler på frontdesignen med spiss front og liggende grillribber. Sett med dagens øyne er International D-serie en klassisk sen 30-talls lastebil, der detaljene stemmer så godt at helhetsinntrykket blir vellykket. Vi synes International kommer svært godt ut i en sammenligning med konkurrentene Chevrolet, Ford, Dodge og Reo fra samme tid.

Det nye førerhuset var laget helt i stål, i motsetning til forgjengeren som fortsatt hadde noe rammeverk i tre. Bakruta var større og hadde en oval form som sto i stil med de runde linjene på førerhuset. Også hjørnene rundt sidevinduene var avrundet for å harmonere med stilen på førerhuset. K-serien, som etterfulgte D-serien i 1941, beholdt førerhuset fra D-serien, men fikk ny front.



Førerplass: Enkel og oversiktlig.



Info-sentralen: Alle instrumentene var ødelagt. Speedometer med km-skala kommer fra en annen norsk D-2 som er ombygd med uoriginale instrumenter. De andre instrumentene ble skaffet fra USA.

Også dashbord og instrumenter var preget av personbilstilen, med kombiinstrument, blanke brytere og blank pynt. Frontruta kunne åpnes i friskluftstilling ved hjelp av en sveiv. At frontruta var hengslet betydde at vinduspusseren måtte monteres i overkant. Bare førervinduet hadde pusser, men den var til gjengjeld elektrisk og ikke vaku-umdrivet.

Nr. 3 i USA

International hadde det bredeste lastebilprogrammet av alle produsentene i USA, med nyttelast fra et halvt tonn til 15 tonn. D-serien startet med halvtonneren D-2 og gikk opp til 5-tonneren DR-70, mens de tyngste International'ene så helt annerledes ut. Det var imidlertid D-serien som sto for volumsalget. International kunne notere rekordproduksjon i 1937, for første gang ble det levert over 100 000 lastebiler. Av D-2 ble det produsert til sammen 80 000 ►



Frisk luft: Front-ruta kan åpnes i ventilasjonsstilling med sveiv på dashbordet.

biler i perioden 1937–1940. D-2 fantes i to utgaver, enten med akselavstand på 113 tommer (D-2A) eller 125 tommer (D-2B).

International lå i siste halvdel av 1930-årene på tredje plass i lastebilproduksjon i USA, etter Chevrolet og Ford, men godt foran Dodge og GMC. Til sammen hadde disse fem merkene 90 prosent av det amerikanske markedet, hvorav International sto for ca. 15 prosent.

Osmond Motor

International lastebiler har i praksis bare hatt én norsk importør: Osmond Motor. Johan Martin Osmundsen hadde forandret etternavnet til Osmond da han returnerte etter mange år i USA i 1921. Med erfaring fra bilbransjen der borte var det naturlig å starte i samme bransje her hjemme. Bilforretningen Osmond Motor Co. ble etablert i 1921. I 1924 sikret Osmond



Med treplan: Ukjent sted og ukjent bil, men dette er en D-2 i typisk norsk utførelse.

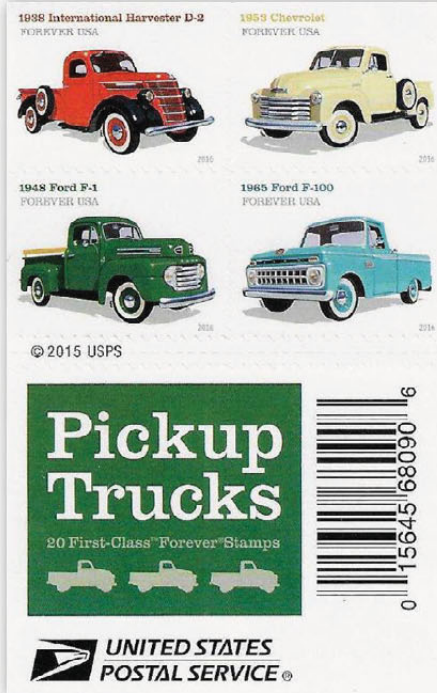
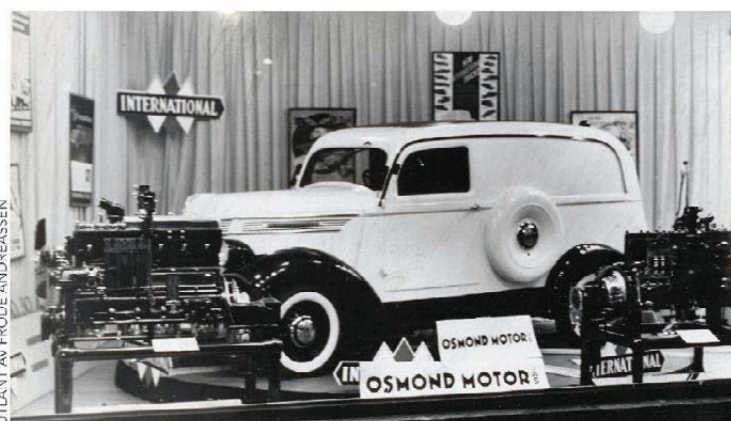
seg agenturet for International busschassis, fra 1925 også for lastebilene. Før den tid var A/S International Harvester Company i Oslo importør, men der var man mest opptatt av landbruksmaskiner og solgte bare noen få lastebiler.

Osmond satte i gang med bred markedsføring av International, som snart ble et navn å regne

med både når det gjaldt busser og lastebiler, selv om merket aldri ble blant de mest solgte i landet. En del flåtekunder valgte International på grunn av robust konstruksjon og et bredt modellutvalg. Den nye D-serien falt i smak hos norske kunder. I 1938 ble det førstegangsregistrert 114 nye International vare- og lastebiler, nok til en 8. plass på

Trekkplaster: Importøren

Osmond Motor hadde i en periode utstillingslokale i Stortingsgata 30 i Oslo. D-serien kunne leveres med originalt varebilkarosseri, men denne varebilen er bygd av en norsk karosserifabrikk – det avsløres blant annet fordi den har hel istedenfor delt front-rute. Dessuten var reservehjulet plassert på motsatt side på det originale varekarosseriet. Bildet er fra 1939.



For filatelister: U.S. Postage Service utga fire frimerker med pickup-motiver i 2016. Postverket hadde plukket ut en 30-taller, en 40-taller, en 50-taller og en 60-taller, med det til felles at de var historisk viktige pickup-modeller. 1938 International D-2 var i godt selskap med 1948 Ford F-1, 1953 Chevrolet og 1965 Ford F-100.

statistikken. Av de 114 var det visstnok 59 D-2.

D-2 kunne leveres som chassis med eller uten førerhus, og som pickup, varebil og stasjonsvogn. Pickuper solgt i Norge kunne i likhet med lastebilene ha både originalt førerhus eller førerhus fra en norsk karosserifabrikk, det samme gjaldt varebilkarosserier. Det finnes også foto av en D-2 stasjonsvogn med norsk karosseri.

Osmond Motor fortsatte som norsk International-importør helt til 1981. På denne tiden hadde fabrikkens alvorlige økonomiske problemer, men etter diverse omorganiseringer er International Navistar fortsatt en stor nyttekjøretøyp produsent, med lastebiler, skolebusser og militærkjøretøyer på programmet.

PS. I dag har pickuperen ny eier.

BREMS

VI LAGERFØRER ETT STORT
UTVALG AV BREMSESKIVER,
BREMSEKLOSSER, KALIPERE
OG MONTERINGSETT OG
ANDRE BREMSEDELER TIL
DE FLESTE US KJØRETØY



CLASSIC PARTS



SPØR OSS OM DELER TIL CLASSIC
CHEVY OG ANDRE KLASSISKE OG
OMBYGDE KJØRETØYER. VI
LAGERFØRER SLIDEDELER OG
SKAFFER DET MESTE AV
ETTERMARKEDS DELER TIL DE FLESTE
KLASSISKE KJØRETØYER



ELEKTRISK

STARTERE, DYNAMOER,
TENNINGSDELER, BRYTERE
OG ANDRE EL-DELER PÅ
LAGER



MOTOR & DRIVLINJE

STORT UTVALG AV
MOTOR, BAKAKSEL
OG AUTOMAT DELER
TIL DE FLESTE US
BILER.



OEM / KAROSSERI



DET MESTE AV OEM OG
KAROSSERI DELER TIL
FORD GM OG CHRYSLER



RACE PARTS



VI HAR LANG ERFARING OG GODE KONTAKTER INNEN RACE
PARTS. DET VI IKKE HAR, SKAFFER VI. RING FOR PRIS OG
LEVERINGSTID.



UTSTYR

HENGERFESTER, GULVMATTER,
VINDAVISERE, UNC/UNF BOLTER
OG MUTTERE, RATT, BILTREKK
OG ANNET UTSTYR TIL DITT US
KJØRETØY



TILSETNINGER

RISLONE SPESIALISERER SEG PÅ TILSETNING
PRODUKTER TIL MOTOR OG DRIVSTOFF I
KJØRETØY OG ANDRE MASKINER. DETTE FOR
AT DIN MOTOR SKAL FÅ BEST YTELSESEVNE OG
VEDLIKEHOLDES PÅ BEST MULIG MÅTE.
HER OGSÅ OKTAN OG BLY TILSETNING FOR
KLASSISKE KJØRETØYER.



CHASSIS

FORSTILLINGDELER,
BAKSTILLINGSDELER OG
ANDRE CHASSIS DELER
LAGERFØRES FRA KJENTE
LEVERANDØRER AV
KVALITETSDELER.



SE MER AV VÅRT VAREUTVALG PÅ: www.aarnes.no

SOLID ERFARING:

Vi startet opp som et motorverksted i 1954 og utviklet oss til en ren deleleverandør i 1980. Siden den gang har vi hatt 100% fokus på å hjelpe kunder med alt de skulle ha behov for av deler til biler som er produsert i Nord-Amerika. Vi lagerfører det meste av slidedeler til biler som er produsert i 1955 og frem til i dag. Vi skaffer også det meste til eldre biler

Med 70år i bransjen har vi knyttet til oss de aller beste leverandørene. Vårt fokus er kvalitet og ikke "den billigste kvaliteten til den billigste prisen" Vårt motto er "finnes delen, skal vi klare å skaffe den"

SOLID UTVALG:

Vi har et rikholdig lager med ca 40.000 forskjellige artikler på vårt 2000m² store lager. Trenger du deler er det bare å kontakte en av våre erfarne ordremottakere på tlf: 69971900 mellom kl 08:00-17:00 mandag-fredag og kl 09:00-13:45 lørdag. Du kan også sende oss en mail på: post@aarnes.no, besøke vår stadig utviklende nettbutikk på: www.aarnes.no eller komme innom oss i Sarpsborg.

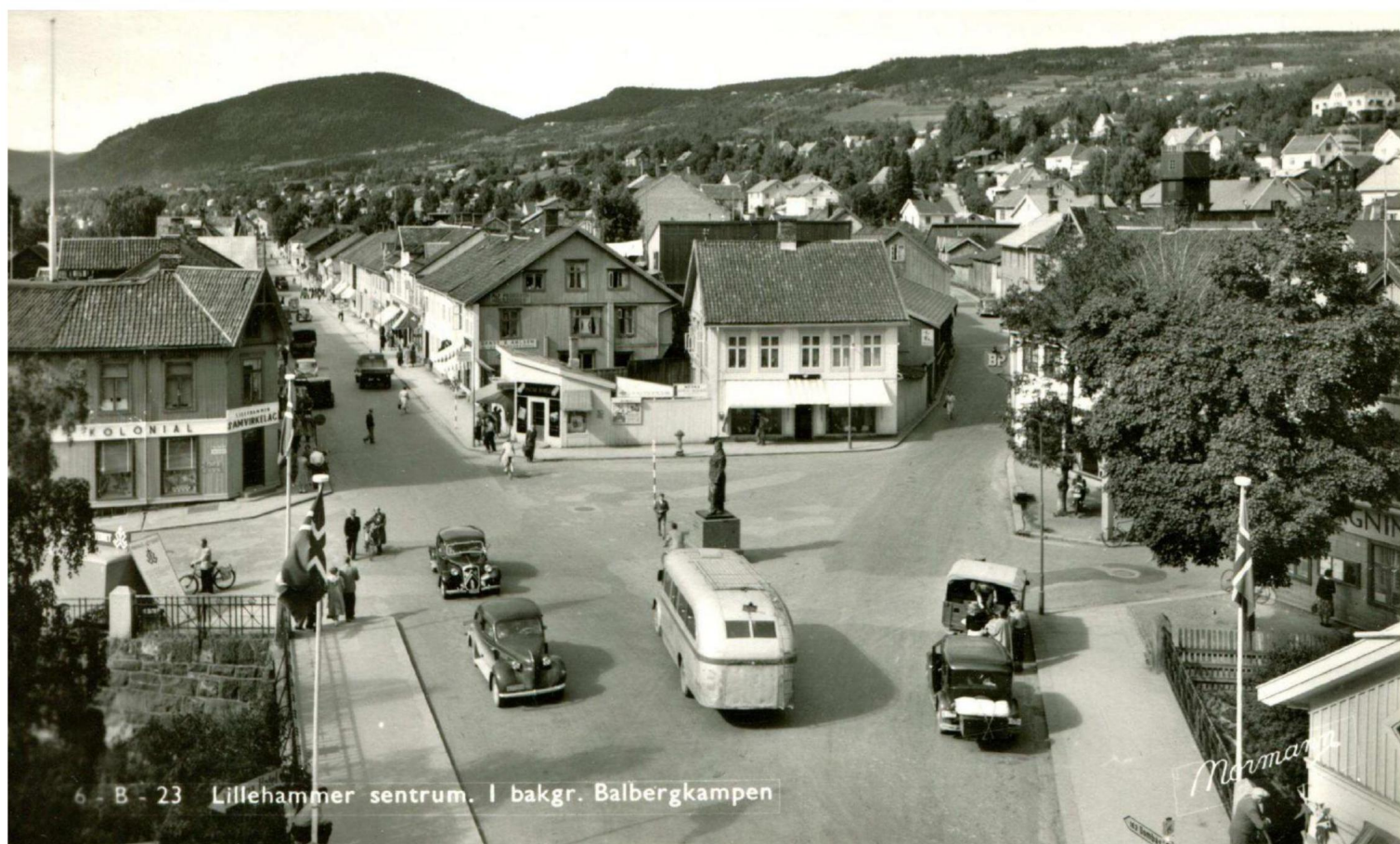
Lillehammer-scener

Tekst: **Asbjørn Rolseth**
arolseth@online.no

Forrige gang presenterte vi postkort fra Hamar. Vi holder oss fortsatt ved Mjøsa og stopper denne gang på Lillehammer. En travel turistby som lenge var preget av at

gjennomgangstrafikken på Riksvei 50 / E6 gikk gjennom sentrum langs Kirkegata og Fåberggata. Køen kunne være kilometerlang, spesielt i påsken og andre utfartshelger. Bildene

viser også Lillehammers rolle som et knutepunkt for kollektivtrafikk, med tog, rutebiler og drosjer konsentrert rundt jernbanestasjonen. ©



Lilletorget: Postkortet har tittelen «Lillehammer sentrum», men vi er altså på Lilletorget med statuen av Ludvig Wiese, som var en pådriver for å få i gang dampskipstrafikk på Mjøsa. Wiese døde i 1853, mens postkortet er tatt ca. 100 år senere. Ved første øyekast ser det ut til å være fra før krigen, men et stykke lenger nord i Storgata skimtes en tidlig 50-talls bil. Bussen og de to bilene som kommer imot er i fart, derfor er det ikke mulig å tyde kjennemerkene. Bilene på vei inn på Mesnabrua er en 1939 Chevrolet, fulgt av en Citroën Traction Avant. Oppe til høyre skimtes BP-skiltet på Mesna Bensinstasjon, som ble etablert av Mesna Bruk i 1920. Da var bensenmerket MIL. På gatehjørnet til venstre ligger Lillehammer Samvirkelag.

Hotell Kronen: Vi er fortsatt på Lilletorget, som nå domineres av det nye Hotell Kronen som åpnet 12. juni 1961. Hotelldriften ble nedlagt i 1982. Blant hotellgjestenes biler ses blant annet to Citroën DS19 og en sen 1940-talls GM fastback. Til venstre er det gamle Samvirkelaget erstattet av nytt Domus-bygg, som sto ferdig i 1964, så bildet kan ikke være eldre. En ny versjon av BP-skiltet sees til høyre.



fra 1950- og 60-Tallet

På vei til Gausdal: Bildet gir et inntrykk av travel aktivitet ved Lillehammer jernbanestasjon. De to bussene er fra Gausdal Bilselskap. Den til venstre er skiltet Dalseter og Skåbu, den til høyre er skiltet Gausdal. For å forhindre at stressede turister skal havne i feil dalføre, er den til venstre for sikkerhets skyld merket V for Vestre Gausdal i toppskiltet, den andre Ø for Østre. I bakgrunnen, foran bygningen med reisebyrå, står drosjene. En 1946–47 Ford og en 1951–52 Plymouth kan identifiseres. Det betyr at bildet ikke er eldre enn 1951, sannsynligvis er det tatt et par år senere.



MESNA FOTO / NORSK VEGMUSEUM



NORMANN

Ny rutebilstasjon: Den gamle bygningen med reisebyrå er borte og Lillehammer rutebilstasjon ved siden av jernbanestasjonen er kommet isteden, den ble tatt i bruk sommeren 1958. Blå Opel Olympia Rekord Caravan kan også være fra samme år – den er av P1-generasjonen 1958–1960. De amerikanske drosjene har derimot noen år bak seg og må regnes som godt innkjørt. Nærmest en 1953 Chevrolet Bel Air og en 1955 Ford Customline, lenger unna en 1953 Ford Customline med takgrind. Den røde bilen med hvitt tak inntil stasjonsbygningen er en Simca Vedette. En Mercedes-Benz 180D fra 1954 eller senere symboliserer at en ny æra med dieseldrift er på gang i taxinæringen. Lenger bort på Jernbanetorget ses to busser. Den nærmeste er fra Gausdal Bilselskap, muligens E-6203, en 1958 Volvo B725 / Knudsen. Den andre er fra Lillehammer Ringsaker Bilruter, mest sannsynlig E-6428, en 1959 Volvo B635 / Larvik. Opplysningene om bussene kommer fra Jens Skoug i Lillehammer og Gudbrandsdalen avdeling av Rutebilhistorisk Forening.



NORMANN

Den Røde Baron ble til slutt skutt ned

Manfred von Richthofen skjøt ned 80 fly. I Tyskland var «Den røde baron» nasjonalhelt. Kanskje var det derfor han ikke parkerte det røde flyet etter at han ble skadet av et skudd i hodet, men fortsatte å fly til hans egne sanser sviktet og sendte ham i døden.

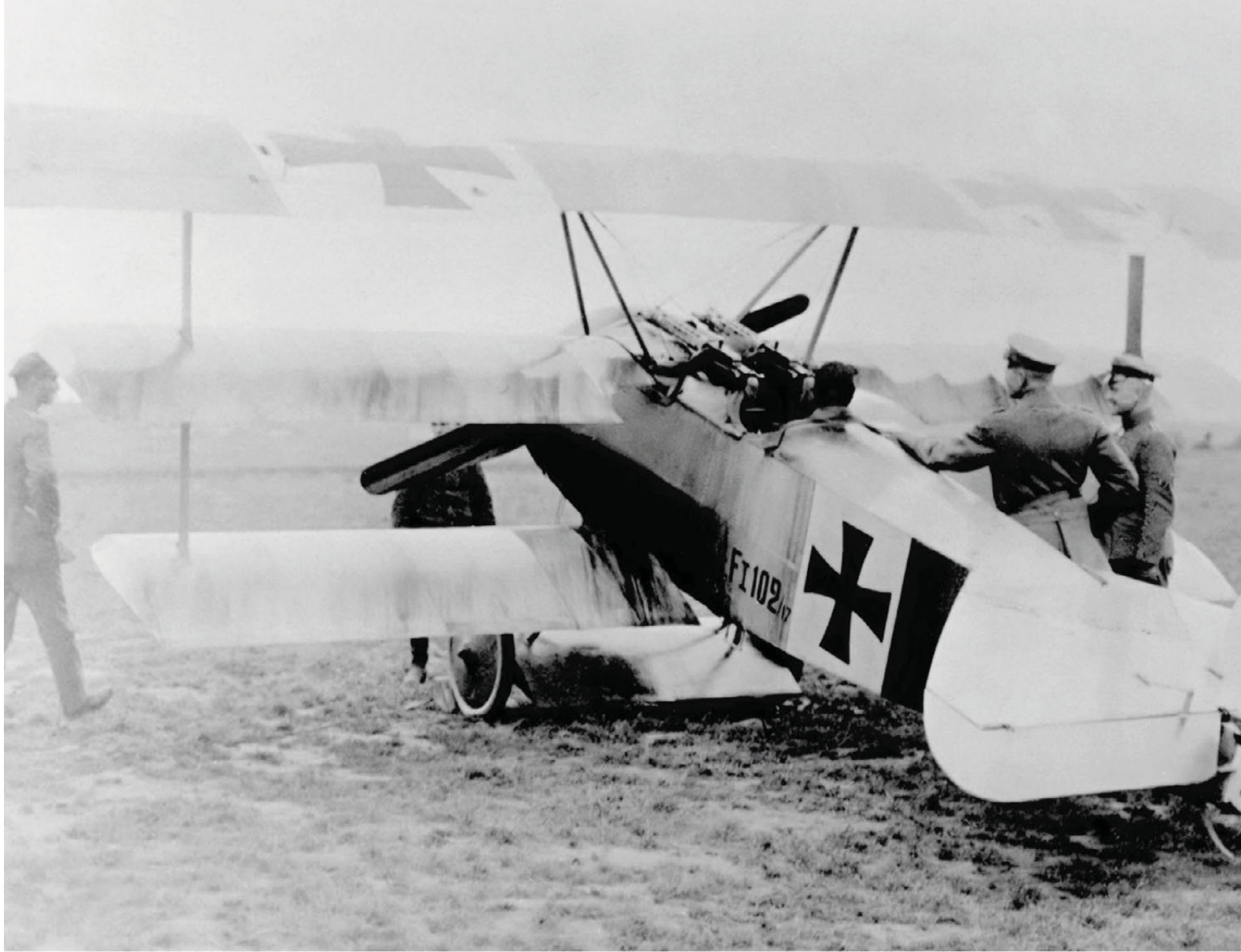


Den



Ved vraket: Australske menige og offiserer betrakter deler av flyet Richthofen døde i 22. april 1918. Flyet ble plukket fra hverandre av suvenirjegere.

døde baron



Tekst: **Nils P. Thuesen**

Morgenen var kjølig på tyskernes flyplass ved landsbyen Cappy i Nord-Frankrike, søndag 21. april 1918. Disen steg fra Somme-kanalen mens flymekanikere klargjorde tredekkerne av typen Fokker Dr. I, malt i grelle farger.

Flyet i midten var rødt. Manfred von Richthofens fly – og det mest fryktede flyet i gruppen som britene kalte «Det flygende sirkus» og «Richthofen-sirkuset».

Østavinden tiltok idet solskinnen brøt frem. Pilotene kom ruslende, von Richthofen iført en flyjakke av ull, bukser av rådyrskinn og med den høye utmerkelsen «Pour le Mérite» rundt halsen. Hans Wolff gikk

sammen med ham; de to snakket om en forestående jakttur til Schwarzwald. Men først skulle pilotene jakte på allierte fly.

De to ønsket hverandre lykke til og gikk mot sine maskiner. Richthofen så ut til å være i godt humør. Et spillende musikkorps marsjerer ut av det store hangarteltet mens von Richthofen nærmet seg mot flyet sitt. Han fikk opplyst at det var generalen for den lokale militære regionen som på den måten hedret ham for nedskyting nummer 80.

Tre og en halv mil lenger vest, på de alliertes flyplass ved landsbyen Bertangles, gjorde samtidig britene, kanadierne og australierne forberedelser til rekognosering og luftkamper med sine Sopwith Camel-fly.

Telefonen ringte hos tyskerne:

I samtale: Fra cockpiten i sin Fokker Dr. I snakker Richthofen med piloter fra sin kampfly-ving J.G.I. Fotografiet er fra 1917 eller 1918. Bare 20 av Richthofens 80 nedskytinger ble foretatt fra dette flyet.



Manfred von Richthofen: Den tyske nasjonalhelten ble av piloter som kjente ham beskrevet som en kompleks personlighet. Han hadde få nære venner, begrenset humoristisk sans og viste aldri følelser. Richthofen var ingen akrobatisk flyger, men en fremragende taktiker og eminent skytter – og folkehelt som gjorde seg fortjent til et eget postkort.



BUNDESARCHIV/WIKIMEDIA COMMONS

Noen britiske fly var observert over frontlinjene. Rett etterpå var tyske Fokker-maskiner i lufta for å avskjære de britiske flyene. I et av dem satt Manfred von Richthofen – «Den røde baron» – den mest fryktede av kamppilotene, strategen som alltid visste å ha solen i ryggen når han skjøt ned fiendens fly.

Det han ennå ikke visste denne vårsøndagen, var at dagen skulle bli hans siste.

Ved flere fronter

1. verdenskrigs mest legendariske pilot ble født i en prøyssisk adelsfamilie i Breslau i det tyske Schlesien, nå Wrocław i det sørvestlige Polen, 2. mai 1892. Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen fikk en sorgløs oppvekst og ble en habil rytter, jeger og turner. Han begynte på en militær utdannelse da han

De første luftkampene

Ikke mer enn ti år gikk fra flyet ble oppfunnet til det ble brukt som krigsmaskin første gang.

Under den meksikanske revolusjonen i 1913 fløy to amerikanske leiesoldater Phil Rader og Dean Ivan Lamb for hver sin part. De to møttes i luften og skjøt mot hverandre. Etter sigende skjøt ingen av de to egentlig for å drepe. Etter å ha bommet med vilje mens de tømte revolverne sine, fløy de hver til sitt.

1. verdenskrig ble konflikten som skapte jagerflyet. De første krigsmånedene brukte alle partene fly for å spionere på hverandres troppeforflytninger. Når to fiendefly møttes i luften, nøyde man seg i begynnelsen med å hytte med nevene. En naturlig fortsettelse var å kaste mursteiner etter hverandre, eller til og med rep som skulle vikle seg inn i motstanderens propell, uten særlig hell.

I løpet av høsten 1914 begynte ting å utvikle seg raskt. I august ble det senere franske jageret Roland Garros og Lt. de Bernis i en Morane Parasol de første som klarte å skyte på, og skade et fiendtlig fly. Et par uker senere ble russiske Pyotr Nesterov den første som fikk et fiendefly til å styrte. Han fikk ikke oppleve æren, for Nesterov fikk luftseieren etter å ha kollidert med vilje med det østerrikske Albatrossflyet, og begge pilotene omkom. I oktober ble franske Joseph Frantz og mekanikeren hans, Louis Quénault, kreditert den første offisielle nedskytingen.



BUNDESARCHIV/WIKIMEDIA COMMONS

«Jagdstaffel»: von Richthofen i sitt Albatros D.III-fly med resten av flygerne i Jagdstaffel 11 under Richthofens kommando i 1917.

var 11, ble kadett fem år senere og innrullert i en kavalerienhet.

Etter 1. verdenskrigs utbrudd i 1914, var von Richthofen rekognoseringsoffiser i kavaleriet og vekslet mellom fronter i Russland, Belgia og Frankrike. Som budbringer med farefulle oppdrag ved frontlinjene, gjorde han seg fortjent til Jernkorset. Da maskingeværer og piggråd gjorde soldater på hesteryggen ubrukelige, ble regimentet hans oppløst. Med sin nye og

brennende interesse for kampfly, søkte von Richthofen om overføring til de keiserlige Luftstreitkräfte.

Tjenesten begynte i mai 1915. Von Richthofen fløy rekognosering med Fliegerabteilung 69 over østfronten fra juni til august. Etter å ha fløyet tosetere på østfronten i august 1916, møtte han kamppiloten Oswald Boelcke som var på reise i øst for å finne kandidater til sin nyopprettede kampflyskvadron

Jasta 2. Boelcke merket seg von Richthofens brennende besluttsomhet og iver, og gjorde den ferske piloten til én av sine utvalgte.

Trofeer og tap

Von Richthofen viste seg snart som en dristig og dyktig taktiker. Etter at å ha vunnet sin første seier over Cambrai i Frankrike

17. september 1916, fikk han en sølvsmed i Berlin til å støpe en sølvkopp for hvert fly han skjøt ned og med kampdato og flytype inngravert. Hjemme stilte han opp et økende antall begre sammen med flydeler og utstoppede dyrehoder.

Mange tyske flygere ble skutt ned og drept den høsten. Skvadronleder Boelcke var blant dem som mistet livet. Den dristige von Richthofen trosset dårlige odds og noterte seg for sin 11. nedskyting da han 23. november drepte major Lance Hawker, et av topp-essene i Det britiske flykorps.

I januar 1917 skjøt von Richthofen ned sitt 17. fly og ble sjef for kampflyenheten Jagdstaffel 11 (Jasta 11) med elitepiloter, flere av dem trent av von Richthofen som malte flyet sitt rødt. De allierte begynte å kalle den tyske flygeren for «Den røde djevel», «Den røde ridder» og, mest kjent i ettertid, «Den røde baron».

Under «blodige april» 1917 skjøt Jasta 11 ned mange britiske fly under det langvarige slaget om den franske byen Arras. Von Richthofen ble kreditert 21 av disse, hvorav fire på én dag. Han fikk kommandoen over Jagdgeschwader 1 (JG 1) som besto av kampskvadronene Jasta 4, 6, 10 og 11. JG 1 fikk tilnavnet «Det flygende sirkus» blant annet på grunn av flyenes farger og raske forflytninger.

Nå var Manfred von Richthofen blitt en nasjonalhelt og fikk sekker med beundrerbrev. Han spiste middag med keiseren og skrev en kort selvbiografi som

« Han ble begravet med fulle militære æresbevisninger av Royal Air Force.



AUSTRALIA IMPERIAL FORCES/WIKIMEDIA COMMONS

Første begravelse: Kisten med Richthofen passerer gjennom en æresvakt på kirkegården i Bertangles underveis til jordfestelsen 22. april 1918.

ble en umiddelbar bestselger. Antallet sølvkopper økte til 57. Flere kunne ikke von Richthofen skaffe seg på grunn av tysk sølv-mangel. Kopper av jern ville han ikke ha.

Truffet i hodet

I januar 1917 hadde von Richthofen begynt å fly Albatros D.III. I kamphandlinger over Frankrike 6. juli 1917 ble flyet hans truffet av en kule fra en britisk dobbeltdekker. Kulen streift «Den røde barons» hode, knuste litt av kraniet og gjorde ham midlertidig blind og lammet. Han fikk tilbake synet tidsnok til å berge flyet ut av spinn og gjennomførte en



NATIONAL LIBRARY OF AUSTRALIA/WIKIMEDIA COMMONS

Kjendisgrav: Britiske soldater sto for gravingen av Manfred von Richthofens grav. Etter den høytidelige begravelsen av deres fremste fiende i luften, var det tid for posering.

nødlanding. Von Richthofen ble innlagt på sykehus, men var resten av livet plaget av gjentatte anfall med hodepine, kvalme og depresjoner.

Tross legenes advarsler

gjenopptok han flyging i midten av august. Nå skiftet han fly til en Fokker Dr. I-tredekker, flyet som skulle bli hans ikoniske maskin. Da han 20. april skjøt ned en Sopwith Camel, rundet

tyskernes flyveress 80 nedskytinger.

Æret av fienden

21. april 1918, litt over kl. 11, fløy von Richthofen over Morlancourt-åsen nær Somme og tok opp jakten på en Sopwith Camel. En kraftig vind blåste østfra, og von Richthofens fly holdt en mye høyere hastighet enn han kanskje var klar over. Under forfølgelsen ble flyet hans oppdaget og beskyttet. Von Richthofen styrte unna for å unngå kuleregnet, og gjenopptok jakten. Da ble han truffet av en maskingeværkule som skadet hjerte og lunger før den kommer ut igjen ved venstre brystvorte.

Dødelig såret landet von Richthofen flyet sitt i en åker rett nord for landsbyen Vaux-sur-Somme, i en sektor

kontrollert av Den australske imperiestyrke (AIF). Maskingeværskyttene løp frem for å hindre piloten i å sette fyr på flyet. En soldat tittet inn i cockpiten på det lite skadede flyet, rettet seg opp og ropte til kameratene:

– Han er død!

De andre skytterne strømmet til og så den døde piloten fastspent til setet med flystikka mellom knærne og høyre hånd på toppen av den.

«Den røde baron» hadde vært de allierte pilotenes mest fryktede motstander – nå ville de ære ham som en fallen helt.

Liket ble båret inn i en britisk flyhangar der piloter stilte seg i kø for å se. Dagen etter fikk han en militær begravelse med æresvakt i Bertangles. Seks kapteiner fra Royal Flying Corps bar kisten til graven. På en av kransene står det: «Til vår galante og verdige fiende.»

Metallboks fra luften

På tyskernes flybase var man urolige da von Richthofens fly ikke kom tilbake. Hauptquartier meldte om ettermiddagen at flyet «har landet trygt bak fiendens linjer». Nå var det bare å vente på livstegn fra flyveresset.

Men om kvelden 23. april kom et britisk fly inn over dem. En liten metallboks ble kastet ut og landet foran hangaren i Cappy. Boksen inneholdt et

fotografi av en grav på kirkegården i landsbyen Bertangles og beskjeden om at von Richthofen ble drept i luftkamp 21. april 1918:

«Han ble begravet med fulle militære æresbevisninger av Royal Air Force.»

Etter Richthofens bortgang, flokket tyskerne seg om en annen flygerhelt: Hermann Göring. Ved tiltredelsen som ny sjef for «Det flygende sirkus» hadde han 22 nedskytinger.

Landet på kirkegården

I 1925 ble von Richthofens grav åpnet og kisten fraktet til hjemstedet. Meningen var at Manfred von Richthofen skulle gravlegges ved siden av faren og broren Lothar (40 nedskytinger). Faren hadde dødd i 1920, Lothar i en flyulykke to år senere. Tyske myndigheter ville gi lufthelten et siste hvilested på Invalidenhof kirkegård i Berlin. Von Richthofens familie aksepterte dette.

I 1975 ble levningene overført nok en gang, til familiegraven på Südfriedhof i Wiesbaden. Von Richthofens dødsattest kom overraskende for dagen i Polen i 2009. Det er usikkert hvor mange fly von Richthofen faktisk skjøt ned. De fleste kilder nevner 80 (79 britiske og 1 belgisk fly), andre et høyere antall.

Spørsmålet om hvem det var som avfyrte kulen som drepte



Drepende: Det franske flyveresset Roland Garros fant opp en måte å beskytte egen propell på når han skjønt mot fiendtlige fly. Løsningen ble en senere en suksess for tyskerne etter at Garros ble skutt ned og hemmeligheten avslørt.

Propell-hinderet

Mens tidligere luftdueller var blitt utkjempet ineffektivt med pistol og rifler, gjorde maskingeværet til flymekaniker Louis Quénault, som var fastmontert i skroget, vei i vellinga. De første jagerflyene var egentlig toseters observasjonsfly med flyger og skytter, sakteflytende og ikke spesielt manøvrerbare.

Først da man fant opp en metode for å kunne skyte forover gjennom propellen, begynte de første jagerflyene å bli effektive. Roland Garros var først ute med å montere ståldeflektorer på propellbladene for å forhindre at han skjøt i stykker sin egen propell.

Da Garros ble skutt ned etter tre luftseire, falt flyet hans i tyske hender. De syntes at oppfinnelsen virket risikabel, og videreutviklet den til et system der maskingeværene ble synkronisert med tenningscyklusen til motoren slik at kulene alltid gikk mellom propellbladene.

Dermed var det flytekniske kappløpet i gang for alvor, og de første jageressene med over fem nedskutte fiender ble skapt.



Tro kopi: En kopi av Fokker Dr. I, Richthofens siste fly, ble fremvist under ILA Berlin Air Show i 2006.

den tyske nasjonalhelten, debatteres stadig. Det er uvisst om den fatale kulen kom fra bakken eller fra et fly. Noen endelig avklaring vil man neppe få.

I det medisinske tidsskriftet «The Lancet» i 1999 foreslo den tyske legen Henning Allmers at den sannsynlige hjerneskaden Richthofen hadde pådratt seg i juli 1917, medvirket til hans død. Svekket dømmekraft kan ha ført til at han fløy for lavt over fiendtlig territorium. Og posttraumatisk stresslidelse kan ha fått ham til å glemme å ta forholdsregler. Forskere ved Texas-universitetet i USA har

senere (2004) uttrykt støtte til disse teoriene.

Von Richthofens havarerte fly ble ribbet av suvenirjegere. Nærmere 100 år senere, i 2015, ble deler som blant annet motoren og pilotsetet, solgt på en auksjon i New York til stive priser.

Kilder: Allmers, Henning: «Manfred Freiherr von Richthofen's medical record – was the 'Red Baron' fit to fly?», *The Lancet*, vol. 354, No. 9177, 502-04, 7/8-1999; history.com; New World Encyclopedia; Steiner, Rolf: «The Red Baron's Last Flight» (Aéro-Éditions, 2001); Wikipedia.



☆☆☆

Automobilhallen as



ET HELT VANLIG BILVERKSTED
BARE "LITT" ANNERLEDES

Retro stil

men med moderne
utstyr kan vi
hjelpe deg, om du kjører bil
fra 1920 eller 2024, om den
går på bensin,
diesel, batteri eller køl:
vi ordner det meste!

Registrert som kulturminne?

Nei det er vi ikke,
men fler og fler har siden 2017 valgt å legge
opp ferie rute med en tur innom oss.
Det er selvfølgelig veldig
artig og spesielt morsomt når det dukker
opp veteranbiler
fra langt ute i distriktene.

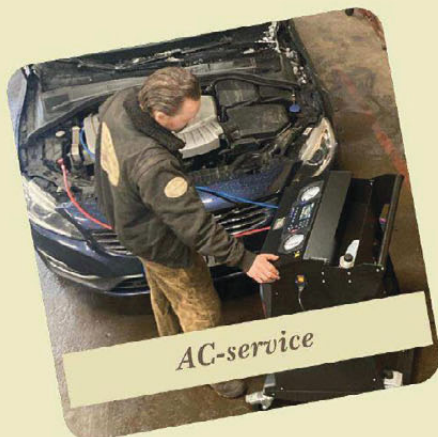
Vår/sommersjekk

AC-service.
Bremsesjekk.
Drivstoff system.
EL-system.
Oljeskift.
4 hjuls kontroll.
Batteritest.
Lysjustering.





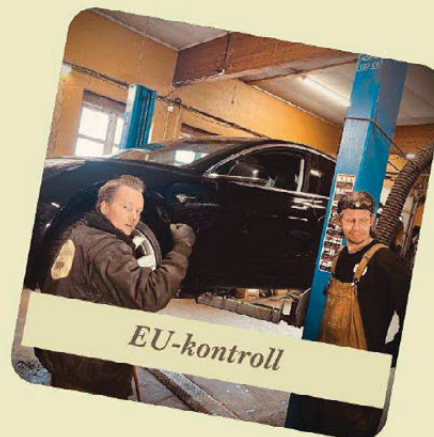
Med vårt særpreg kan vi
med rette kalle Automobilhallen
«Norges kuleste verksted!»
For oss er ikke dette «bare» en jobb
men en livsstil.



AC-service



4 hjuls kontroll



EU-kontroll



Bilverksted 01



Bilelektro-/
drivstoffanlegg-
verksted

Mens du venter på kjøredoningen din kan du med rykende
fersk kaffe synke ned i en god stol fra 1940 og bare nyte den spesielle
atmosfæren i vårt retro kundemottak, som minner mest om en svunnen tid der
siste nytt ble spredt og «store» avgjørelser tatt.

Hos Automobilhallen har vi fortsatt den gode gode servicen i tillegg til
kompetanse, kunnskap og glødende interesse.



Sveiseoppdrag



Mekanisk rep



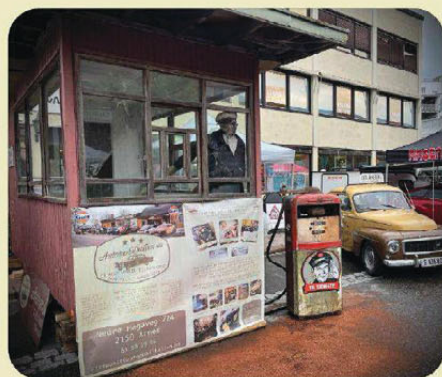
taxi



Bilelektro



Utlånsbil



Kontaktinfo:
63 90 19 56

Firmapost@
automobilhallen.no

Nedre hagaveg 724
2150 Årnes



Hybridpioner: Porsche har gjenskappt hybrid-prototypen Semper Vivus som deres grunnlegger bygde for Lohner i 1900.

Bilåret 1900 i Europa:

Året «alt» skjedde i

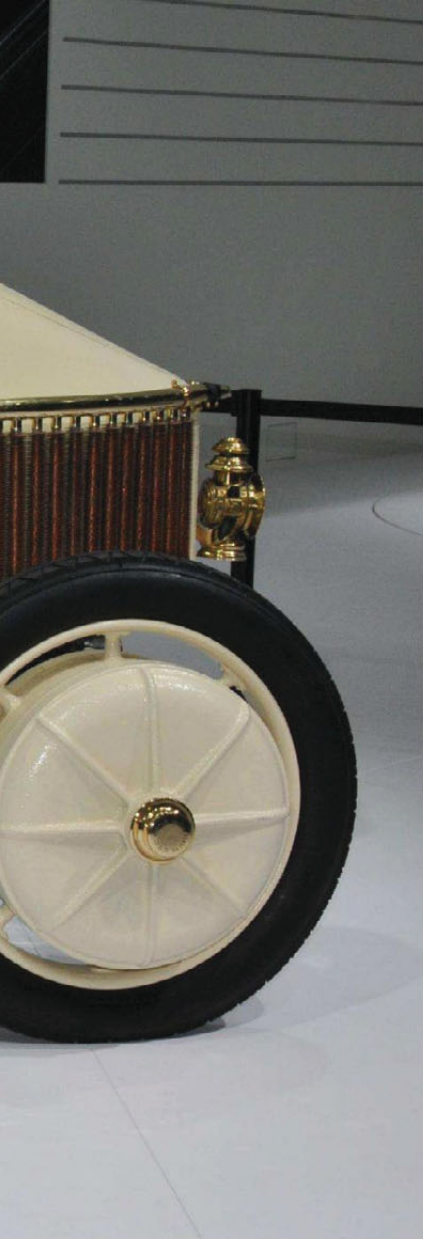
«Bilens århundre» ble innledet med et år der optimismen rundt bilens fremtid fikk noen tilbakeslag. I forrige bolk omtalte vi amerikanske bensinbilprodusenter som ble konfrontert med Selden-patentet. I Europa var det tre begivenheter med utgangspunkt i Paris som skulle påvirke deler av bilhistoriens gang: Årets verdensutstilling og olympiade, samt det første Gordon Bennett-løpet. I tillegg skulle store tilbakeslag for Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) få langtidsvirkninger.

Tekst: Tor Ivar Volla

I perioden 1.april til 12. november sto Paris som arrangør av sin andre verdensutstilling på 11 år. I løpet av de årene hadde antallet bilmerker eksplodert fra rundt et halvt dusin til nærmere 900 globalt! Underveis var også veiene blitt bedre i både Frankrike, England og Tyskland.

Ifølge en oversikt fra mai 1900 fantes det ved årsskiftet 7500 bileiere i Europa fordelt på 5600 i Frankrike, hvorav 1059 i Paris (flere av dem flerbileiere).

Videre fantes det 306 i Storbritannia, i Tyskland 268, Sveits 114, Italia 111, i Belgia og Østerrike-Ungarn 90 hver, Nederland 68, Spania 44 og i Russland, Danmark og Portugal 35 hver. En god del av dem var flerbileiere, men i de øvrige landene var bileierne få. Samme oversikt viste at Frankrike hadde 619 kjøretøyprodusenter (det må ha inkludert mc), 998 deleprodusenter, 1095 bil- og mc-verksteder, 3939 drivstoffut-salg og 265 ladestasjoner.



WIKIAUTOVIVA CCA-2.0



WIKI/THESUPERMART CC-BY-SA-4.0



KRZYSZTOF MAREK WILODARCZYK CC-BY-SA-4.0

Paris

Samtidig hadde motorvogner gått fra å være rene tekniske forsøk til å bli et av den nye tids fremste statussymboler, som år for år ble mer pålitelige og nyttige i bruk takket være stadige teknologiske nyvinninger. De aller fleste av dem kunne man takke bilsporten for.

Innovasjonsmedaljer

At grevene de Dion og de Chasseloup-Laubat med sine brede motortekniske rulleblad fikk fremtredende posisjoner i

Luksusdamper: Med amerikansk kapital i ryggen gikk Serpollet fra å bygge sporvogner til luksusbiler, alltid dampdrevne. Her en 5CV.

Verdensutstillingens komité, var helt på sin plass. De traff også godt da medaljene for bilteknologiske innovasjoner skulle utdeles, uten å favorisere de største og sterkeste aktørene, men bortsett fra elbilen til amerikanske Cleveland (se forrige bolk) var samtlige merker franske:

Audibert-Lavirotte fikk sølvmedalje fordi rørrammene til deres 7 modeller var modulbygde, noe som førte til mindre lagerbehov og kortere leveringstid. Créanche fikk bronsemedalje fordi DDB-motoren i deres Type A var forskyvbar: På den

måten kunne beltet til bakhjulene slakkes og strammes ved girskifte slik at clutch ble overflødig. Andre medaljevinere var bl.a. Barré for sitt kundeoppfølgingssystem og debutanten Legros for vel gjennomtenkte bremses.

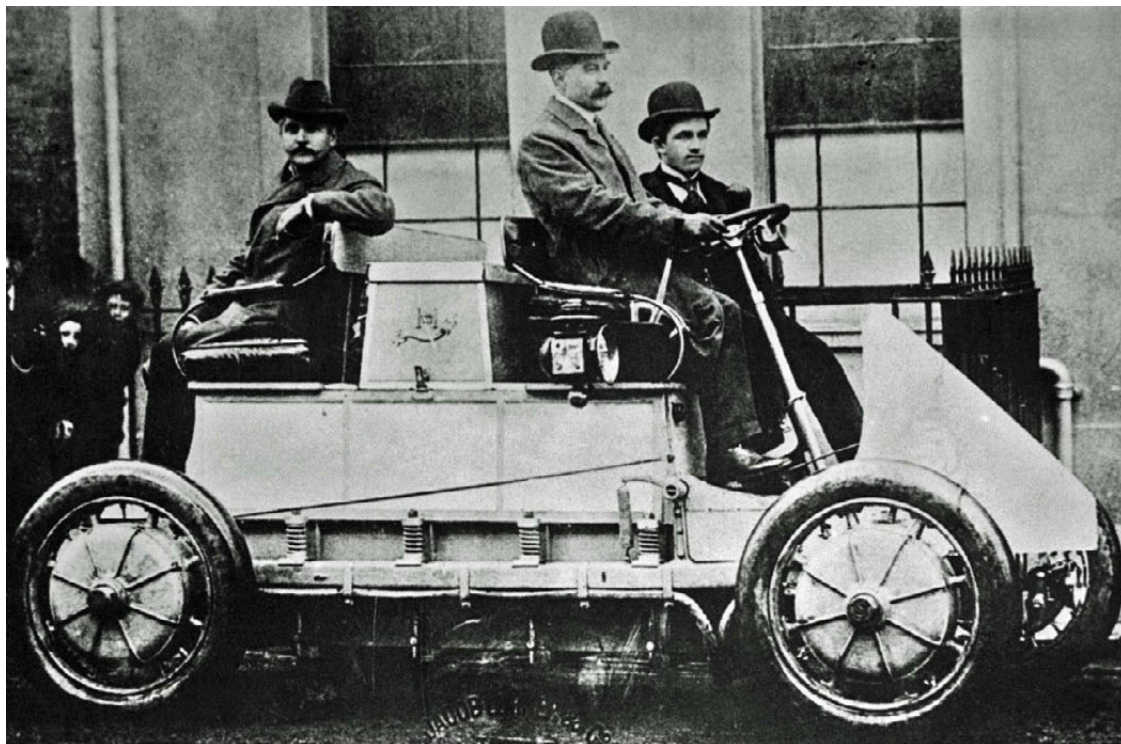
Lohners Porsche-konstruerte hybridprototyp «Semper Vivus» (alltid levende) blir gjerne omtalt som verdensutstillingens store bil-sensasjon, men om den oppnådde noen medalje er uklart. Og at komiteén overså en annen debutant, Fouillaron, med sin stilskapende og beskyttede radiator bak

Medaljevinner: Créanche Type A ble hedret med bronsemedalje på Verdensutstillingen.

frontmotoren og ikke minst en unik, trinnløs beltetransmisjon som DAF «gjenoppfant» nesten 60 år senere, kan skyldes at den gjennomgikk 4000 km testkjøring før serieproduksjonen startet.

Mest overraskende var at gullmedaljen tilfalt en dampvogn «for overlegen ytelse, komfort og brukervennlighet». Mannen bak bilen var Léon Serpollet, som nå gjorde comeback på personbilområdet. I årene 1892-98 hadde han produsert 250 dampsporvogner, og da disse ble utkonkurrert av elektriske gikk Serpollet over til dampbusser med en solid investor i ryggen; den australsk-amerikanske gullminemillionæren Frank Lacriox Gardner. Men konkurransen fra De Dion Bouton på tyngre dampkjøretøy var hard, og et forsøk på å produsere bensindrevne Gardner voituretter hos Serpollet ble mislykket.

Med Locomobiles suksess i USA i tankene oppmuntret Gardner derfor Serpollet til å gå inn på dampdrevne personbiler igjen. De første var en 5CV



Blytung: Navnet La Toujours Contente (evig fornøyd) som Ferdinand Porsche ga Lohners første 4WD-elbil samsvarte neppe helt med virkeligheten. Luftringene tålte ikke bilens 4 tonns vekt i race.

voiturette og en 12 CV turbil med 4-sylindret «boksermaskin». Det var et dristig trekk, for det fantes nå bare en håndfull små dampbilbyggere igjen i Europa som alle levde i en skygetilværelse.

Utflating for elbiler

Hele 13 av de europeiske elbilmerkene som eksisterte i 1900 forsvant, blant dem Schuckert, og ingen av de 7 nye som kom til skulle få en så betydelig rolle som de allerede etablerte. På den annen side fikk både Mildé og Électromotion (den franskbygde Columbia) nå innpass i det franske taximarke- det. Krieger ble fra nå lisenspro- duser av NAMAG i Tyskland og bygde el-racerbilen Powerful, som i november danket ut Lohners 4 tonns, firehjulsdrevne hybrid «La Toujours Contente» (alltid fornøyd, med hint til Jenatzys rekordholder) i et engelsk elbilrace. Sistnevnte var bestilt av Ernest W. Hart som selv bygde elbiler i England men som heller ville gå over til Lohner-import.

At bilprodusenter som hadde satset på flere bein begynte å velge bort elbiler for bensin var likevel et signal om mer skepsis



WIKI/ANDRÉ RITZINGER CC-BY3.0

Belgias fol- kemerke: Vå- penfabrikken F.N. skulle bli Belgias største produsent av både biler og mc. Første seriebil var Type A.



Hispano-Suizas forløper: La Cuadra Centauro var Marc Birkigts første bensinbil-konstruksjon.

til elbiler. Franske Durey-Sohy supplerte sin eldrosje med en bensindrevet modell og Hautier konverterte helt, mens Georges Richard og Cohendet bestemte seg for å bli ved sin bensin-lest etter å ha eksperimentert med elektro. I Belgia gikk F.N. for bensinbiler etter sine elbil- eksperimenter, og da Ernst Kühlstein døde i 1900 tok den tyske fabrikken umiddelbart sine lisensbygde Jeantaud-elbiler av plakaten og styrket isteden bensinbil-tilbudet. NW i Østerrike-Ungarn snuste så vidt på elbil, men bestemte seg raskt for å la Lohner få ha det markedet i fred.

Lohner var heller ikke alene om å bygge hybrider. Belgiske Pieper supplerte bensin- og elbilene sine med en liten modell, mens spanske La Cuadra forsøkte å erstatte sin totalt mislykkede elbil med en hybrid som allerede på proto- typstadiet ble forkastet til fordel for en smånasen bensin-voitu- rette, Centauro, med 2-sylindret frontmotor og ratt. Omsider var deres konstruktør Marc Birkigt på riktig spor.

Trender

Et gjennomgående trekk hos europeiske bilprodusenter var at nå ville nesten alle gå minst ett segmenttrinn opp, enten ved å erstatte sin eneste type med en større eller ved å supplere eksisterende program med en ny toppmodell. Det ble særlig synlig ved at flere produsenter gikk bort fra solo-trisykler, og for noen var heller ikke forecars og kvadrisykler lenger «bil» nok. Men det kom fortsatt et solid tilsig av nye merker som fylte hullene etter disse lettvektene. Sterkest inntrykk blant dem gjorde franske Soncin med sine mange gode resultater i race.

De tilbyderne som traff best i markedet dette året var Darracq og Gladiator med sine 1-sylin- drede 6,5 CV frontmotormodel- ler i et slags kompaktsegment. Begge holdt grei fart med 4 personer i et tonneau-karosseri

ARKIV

WIKI/ MARK GASOLINE CC-BY-SA-4.0



WIKI/ALF VAN BEEM CCO

Grégoires forløper: Soncin produserte i tillegg til slike kvadrisykler også trisykler og løse motorer, og var godt synlige i motorsport.



AUDI AG

Orket ikke mer: August Horch var produksjonssjef hos Benz i fire år før han ga opp å diskutere bil med sjefen og heller begynte for seg selv. Rekreasjon av hans første Model 4-15.

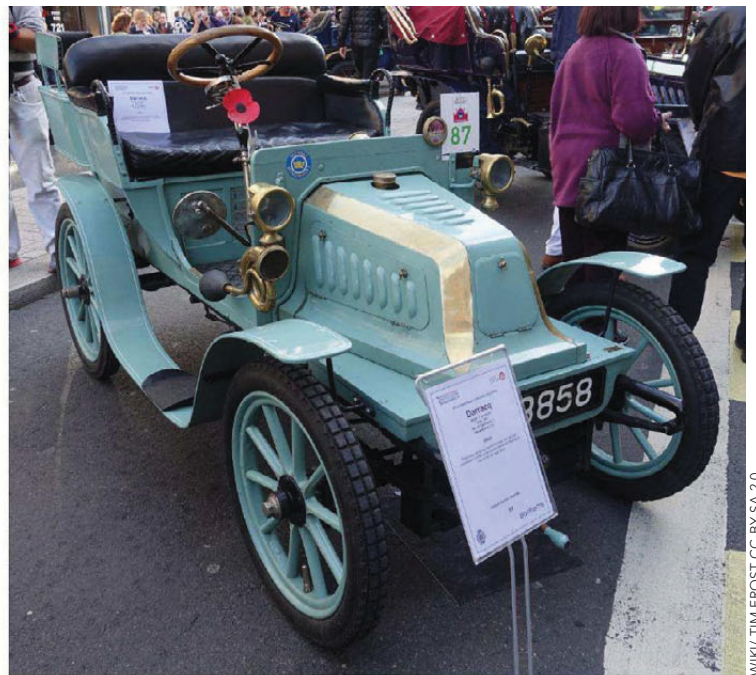
med bakdør oppå ei kort ramme. Darracq'en var i sin helhet konstruert av nyansatte Paul Ribeyrolles og hadde kardangoverføring, mens Gladiator gikk for konservativt kjedetrekk og innkjøpt Aster-motor.

Overalt i Europa fortsatte frontmotor-trenden å brøyte seg fram. Blant merker kjent for hekkmotorer som også tok frontmotormodeller på programmet var Decauville og belgiske Déchamps, mens Hurtu, Parisienne og Berliet forlot hekkmotormodeller fullstendig.

Men det var fortsatt hekkmotorbiler som greide seg utmerket. Både Benz, De Dion Bouton og Peugeot solgte som aldri før. Av engelske Stars lisensbygde Benz Velo gikk

salget så godt at de kunne senke prisen med 12%. Tyske Cudell ble aksjeselskap ved årets inngang, fikk inn 1,1 million mark i kapital og kunne starte eksport til Nederland av sine lisensbygde De Dion Bouton.

Hos Benz var imidlertid holdningene i endring etter at bedriften ble aksjeselskap i 1899. Da kom Friedrich von Fischer og Julius Ganss inn som styremedlemmer. De ønsket mer moderne modeller i likhet med August Horch, produksjonssjefen siden 1896 som hadde gitt opp og sluttet rett før reorganiseringen for å starte sin egen bilfabrikk. Nå ble den antikverte Viktoria-modellen som var hjertebarnet til Carl Benz omsider droppet og en 1-sylindret frontmotormodell ved navn Elegant lansert. Det samme ble



WIKI/ TIM FROST CC-BY-SA 2.0



WIKI/BUCH-T CCO

Traff riktig: Darracq og Gladiator lanserte «kompaktbiler» på 6,5CV, også med tonneau, som begge ble kjempesuksesser.



LA VIE AU GRAND AIR 1900

Spesiell: Decauvilles første frontmotormodell 8CV var en Ravenez-konstruksjon med 2 sylindre og kardang som igangsatte den franske moten med radiatoren delvis beskyttet bak motoren. Like kreativt var at de satte 8CV-motoren i den vesle Voiturelle, og med det skapte små fabrikkcracere som fortsatt kunne holde Renault stangen.



Kontraster på «siste modell»:

Eldre ektepar på tur med sin belgiske Linon 3CV i Ipswich, Australia (Foto: Queensland State Library) og ung, kondisjonert pariserinne med hund poserende i en trehjuls De Boisse, som ble bygget en kort tid hos Panhard på Louise Levassors initiativ.

en ny toppmodell, Benz Spider med 2-sylindret bokser i hekken og 50 km/t toppfart. Carl Benz selv begynte å føle seg overkjørt av denne utviklingen – bare få år tidligere hadde han ment at en bil ville bli ristet i stykker ved en slik fart. Men nå bygde den nye konstruktøren Georg Diehl til og med rene racerbiler for firmaet.

Måtte styre etter tretoppene

I de store racene på franske landeveier var farta nå så høy at det oppsto tette vegger av grusstøv bak bilene på tørre dager, slik at den som ville passere en konkurrent måtte sikte etter tretoppene for å se hvordan veien artet seg lenger fram – hele hovedveinettet besto nemlig av alleer.



Da Panhard-Levassor presenterte sine nye 24 hk racere i februar, hadde de også plassert mekanikeren om bord sittende på tvers av gulvet med bena utpå stigbrettet slik at han lettere kunne holde smøreoljeglansene på dashbordet under oppsikt – å betjene dem var hans jobb. Med denne løsningen kunne mekanikeren også holde seg bedre fast i bilen. Dessuten

ble ekvipasjens tyngdepunkt senket noe. Betydningen av senket tyngdepunkt hadde Amedée Bollée bevist med sin midtmotorracer Torpilleur II året før, men merket hadde nå trukket seg fra bilsporten. Så tok da også de nye Panhardene dobbeltseier i sitt første løp.

Den hjertesyke Gottlieb Daimler trakk sitt siste sukk 6. mars etter et liv som kunne ha

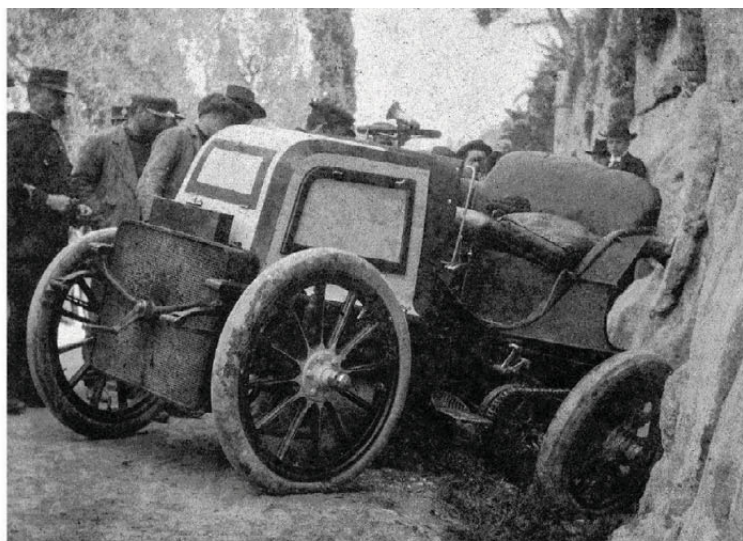
fortjent den selvbiografiske tittel «Mein Kampf». På det tidspunkt la Maybach siste hånd på Daimlers nye 23 hk racerbil, som i prinsippet hadde samme 5.5-liters Phönix-motor som Panhard. Daimleren ble også senket noe ved å gå fra hel- til halvelliptiske fjærer, men med bare 175 cm akselavstand og en 320-kilos motor høyt plassert i snuta ble bilen farlig ustabil – alle veier.

Panhards triumf og Daimlers tragedie

De to merkene møttes til dyst i den årlige fartsuken i Nice, der Emil Jellinek holdt til. Men nå som gamle Gottlieb var borte brukte Panhard-Levassor sin innflytelse i den franske bilklubben ACF for alt det var verd: Klubben nektet DMG å bruke Daimler-navnet under stevnet på grunn av Jellineks konstante import av de tyske bilene for transitthandel til rike amerikanere, samtidig som Panhard hadde lisensavtale om enerett på Phönix-motorer i Frankrike. Jellinek hadde i februar bestilt hele 57 Daimlere – tilsvarende 60% av 1900-produksjonen(!) - hvorav ti av de nye racerene, og omgikk glatt forbudet ved å melde på de to første som «Mercédès I» og «Mercédès II».

Åpningsløpet skulle gå fra Nice til Marseille og tilbake, men endte i Marseille fordi det da begynte å regne kraftig, og veien hadde allerede vist seg så farlig at man ikke tok sjansen på en retur. Blant annet hadde Hermann Braun veltet med «Mercédès I» underveis og skadet armen såpass at han ikke var kjøredyktig resten av uka. «Mérédès II» med Daimlers verksmester Wilhelm Bauer ble regelrett frakjørt, og en tredje Daimler måtte bryte med to knuste hjul. Verst av alt for Daimler var at løpet endte med firedobbel seier til Panhard selv om lagets stjernekjører Charron var syk og ikke kunne delta.

Jellineks ydmykelser fortsatte

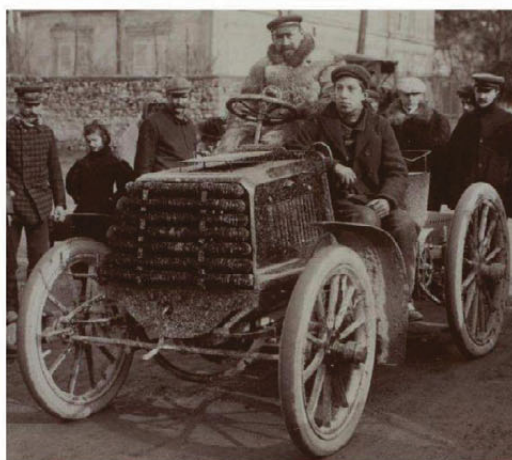


WIKI / GRANADA TURNIER CC-BY2.0
DAIMLER

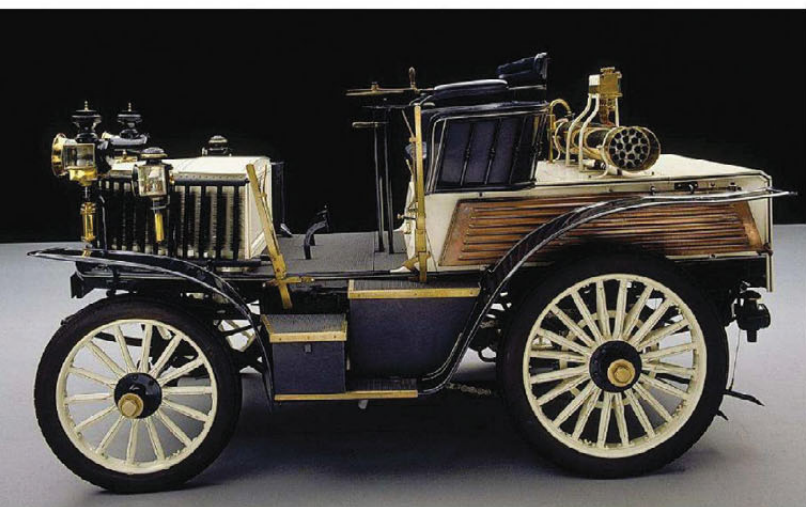
Bilen som drepte: Daimlers verksmester Wilhelm Bauer tok sin siste sving i bakkeløpet til La Turbie med merkets nye racer, her kalt «Mercédès II». Også i et italiensk race inntraff en dødsulykke i 1900 da 22-årige Attilio Caffaratti traff et tre med sin Clément trehjuler.



OL-vinneren og forbildet: Med 65 km/t i snitt vant Levegh på Mors årets lengste og viktigste billøp, det 1347 km lange Paris-Toulouse-Paris som også var utpekt som selve olympiadeløpet. Men det var Panhard & Levassor som først plasserte mekanikeren på gulvet da deres nye 24 hk racer debuterte i februar. Léonce Girardot vant med den på første forsøk.

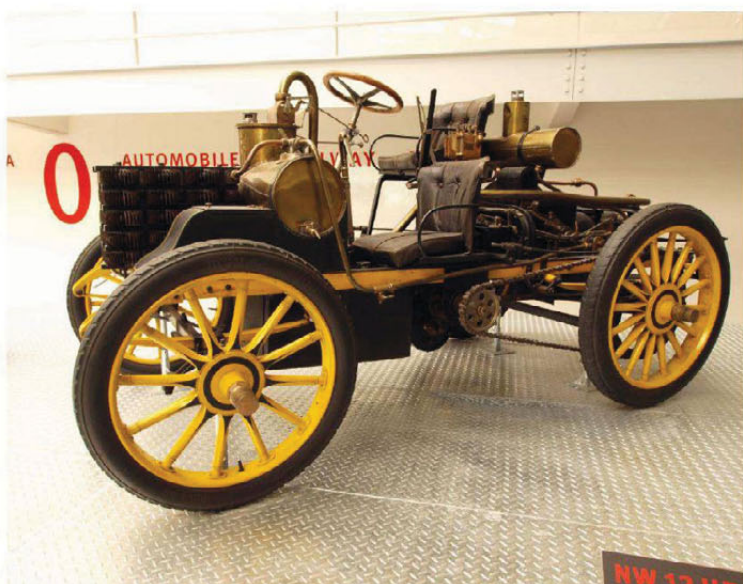


WIKI / GRANADA TURNIER CC-BY2.0



WIKI / ALF VAN BEEM CCO

Spesialracere: 16-hesteren til Benz var beregnet på landeveisløp, og er antakelig bilen som Eugen Benz ville delta i Gordon Bennett med. Riktignok er den ikke helt hvit slik race-reglementet krevde, men tofarget hvit/blå. Foto: Produsenten. Theodor von Liebiegs 12-hesters NW var primært tiltenkt bakke- og baneløp, men bærer likevel Gordon Bennetts nasjonalfarger for Østerrike: Gul og svart.



WIKI / ALF VAN BEEM CCO

senere i uka med sprintløpet på Promenade des Anglais i Nice, rett utenfor villaen hans, som Alfred Levegh vant med 81 km/t i den nye 28 hk Mors-racere.

Så i ukas avsluttende bakkeløp fra Nice til La Turbie fikk den skadde Braun mekanikerplassen ved siden av føreren Bauer i «Mercédès II». Nå fikk det bære eller briste, og det bristet allerede i første sving: Bilen mistet grepet, dreide 180 grader og smalt så hardt i fjellveggen at både Bauer og Braun ble kastet ut og skadet – førstnevnte så alvorlig at han døde dagen etter. Levegh vant for øvrig dette løpet også.

Det første Gordon Bennett-racet

14.juni arrangerte ACF det første mesterskapet mellom bilproduserende nasjoner. Cupdonator og sponsor var den søkkrike amerikanske forleggeren James Gordon Bennett jr.

som bodde i Paris der han utga International Herald Tribune. Hvert land kunne stille maks 3 biler som måtte være produsert innenfor egne grenser, selv dekkene, mens førernes nasjonalitet var uvesentlig. Hvert land fikk også sin egen identitetsfarge. Løpet skulle gå fra Paris til Lyon.

ACF bestemte at Panhard-Levassor skulle representere hjemlandet med tre blå biler – merket hadde som nevnt enorm innflytelse i klubben, og da hjalp det ikke at deres franske konkurrenter med Mors i spissen reagerte kraftig mot avgjørelsen. De eneste utfordrerne var amerikanske Wintons røde bil (se forrige bolk) og Belgia med en gul Snoeck som var en lisensbygd fransk Bolide, for øvrig kjørt av verdensrekordinnehaveren Jenatz.

Eugen Benz skulle kjøre en hvit bil av eget merke for

Tyskland, men trakk seg etter å ha ankommet Paris.

Alle unntatt to Panharder brøt løpet, som Charron vant etter en dramatisk avkjørsel da bilen traff en St. Bernhardshund i toppfart. Hunden kilte seg mellom ramma og forstillingen

og blokkerte styringen totalt, men Charron hadde flaks og passerte mellom trærne ut på et jorde istedenfor å treffe dem. De siste milene fikk mekanikeren Henri Fournier demonstrert nyten ved å sitte på gulvet i den nye raceren, for på den måten

kunne han holde den løsslåtte magneten inntil svinghjulet slik at seieren kom i boks.

Alfred Levegh stilte for øvrig opp for Mors utenfor konkurransen for å demonstrere mot ACFs uttakspraksis. Han gjennomførte strekningen på nest raskeste tid foran Girardots Panhard på den «offisielle» andreklassen.

Motorsport som prøvegren i OL

Fra 14. mai til 8. oktober sto Paris for den andre sommerolympiaden i moderne tid. Men det ble tidlig klart at IOC sto svakt organisasjonsmessig, slik at hele olympiaden ble underlagt ledelsen for Verdensutstillingen. Resultatet ble en kaotisk utvanning av arrangementet uten åpnings- og avslutningsremonier og med prøve-øvelser der reglene var mildt sagt uklare. En av dem gjaldt

motorsport i 16 forskjellige «grener» for alt fra mc til nyttekjøretøy!

For å gjøre det enkelt for seg selv mht. hastighetsløp, huket arrangørene olympiadestatusen på årets lengste race fra Paris til Toulouse og tilbake, som gikk gjennom 1400 km i dagene 25.-28.juli. Levegh vant det med 1 time 20 minutter til gode på nærmeste Panhard og kunne innkassere 8000 franc i tillegg til gullmedaljen.

Blant de ni raskeste i løpet var også fire DBB-trehjulere klassifisert som motorsykler. Disse var blitt veritable fartsmaskiner, der førerne lå framoverbøyd over styret som de stadig vekk skallet i når de passerte store, tverrgående dreneringsrenner i veibanen hvis de ikke oppdaget dem tidnok i støvskyene. Georges Teste vant klassen og ble nr. 5 totalt. Louis Renault vant voituretteklassen og ble nr. 10 totalt. Bare 21 av 55 deltakere fullførte racet. En av de som brøt var Selwyn Edges Napier, den første britiske bilen i et kontinentalt race.

I løpet av året toppet også motsetningene i Dreyfus-spørsmålet seg i den franske bilspporten.

Etter grev de Dions brudd med sportsavisen Le Vélos eier og redaktør Pierre Giffard som følge av deres uenighet om saken, fikk de Dion nå kjente tungvektene i bilbransjen som Adolphe Clément og Edouard Michelin til å gå sammen med ham om en konkurrerende avis, L'Auto Vélo. Racersyklisten Henri Desgrange ble redaktør. Den nye avisen ble trykket på gult papir siden Giffard brukte grønt.

Verd å nevne er også at Charles Rolls vant 1000 miles-løpet i England med en Panhard, og ikke minst Anne-Marie Lutzmann, den nye kona til bilpioneren som ble enke-mann etter ansettelsen som Opel-konstruktør i 1899. Fru Lutzmann ble nemlig fabrikkfø-



WIKI/ANDRÉ RITZINGER CC-BY-3.0

Premium-debutant: Belgiske Nagant entret bilindustrien med franske Gobron-Brillié bygget på lisens. Dobbelstempelmotor på 14-15 hk.



WIKI/PETER TURVEY CC-BY-SA 2.0

Starten på noe stort: Den første Napier var basert på Panhard-Levassor 8CV men med egen motor på en hk mer, og ble det første engelske bilmerket som deltok i kontinentale billøp. De tok også klasseseier i briteres første 1000 miles trial.



WIKI/JØRGENSEN MI CC-BY-SA 3.0

Friksjonsoverføring: Maurer-Union var en tysk debutant med selvstendige, interessante løsninger på den tekniske siden.

Høyst original: Kvalitetsmerket Lanchesters første seriemodell var en 10 HP med «absolutt midtmotor» mellom for- og bakseteavdelingen, og var stinn av spesielle finesser. Bildet vider den noe sterkere 12HP fra 1901.



WIKI/CLIVE BARKER CC-BY-SA 2.0

rer for Opel i et internasjonalt baneløp i Frankfurt, og om hun ikke var verdens første kvinnelige sådanne må hun i hvert fall ha vært Tysklands.

Viktige debutantmerker

Hvilke nye bilmerker man kan regne som de viktigste i 1900 avhenger om man vektlegger bl.a. levetid, markedsuksess, innovasjoner eller «varig status». Få av nykommerne skulle overleve 1. Verdenskrig, men engelske Swift solgte i betydelige antall fram til 1931, mens deres landsmenn Napier og nederlandske Spijker ble regnet som premium brands til de forsvant etter et kvart århundres eksistens. Det samme gjaldt Horch og Isotta Fraschini, som begge gjorde comebackforsøk også etter 2. Verdenskrig.

Men i første omgang bygde alle de nevnte merkene små og mellomstore biler. Kun Napier bød på en såpass stor modell som 16 hk. Det samme gjorde det debuterende, belgiske Nagant som skulle bygge biler av høy standard fram til 1928.

Tyskland holdt bilutstillinger med sine egne utmerkelser til debutanter. I Frankfurt vant Scheibler gullmedalje for en voiturette konstruert av Willy Seck, som ikke fikk lov til å bygge biler av styret i motorfabrikken hans far hadde grunnlagt enda Willy sto bak suksessmotoren Gnom, som snart skulle bli enda mer berømt som Gnome i Frankrike. Scheiblerbilene oppnådde snart en god eksport til England. Derimot ble sykkelfabrikken Victorias voiturette som vant gullmedalje i Nürnberg bare bygget på bestilling. En viktig tysk nyhet var også den friksjonsdrevne Maurer-Union.

Frankrike hadde selvsagt en bråte nye merker, hvorav Dupressoir og Côte skulle holde det gående til utpå 1910-tallet. Også luftfartspioneren Clément Ader med sine velkjente dampfly-eksperimenter hang seg på, men en av hans tidlige



WIKI/ELL BROWN CC-BY-SA-2.0

Kongehusbil: Edward, Prinsen av Wales, fikk kjøpt inn to Daimler 6HP som det britiske kongehusets første biler.

kunder, norske Clarin Mustad, fikk senere erfare at i hvert fall hans eksemplar var av så dårlig kvalitet at han år for år måtte bygge om alle bilens løsninger bit for bit.

Brødrene Lanchester hadde allerede et par prototyper på rullebladet, men først nå kom de med sin første seriemodell, Ten. Det var et gjennomtenkt og originalt kjøretøy i ethvert henseende, av topp kvalitet og med ultimat komfort for sin tid. Den luftkjølte, horisontale 2-sylindre 4-liters motoren hadde to veivstenger pr stempel som gikk til hver sin veivaksel. Disse roterte mot hverandre for optimal balanse og var koblet til en 3-trinns episyklisk girlosning. Alt det mekaniske var plassert midt i bilen og skilte de ombordværende i en «avdeling» på hver side. Det halvbærende karosseriet hang på lange halvelliptiske cantileverfjærer, men siden hele bilen var bygget lavt ble kjøreegenskapene likevel ypperlige. Riktignok var styringen med spak, men den var på utsiden av karosseriets høyreside og kunne enkelt betjenes med høyre hånd. Men det var vanskelig å finne kunder som ville våge seg på noe så langt fra normalen, og ingen av de seks første demobilene ble solgt.

Nytt om navn

Som vanlig skiftet flere merker navn i forbindelse med eierskifter og omorganiseringer. Således ble franske Fernandez til La Sirène og Bégot & Mazurié til Bégot & Cail, mens Ailloud utvidet til Ailloud & Dumond. Britenes Hurst & Lloyd ble til Lloyd & Plaister, Dougill til Loidis og Mearns Motor til St. Laurence. Belgias Pittevil endret navn til noe så tungvint som Metaalwerken van Antwerpen, og i Italia ble Orio-delen fjernet fra Orio-Marchand mens Bender & Martiny fra nå av het Perfecta.

I Østerrike-Ungarn trakk Wilhelm Stift seg fra Braun for å starte Celeritas. Georgia Knap forlot sin belgiske bilfabrikk og flyttet hjem til Frankrike for å fortsette der med mc og motorer. Jacques Fischer-Hinnen fra sveitsiske Helvetia dro til Praha for å konstruere nye elbiler for František Krizik. Og selv om Charles Brouhot døde, fortsatte produksjonen av Brouhot-biler videre.

I England falt Harry Lawsons MMC-konglomerat stadig mer fra hverandre og måtte nok en gang reorganiseres. Humber greide å fristille seg fra dem og gjennomgikk en egen reorganisering. Daimler var jo allerede fri og Edward, prinsen av Wales, kjøpte to 6-hestere som ble de



WIKI/BUCH-TCCO

Sped start: Wilhelm Stifts vesle Celeritas var av et ganske annet format enn bilene han senere bygde sammen med brødrene Gräf.

første bilene eid av landets (og muligens Europas?) kongehus. En mer tragisk historie lå bak det nye engelske merket Capel, som først kom i gang etter initiativtakerens død i 1899 og bare varte i et drøyt år.

Merker som forsvant

Langt de fleste (over 50) tilbydere som forsvant i Europa i 1900 hadde vært kortlevde og av kategorien som bygde lette kjøretøy mellom 2 og 5 hk, typisk med 1-sylindrede kjøpemotorer. Blant dem var de franske brødrene Le Blon hvorav den ene, Hubert, skulle bli en profilert racerfører med sin kone som mekaniker og som senere avsluttet livet som flypioner. Élan, som fram til nå også hadde blitt lisensbygget hos belgiske Germain, var også blant de nevneverdige.

Blant produsentene av større biler var det bare tre franske merker som bukket under, alle for så vidt solide og gode. En av dem var pionerbedriften Gautier-Wehrle som hadde startet serieproduksjon allerede i 1894, men sannsynligvis overinvesterte de i utstyr da århundreskiftet nærmet seg. Som en konsekvens måtte også deres belgiske lisenstaker Linon gå over til egne DDB-motoriserte typer. Det oppsto et kortvarig ►



WIKI/ CAPRICORNIS CRISPUS CC-BY-SA-4.0

Flankeradiatorer: Med sin Type C begynte Renault å beskytte radiatorene sine mot steinsprut ved å montere dem langsmed motorkassa istedenfor på tvers helt forrest. Dette er racerutgaven som vant olympiadens voituretteklasse.

firma i 1900 ved navn Wehrle & Godard-Desmarest som kan ha vært forsøk på en fortsettelse, i hvert fall bygde de en bil på noenlunde samme størrelse. Det har også blitt nevnt at Gautier-Wehrle fortsatte med mc og trehjulere, men det er mer trolig at de ble leverandør til Serpollet i forbindelse med sistnevntes comeback på dampbiler. Det var også snakk om at de leverte chassiser og girkasser til det nye britiske merket Sports, som fikk et kort liv.

Etterdønninger i Cannstatt

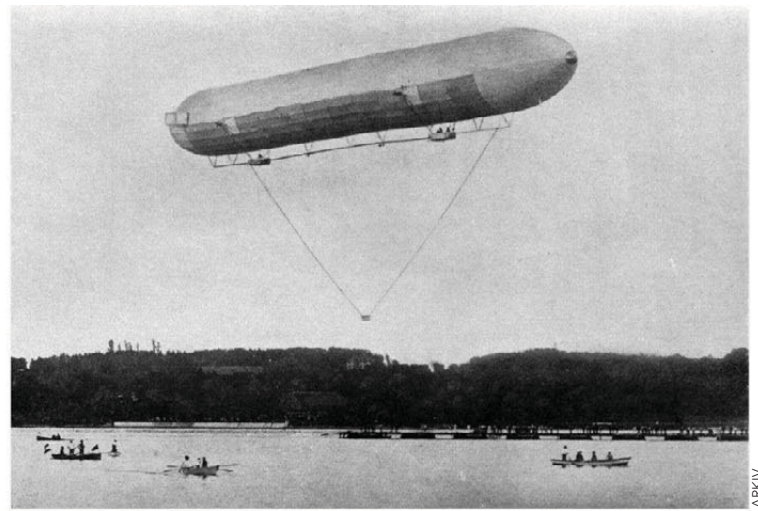
Etter sin katastrofale debut ble ikke Daimlers 23-hestere å se noe mer i internasjonale race, kun i bakkeløp i tyskspråklige land. Men Jellinek fornektet seg ikke: En av bilene ble solgt til William K. Vanderbilt i USA, som døpte den noe morbid til «White Ghost». Med den vant han i september et privat banerace i Newport mot andre bilgale milliardærer.

La Turbie var ikke det eneste tilbakeslaget DMG opplevde dette året. De hadde også levert motorene til den første Zeppelin-eren, LZ1, som endte i Bodensjøen under prøveflyvning

gen i juli. Keiseren selv utnevnte grev Zeppelin til «Sør-Tysklands største tosk» og det tok fem år før det neste luftskipet kom fra dette verftet.

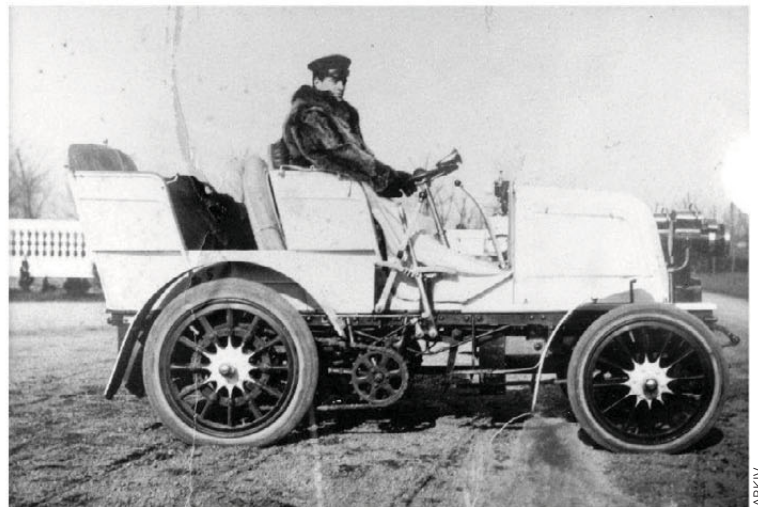
Samme sommer ble Daimler Coventry tilbudt en sammen-slåing med Cannstatt av Frederick Simms, som tidligere hadde stått sentralt i å bygge opp den engelske bedriften men som hadde gått over til DMG der han nå satt i styret. Omtrent samtidig mottok Coventry 50 Phönix-motorer av den minste typen fra DMG som de ikke hadde bestilt. Om leveransen var tenkt som en «medgift» eller bunnet i en misforståelse er uklart, men Coventrys fabrikk-sjef James S. Critchley avsto i hvert fall fusjonstilbudet fra sin gamle venn Simms selv om han beholdt motorene. Småbilene de ble brukt i fikk imidlertid merkenavnet Critchley – britene ønsket ikke å gjøre Daimler-merket for folkelig nå som de var blitt leverandører til kongehuset.

Jellinek var helt desperat etter å få gitt Mercedes-navnet en positiv betydning etter La Turbie-ulykken, og med Gottlieb ute av bildet benyttet



ARKIV

Første Zeppeliner: Prøveflyvningen av LZ 1 falt ikke helt heldig ut, og ble da heller ikke det PR-stuntet som motorleverandøren Daimler hadde håpet på.



ARKIV

Happy ending: William K. Vanderbilt i sin Daimler «White Ghost» – her med baksete.

han sin innflytelse til å bli en formalisert samarbeidspartner med DMG. For Panhard-Levasor ble dette dråpen som fikk dem til å inngå en langsom oppsigelse av Daimler-avtalen, for Panhards biler hadde bransjens lengste leveransetid fra bestilling – hele 20 måneder – og de leveransene måtte først oppfylles.

Jellinek prøvde også å løfte Maybach opp i en mektigere posisjon i DMG, men Maybach ønsket å forbli konstruktør. Det var faget som interesserte ham, dessuten oppfattet han, i likhet med Daimler, Jellinek som altfor manipulerende og «bøs» til å kunne samarbeide med. Da var det bedre å få ordrer, mente Maybach. Og ordrer fikk han:

På «bilen av i overmorgen» og alt den skulle innebære for å høyne sikkerhet, kjøreegenskaper, krefter og status for fabrikken. Maybach skulle lede prosjektet og Gottliebs sønn Paul Daimler måtte inntil videre legge vekk utviklingen av en mindre modell for å backe Maybach. Jellinek selv bestilte 36 stykker, forutsatt at fremtid-bilen fikk navnet Mercedes. Og for å legge ekstra press på fabrikken, bestilte han i juni ytterligere 36 av de andre Daimler-modellene.

22. desember 1900 mottok Jellinek den beste julepresang han noen gang hadde gitt seg selv – det første eksemplaret av den nye 35-hesters Daimler-Mercedes.

©



**ORIGINALEN
SIDEN 1943**



**LANOLINBASERT OLJE
FOR KORROSJONSBEKYTTELSE OG SMØRING**

FLUIDFILM.NO

Fra kongelig «Dis» til kameratslig «dus»



Dette er ment å være en liten fortelling om to hyggelige historier i en kronprins liv, som egentlig ikke direkte hører sammen. Likevel fletter minnene seg inn i hverandre på et spennende «bilhistorisk» sett, fra Larvik.

Tekst: Jan Einar Bredal

Jeg begynner med den bilinteresserte unge, energiske Bjarne Andersen (født 1896). Allerede som 14-åring

jobbet han som smedlærling i smia hos sin far, Nils. Under firmanavnet Bilcentralen fortalte minner at Bjarne Andersen bl.a. satte sammen noen T-Forder, som han solgte fra adressen Haraldsgate 4 (*1) ifølge annonser, trolig både person- og lastebiler. Dette forsøket på Ford-salg i Larvik, stoppet opp

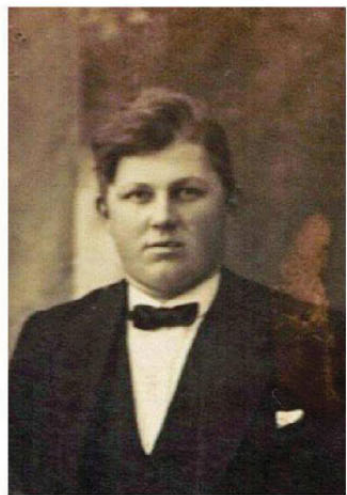
etter at Joh. Larsens Eftf. overtok Ford-agenturet for hele Jarlsberg og Larviks Amt fra 27. mai 1920 (*1). Annonser fra denne tiden viser at han også forsøkte å få i gang salg av Fiat og Studebaker i Larvik.

Bilmannen

Her i Haraldsgate 4 drev faren ei



Métallurgique: «G-39» ble senere overtatt av Oscar Andersen i Heibergs gate 5. Han benyttet den som drosje. Bilen er denne dagen på tur opp Korketrekkeren, med innlagt stopp med nydelig utsikt mot Langangen Kapell.

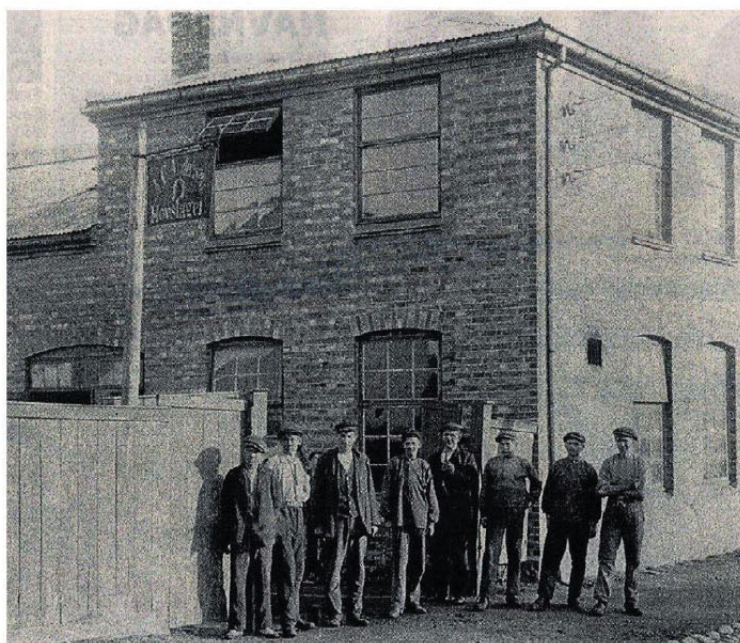


Portrett: Finn Birger Andersen har utlånt dette fine portrettet av Bjarne Andersen.

smie. Etter hvert ble det på denne adressen både bilverksted, salg av Shell bensin og United States Automobilgummi, foruten det som denne lille historien egentlig handler om, en «chaufførskole». I 1914 hadde faren, Nils, ifølge familieminne startet sjåføropp-læring. Fra medio april 1922



Gummi: Denne annonsen for United States Automobilgummi dukker opp flere ganger i tidens aviser, som her i ØP.



Starten: Det var her i Haraldsgate 4, i sin fars smieverksted, at Bjarne Andersen startet sitt lille bilverkstedsfirma.

åpnet Bjarne Andersen en bilsentral med 6 biler, garasje og kontor i sin far, smedmester N. C. Andersen's gård. Herfra kunne han tilby sine kunder at han kunne motta bestillinger på biler til alle døgnets timer, og det visstnok til meget lave priser. Gjennom flere annonser i lokalavisene høsten 1921

skriver han at «I grunden er det ikke vanskelig at forstaa, at folk strømmer ind, naar man kan faa en chaufførskole for kr 100,00.»

I tillegg er det vel også verd å nevne at han var en ivrig sportsmann og dertil en dyktig keeper på Larvik Turns herrelag i fotball. (Amtstidende skrev

sågar i mai 1916 at «Bjarne Andersen viste seg at være utmærket som Maalvogter, han passet paa som en «Smed»!) Vi finner ham også som frisk og dyktig deltager i Automobilløp på Hovlandbanen på 20-tallet. Blant bilene han hadde i stallen sin var en Metalurgique (G-39) (*2) og en Studebaker (G-25). Hans far Smedmester Nils Carl Andersen er i 1922 oppført med en Ford (G-11), brukt som drosje, Det er vel ikke urimelig å tenke at denne vognen også inngikk i «Bjarnes stall».

Sertifikatet

Kronprins Olav ankom Larvik Stasjon med toget fra Kristiania kl. 04.40 om ettermiddagen onsdag den 13. juli 1921 sammen med de rundt 80 andre av årets kadettaspiranter. En mengde skuelystende hadde samlet seg både innenfor og utenfor stasjonsområdet. «Naar fotografiapparatene rettedes mot ham smilte han og rystet energisk på hodet»! Etter ankomst fortsatte turen med de unge soldatene om bord i lokalbåten D/S Viken til Fredriksvern. Kronprinsen hadde akkurat fylt 18 år, og var opptatt som elev på infanterilinja ved Krigsskolen, som om sommeren holdt til i Fredriksvern (Stavern) på den tiden.

Selv om kronprins Olav allerede kunne kjøre bil, måtte han «gjøre seg fortjent» til å ta sertifikatet, som bevis på sine lovpålagte kvalifikasjoner. Det skulle vise seg at det ble Bjarne Andersens Chaufførskole han valgte å ta sine læretimer hos. Og det var ikke mange timene den unge kongelige arvtageren brukte, før han fikk sitt etterlengtede sertifikat. Uten at jeg har funnet dette dokumentert, så ville trolig kronprinsen måtte ha en oppkjøringstime sammen med byens bilsakkyndige Hansteen, slik alle andre måtte gjøre i henhold til «Lov om bruk av motorvogn» av 21. juni 1912».

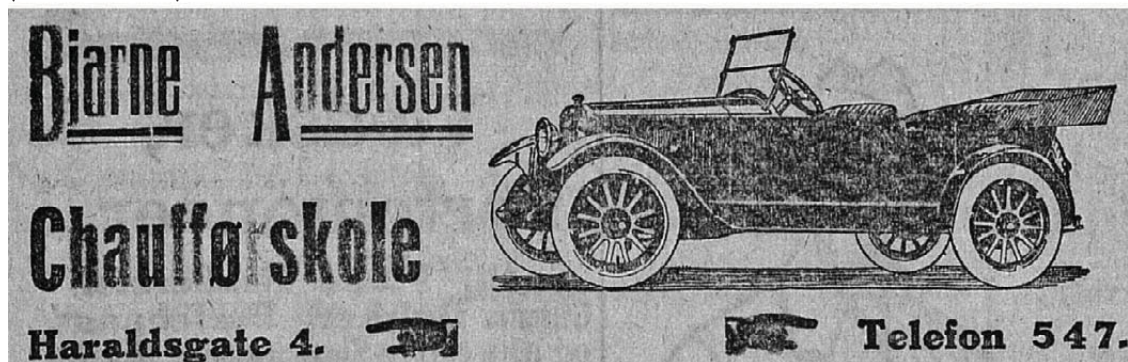


Kronprins Olav: Trolig var «G-39», den 1914 modellen av Métallurgique som Bjarne Andersen benyttet som skolevogn. En av de vognene som Kronprins Olav fikk anledning til å kjøre, under den tiden han deltok på kjøreskolen. Her er et fotografi fra 1923, da bil og fører har passert Bommestad Bru.

Kjøreskole: En liten, ofte benyttet, pent dekorert annonse for Bjarne Andersen Chaufførskole. (ØP 15.12-1920).



Humor: Bjarne må ha vært en herre med godt humør, det skulle i alle fall denne spesielle annonsen tyde på.





NORDLANDSMUSEET

„Ford“ personbil,
5 sætes, elektrisk lys, leveres fra lager
Kristiania for kr. 5800.
Kan demonstreres i Haakonsgate 4.
BJARNE ANDERSEN.
Telefon 547.

FAKSIMILE FRA ØSTLANDSPOSTEN

Annonse 1920: Den 25.3-1920 rykker Bjarne Andersen inn en Ford personbilannonse i ØP. Vognen kan besees på adressen Håkons gate 4. Om dette er en litt uheldig feilskrivning fra avisens side, vites ikke. Verkstedet hans lå jo Haraldsgate 4. Men på den annen side, var «feilskrivningen» svært, svært kort vei fra hans bosted på den tiden.

Nyttig: Lasteautomobilannonsen derimot, kan potensielle kunder besees på verkstedadressen Haraldsgate 4 Annonse fra Amts 31.3-1920.

„Ford“ lasteautomobiler
leveres fra lager i Kristiania
for kr. 6000.00.
Kan besees i Haraldsgate 4.
BJARNE ANDERSEN.
Telefon 547.

FAKSIMILE FRA AMTS

**„Fiat“
og »Studebaker«**
person- og laste automobiler
anbefales som de bedste
paa markedet, samt
United States automobilgummi.
Bjarne Andersen.
— Tilf. 547. —

FAKSIMILE FRA ØSTLANDSPOSTEN

Større utvalg: Bjarne Andersen forsøkte seg også på å selge Fiat + Studebaker til Larviks befolkning. Dette klippet er fra ØP 2.3-1920.



UKJENT

Fugleperspektiv: Solhaug, Nanset er et løkkeanlegg oppført i 1877 med stor, rikt dekorert hovedbygning i historistisk stil, sidebygning og et vinkelformet uthus rundt et sluttet gårdsrom. Fotografiet er fra ca. 1940.

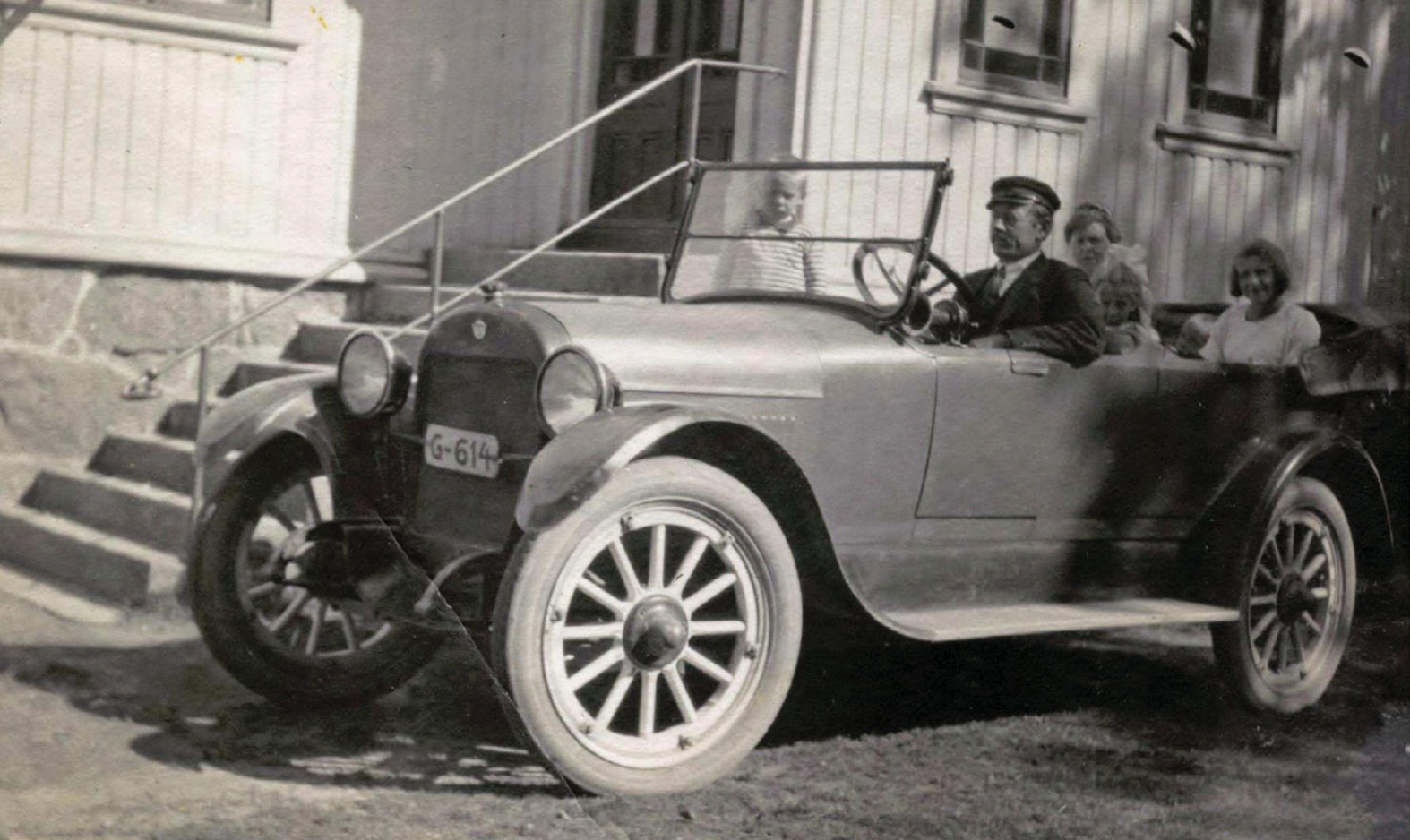
Om de familiære minnene etter Bjarne Andersen er helt rett, vites ikke, men det sies at kronprins Olav «feiret utmerkelsen» hjemme hos sjåførskolelæreren privat.

I et brev innsendt av familien Andersen på 1990-tallet, bekreftes det i et svarbrev fra Slottet av vår daværende Kong Olav V's Kabinettsekretariat, at kongen godt kunne huske sine lærertimer hos Bjarne. Spesielt nevnes det den store gleden kronprinsen den gang hadde hatt av å få kjøre de flotte importerte bilene som ble stilt til hans disposisjon under kjøretimene!

Dessverre ville livet det slik at chafførskolelærer Andersen fikk et relativt kort opphold her på jorden. Under en badetur til Jordfallet i Larviksfjorden i slutten av juli 1923, var han så uheldig under stuping å slå hode og nakke så sterk at det førte til lammelse over hele kroppen. Han døde bare 27 år gammel av akutt nyresvikt den 30. juli på Larvik Sykehus. (*3)

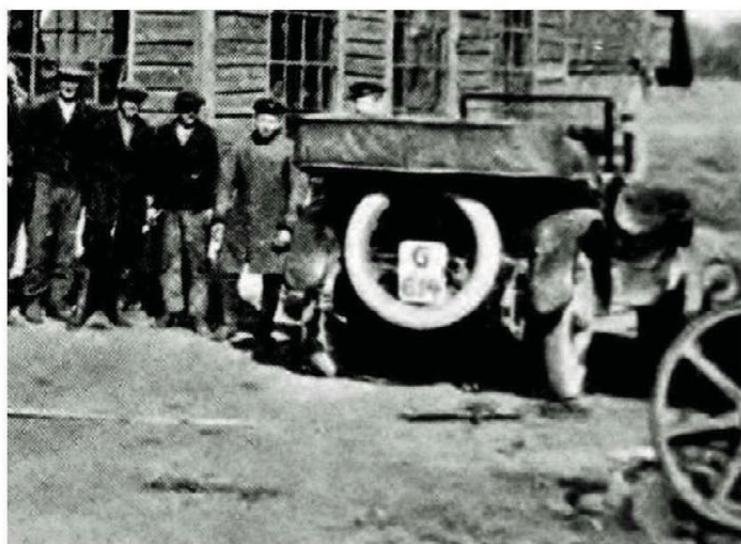
Et vennlig og jordnært bekjentskap

Så tidlig som fra 1918 hadde Jens Larsen «Solhaug» (1885–1975) (*4) startet med drosjekjøring. Men allerede som 14 åring, hadde han reist som førstereisgutt på «de 7 hav». Livet som sjømann medførte mange lange måneder hjemme fra og med et ekteskap og to barn i 1917, fant han det betimelig med mer «jordnært liv». Han var sannsynligvis den første drosjeeieren på Nanset som benyttet nyvinningen; automobil. Larsen hadde i 1917 kjøpt den sveitserstilbygde løkkeanlagde eiendommen «Solhaug» (*5), som lå på østsiden av Nansetveien nord for Borgejordet. Biler var fortsatt en stor sjeldenhet, men han merket snart at hans drosjetjenester var ettertraktet og det varte ikke lenge før han måtte knytte til seg flere sjåfører. I andre etasje i bryggerhuset inne ►



UTLÅNT AV HELENE BRAATHEN

Buick: På dette herlige bildet av Jens Larsens Buick, «G-614», med Larsen selv ved rattet. Kona Gudrun er plassert bak på venstre side.



UKJENT

LUDVIK ISACHSEN

Hos Isachsen: I et av Ludvik Isachsens gamle album fant jeg et fotografi av en «G-614» utenfor Isachsens eget verksted i Skiringsalsgate 51 på Vestre Halsen. Årstallet skal være rundt ca. 1918. Kan dette ha vært en av Jens Larsens sine gamle biler, mon tro?



Staselig: At Solhaug var et mer en gjennomsnittlig vakkert hus, er det ingen tvil om. Bildet er hentet fra den tiden da P.A. Johannessen bodde der.

i gården, innredet han ett vaktrom og ifølge Telefonkatalogen 1927–28 var han da «autorisert chauffør» for automobilene G-612 og G-614.

Drosjeturene

En dag ringte telefonen på «Solhaug». Det var et påtren- gende behov for en drosjebil fra jernbanestasjonen i Larvik med

tur til Fredriksvern. Det var Kronprins Olav som ventet, ble det opplyst av innringeren. Kronprinsen, var som allerede nevnt, kadett, hadde så vidt begynt på sin militære utdan- nelse ved krigsskolen der ute og året var 1921.

Sjåføren som var «på tur», må ha blitt svært engstelig for dette ærefulle oppdraget og nektet å

kjøre, derfor måtte sjefen sjøl, Jens Larsen, ta turen ned til jernbanestasjonen for å hente Hans Majestet. At dette skulle vise seg å ha vært et «godt bytte», ble bekreftet ved senere gjentatte oppringninger bl.a. fra jernbanestasjonen, hvor Kronprinsen spesielt hadde bedt om skyss med herr Larsen som sjåfør. Dette skjedde vanligvis

når Hans Kongelige Høyhet kom tilbake fra besøk hjemme i hovedstaden. Men Kronprinsen deltok også ved flere anledninger i festligheter ved distriktets mest berømte utested, Farris Bad, og her sto Larsen alltid oppstilt til avtalt tid, for retur av HKH til Leiren i Fredriksvern noen kilometer unna.

«Grisekjøring»

Selvfølgelig var det de vanlige oppdragene som fylte hverdagene for «Nanset-chaufførene». En dag, på vei hjem fra et oppdrag til Brunlanes noen tid senere, ble Larsen tatt igjen av en automobil med betydelig høyere hastighet. Med gjentatte «honk» i hornet, tilkjennega den godt innpakke sjåføren bak, at han ville forbi. Veiene på den tiden, var meget hullede, til dels også svært smale med stabbesteiner langs grøftkantene, så derfor var det ikke alltid lett å vike plass på blunket. Men så snart det lot seg gjøre, kjørte Larsen til siden og slapp mannen i bilen bak forbi.

Ikke før hadde vedkommende passert, før han bremsset opp, stoppet og ut av bilen spratt ingen ringere enn Kronprins Olav. Han hadde etter hvert fått sin egen bil med seg til Fredriksvern. Med ett stort smil om munnen hilste han på drosjechaufføren og sa; «Tusen takk for at De lot meg passere, herr Larsen, jeg har det nemlig svært travelt i dag!» Deretter hastet han tilbake til sitt sportslige kjøretøy og forsvant «i en støvsky» mot byen.

– Ja, slik var det den gang man hadde tid til å ha det travelt! Selv om jeg slett ikke har noe bevis for dette, kan det kanskje være en viss sannsynlighet for at vognen kronprinsen kjørte denne dagen, kan ha vært hans første «voksne» bil «A-3», en Fiat 501, som han hadde fått i gave på sin 21. års dag den 2. juli 1924.

Torpedering

Jens Larsen, som egentlig var sønn av en skipsreder i Sandefjord, hadde «saltvann i årene». Det var derfor naturlig for ham å ta skippereksamen, slutte med drosjevirkomheten og dra til sjøs. Da krigen kom var han fortsatt sjømann om bord på «Kosmos II». Skjebnen ville det slik at en dag, da skipet lå til havn i Brooklyn, New York høsten 1942, skulle han få en

jernkrok i ansiktet, trolig fra en vinsj, med det resultat at nesen brakk. Skaden kunne ikke behandles skikkelig om bord og han havnet derfor på sykehus i New York. Selv om ulykken hadde vært ille ute for Larsen, skulle det vise seg å bli en mye verre skjebne for skipet og flere av hans kollegaer om bord. Skipet, som skulle i konvoifart til Storbritannia, ble torpedert 10 dager etter avreisen fra New York. Til tross for avtale med engelske myndigheter om ikke å bruke kokeriene på Atlanterhavsfarten, ble altså kokeriet beordret til Atlanterhavsfart. Det var den 28. oktober 1942, «Kosmos II» ble torpedert av en tysk ubåt, på sin tredje tur over dammen. Ingen ble drept under dette angrepet. De overlevende ble til alt hell plukket opp av et britisk handelsskip, SS Barrwhin. Uheldigvis ble også handelsskipet torpedert, neste dag. Denne torpederingen tok over 20 liv, de fleste norske.

Møte i Carnegie Hall

Etter sykehusoppholdet søkte Larsen arbeid i storbyen, mens han skulle restituere seg helt. En dag ville han sammen med venner, på en festlighet i den navngjetne Carnegie Hall. Sent ute som han var, sto han på toppen av trappen for å orientere seg om sitteplassene i den store, mektige salen. Da oppdaget han at et kongelig følge med Kronprins Olav og Kronprinsesse Märtha i spissen, var på vei inn i salen og mot trappen opp sin losje. For å slippe følget forbi, trengte Larsen seg opp i ett hjørne. Men idet Hans Majestet passerte, gjenkjente han utrolig nok Larviksmannen. Med sin kameratslig og lattermilde stemme, påpekte Kronprinsen i «dus-form»; mens han la en kraftig hånd på Jens sin skulder: «Er du også her?!». Før Kronprinsen hastet videre og forsvant i folkehavet, rakk Larsen så vidt å utbryte; «Og du også!»



UTLÅNT AV PREBEN COLSTRUP

Stram kar: Portrett av Jens Larsen, Solhaug, etter han kom hjem etter krigen.

Merknader*:

*1. Historien om Joh. Larsens Eftf. «den glemte Fordforhandleren», ble publisert i Norsk Motorveteran nr 1 – 2, 2024.

*2. G-39 en Metallurgique, «Fra statsrådbil til skolevogn», er omtalt i Norsk Motorveteran nr 9 i 2019.

*3: Minnene her er basert på flere samtaler med Bernt Helge Andersen, og brev til og fra slottet i oktober 1990, samt brevveksling med Finn Birger Andersen.

*4: Denne historien er basert på forhenværende drosjeeier og styrmann Jens Larsens minnetellinger til sin datter Helene Braaten og et brev han sendte til Kong Olav, da Kronprins Harald forlovet seg med sin Sonja i mars 1968.

*5. Byggherren til Solhaug, Peder Anton Johannessen (1832 – 1895), var født i Stavern og startet sin karriere som postbetjent i Larvik. Han etablerte i 1850-årene ekspedisjon knyttet til rutedampskip og ble en drivkraft for å få bygget ut havnen i Larvik i takt med den økende trafikken utover i 1860-årene. I midten av 1870-årene var to dampskipsbrygger anlagt. Johannessens vare- og passasjerekspedisjon ekspanderte, hvilket satte ham i stand til å kjøpe den som ble kalt «Steneløkken» og bygge Solhaug i perioden 1877–78. Hvem som har vært arkitekt eller byggmester, har det ikke latt seg gjøre å bringe på det rene.

Bilene

Diverse tidlige biler i Jens Anton Larsen eie:

G-612 (se G-666) Benz, nykjøpt 30.6.1920. Larsens datter, Helene Bråten, fortalte at bilen ble gitt i gave til Nanset Barnepark rundt 1950.

G 614 Reo, brukt som drosje (Bil-Boken 1922)
G-614 Renault, 7 seter brukt som drosje 1923–25

G-666 Benz, Drosje. (Bil-Boken 1922)

G-614 Peugeot 6 seter 1920, brukt som drosje 1925–1928. (Bil-Boken 1927) (brant 26.6.1928)

G-842 Ford TT 1925 last (Bil-Boken 1927)

I 1909 ble eiendommen solgt av hans arvinger til Norske Kvinners Sanitetsforening, som i 1917 solgte den videre til skipsfører Jens Larsen fra Sandefjord. – Dagens Sophus Bugges vei 24A, Solhaug, er et løkkeanlegg oppført i 1877 med stor, rikt dekorert hovedbygning i historistisk stil, sidebygning og et vinkelformet uthus rundt et sluttet gårdsrom. Løkkeanlegg fra denne tiden som er bevart med sine sekundærbygninger intakt er sjeldne, og det er få slike på listen over fredede kulturminner. Hovedbygningen er også et av få bevarte eksempler på privatboliger i en tyskinspirert historistisk stil som gjorde seg gjeldende i norsk trearkitektur i tredje kvartal av 1800-tallet. Den er sjeldent rikt dekorert, og den er sjeldent godt bevart. – Bygningsmassen er nå fredet.

KILDER: Egen samling, Boken «Mitt kjære Nanset», 2016, Bernt Helge Andersen, Finn Birger Andersen, Helene Braaten, Preben Colstrup, «Settepoteter, hvalfangst og krigshistorie», 2024, Ivar Stav, Diverse «Bilbøker», Diverse utgaver av lokal avisene Jarlsberg og Larviks Amtstidende + Østlands-Posten.

Bli fast leser av

MOTOR VETERAN

Halvt eller helårsabonnement

Få Norsk Motorveteran
t-skjorte i velkomstgave!



Bestill på SMS eller ved å
skanne QR-koden:

Et halvt år kr 599

Fire dobbeltnumre + en spesialutgave
Send NMV29 til 2205



Ett år kr 1099

Åtte dobbeltnumre + to spesialutgaver
Send NMV28 til 2205

+ kr 49 i porto i forsendelse for gaven

Abonnementet løper til oppsigelse. Etter introduksjonstilbudet vil faktura for neste periode være kr 679 for halvår og kr 1179 for ett år

I hjertet av
Telemark!

Verdensarvløpet

Lørdag 14. juni Notodden



Veteranbilene
kommer hjem til folk

Bli med og kjør i Sam Eydes hjulspor i UNESCOs verdensarv på Notodden!



For alle veterankjøretøy over 30 år (bil, moped, mc osv.)

 Verdensarvløpet i
Notodden

INFO/PÅMELDING

1998nkf@gmail.com
Svein: 99236218

Arrangør:



UTSTEIN KLOSTER

Hotell

Veteranbiltreff på Utstein Kloster Hotell?

Ta med veteranbilen og nyt en uforglemmelig helg på vakre Mosterøy!
Kjør på svingete landeveier gjennom storslått natur, still ut bilen din på vår romslige
parkeringsplass og slapp av med førsteklasses mat og overnatting.

Bestill plass nå – vi gleder oss til å se dere!

www.ukh.no

Spesialtransport i 1984:



To trekker og en dytter

I 1984 fraktet TRANS-EUROP, en internasjonalt transportør med egen tungtransportavdeling, en stådel til et kjernekraftverk. Delen veide hele 292 tonn, så tre lastebiler måtte til.

Vi fulgte spesialtransporten den gang.

Tekst og foto:

Gerlach Fronemann

Bearbeidet av:

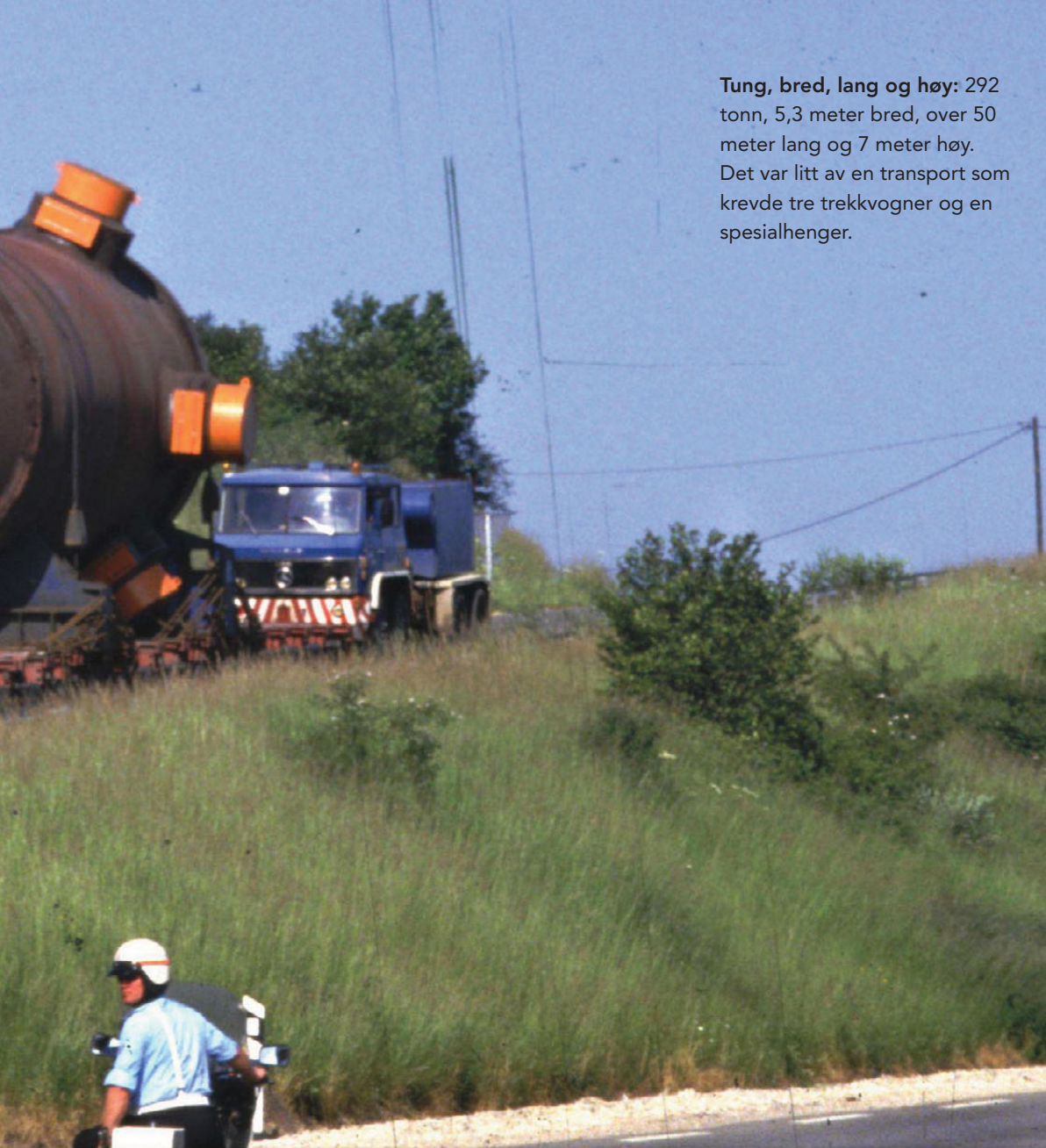
Tormod Granath-Magelssen

Gode forbindelser kan være veldig nyttige. Som noen tidligere kolleger i det internasjonale transportselskapet TRANS-EUROP, der jeg hadde vært internasjonal sjåfør fra 1975 til

1979. En dag i mai 1984 ble jeg oppringt: «Gerlach, vi kommer til å ha en veldig spesiell jobb, å frakte et 292 tonns stålelement til et kjernekraftverk fra Le Creusot til Chalon-sur-Saône i Burgund.». Jeg hadde nettopp

startet å jobbe for transportmagasiner, så dette ville være en fantastisk historie.

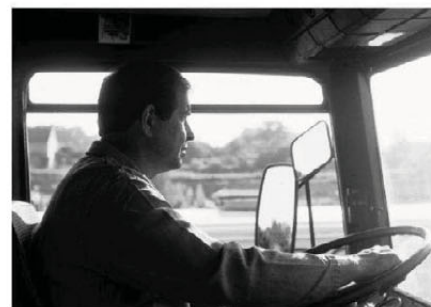
I løpet av min tid hos TRANS-EUROP hadde jeg fulgt flere spesialtransporter med en av følgebilene så jeg



Tung, bred, lang og høy: 292 tonn, 5,3 meter bred, over 50 meter lang og 7 meter høy. Det var litt av en transport som krevde tre trekkvogner og en spesialhenger.



Sjefen: Gilbert Picamelot, kalt «Picam», gir ordre om girskift, akselerasjon og nedbremsing via radiokommunikasjon. Trekkvogna er en Nicolas Tractomas 8x4.



«Picam» i Tractomas: Førerhuset ble introdusert av Berliet i 1972, kanskje den mest avanserte i Europa da. Ford, Nicolas og Renault brukte det i årevis på lastebilene sine.



Kjøling: Nicolas Tractomas med kjølesystemet bak førerhuset. Sistnevnte er det Berliet/Renault som står bak.

visste hvordan denne transporten kunne bli. Jeg møtte opp dagen det hele skulle skje og traff teamet ved en 30 meter høy hangar i støperiet på Le Creusot, et mangeårig senter for stålproduksjon i Frankrike. Trekkvognene ventet utenfor, mens den Nicolas-bygde tilhengeren fortsatt sto inne. Det var en typisk henger for dette formålet, bestående av en rekke moduler som kunne hektes sammen i lengde eller bredde, alt avhengig av hva som skulle fraktes. Her var det i kombinasjonen 3 x 16. Det betyr at 16 elementer av fire hjul ble satt i lengden og tre rader i bredden, noe som blir 192 hjul. Hydraulikksystemet og lufttilførselen

ble generert av et aggregat, en Deutz-motor, plassert på tilhengeren.

Spesialutstyr

Trekkvognene besto av en Renault R 360 med V8 på 360

HK (2,5 m bred), en Nicolas Tractomas 8x4 (3,1 m bred, 3,5 m høy) med en Mercedes V12 med 525 HK og momentforsterker, samt en Willeme 8x4 (2,9 m bred) med en Mercedes V12 485 hk og 12-trinns

Fuller-kasse. Trekkvognene var lastet med tunge containere fylt med ballast, for å få ekstra godt marktrykk. Sjåførene var Alain Douheret i Renault forrest, og Gilbert Picamelot, kalt «Picam», på Tractomas, begge ►



Vekt for traction: Ved depotet til Trans-Europ heiser mobilkranen containeren med 8 tonn ballast på Willeme 8x4. Det er viktig å ha maksimalt marktrykk.



Full kraft: «Picam» og hans Tractomas trekker den lastede spesialhengeren ut av den 30 meter høye fabrikkbygningen.



Nysgjerrig: Hva skjer her? En lokal bonde får med seg omplasseringen av trekkvognene.

skulle trekke. Bakerst var Michel Rattenet, en liten kar som bare ble kalt for «Pupusse» eller «La Pusse» (betyr loppen), i sin Willeme som både skulle bidra til å dytte samt bremse.

«Picam» rygget sin Tractomas inn og koblet den til den opplastede tilhengeren, før han trakk den sakte ut av hangaren. Så fikk de to andre sjåførene plassere sine kjøretøyer og koble dem til tilhengeren de også.

Etter en veldig nøye teknisk sjekk av hele settet, kom sjefen for tungtransportavdelingen, Christian Thomas, som skulle lede hele transporten stående på tilhengeren og bevege seg mellom venstre og høyre side, mens han skulle gi sine ordre via radio. Fra førerhuset i sin Tractomas var «Picam» ansvarlig for å gi kjøreordrer til Alain

og Michel. For eksempel: «Nå blir det en bakke. Gi gass nå, men ikke for mye!» eller «Nå går vi utforbakke, Michel hold den, og Alain brems bare sakte.»

Jernbaneovergang og omveier

Klokken åtte starter den over 50 meter lange transportkonvoien. Forrest en følgebil, så en politimotorsyssel, mens nok en politimotorsyssel kjører bakerst. Den første vanskeligheten er å ta seg gjennom en rundkjøring der et 12 meter høyt monument, som symboliserer industrihistorien til byen, er plassert. Mang skuelystne følger med, men passeringen går fint. Neste utfordring er en jernbaneovergang, der hele transporten må stanse. Jernba-



Dimensjoner: 3 meter bred og 3,5 meter høy. Nicolas Tractomas er utstyrt med en Daimler-Benz V 12 med 525 hestekrefter og momentforsterker.

neansatte sørger for at det ikke kommer noen tog, så kobles strømmen av. Lurt med tanke på at spesialtransporten rager mer enn 7 meter opp i været.

Etter 15 minutters stans får vi klarsignal til å passere og fortsetter transporten. Vi kjører ut på «Route Express» som har tre kjørefelt. Der må møtende trafikk stoppe, da spesialtransporten er 5,3 meter bred.

Med en hastighet mellom 17 og 18 km/t går konvoien nå godt videre. «Picam» gir ordrene sine når sjåførene må

akselerere eller bremse; Christian på tilhengeren gir beskjed om å slippe bakenforliggende trafikk forbi, når motgående kjørefelt er ledig. Så må vi bremse opp og stoppe. Foran oss er det en bro som er for lav til at vi kan passere under den. Ikke noe problem, rekkverkene langs veien er fjernet av et firma som er spesialisert på å forberede transporten for disse vanskelighetene. Deres samarbeidspartnere har allerede tatt av autovernet på en omvei som går opp på nivå med broen. Da



Følger nøye med: Sjefen for spesialtransportavdelingen i Trans-Europ, Christian Thomas, dirigerer transporten fra tilhengeren.



Egentlig ikke nødvendig: Renault R 360 er med for ekstra sikkerhet, mindre teknisk stress per lastebil og bedre trekkraft.

«Route Express» ble bygget, var slike utfordringer med i planleggingen og omveier ble etablert for de mer eller mindre regelmessige spesialtransportene som passerte fra Creusot-Loire-fabrikken i Le Creusot og til havnen i Chalon som ligger ved Saône-elven.

Nye utfordringer

Vel tilbake på motorveien glir transporten jevnt fremover noen kilometer. Men en ny hindring er i veien for oss. Man har allerede fjernet autovernet for å gi plass til transporten på omkjøringsveien, men denne



Ruvende: Det er store dimensjoner og man må vite hva man driver med.

gangen kan det ikke fortsette som før.

– Nå må vi endre kjøretøykombinasjonen og omplassere trekkvognene, fordi svingen her er så skarp at vi ikke kan kjøre der slik den nå er koblet sammen, sier Christian.

Hva er løsningen? Trekkvognene må bytte posisjoner, noe som tar nesten en time med all manøvrering og ny sammenkobling av kjøretøyene. Ettersom klokka har rukket å bli halv ti åpner følgebilsjåføren døra på sin Renault Master og tar ut smørbrød og drikke til frokost. I mellomtiden har en bil stoppet og en kar i hvit skjorte stiger ut. Han kjenner alle her, da han er teknisk ingeniør hos kontrollmyndighetene og skal foreta en teknisk kontroll som må bestås hvert år.

I Frankrike må dette gjøres på et lastet kjøretøy, som i vårt tilfelle er tilhengeren til tungtransporten. Trekkvognene har allerede passert en teknisk kontroll. Mens ingeniøren gjennomfører kontrollen, har hele transportteamet tid til å skravle, spise og hvile.

I bakgrunnen ser vi en annen



Bak rattet på sin Willeme 8x4: Michel Rattenet, kalt «la pousse» (loppen), konsentrerer seg om kommandoene fra kollegaene.

overgang over hovedveien, denne er for det da nye franske superhurtigtoget TGV (Train à Grande Vitesse = Highspeed Train), som har blitt innviet bare to-tre år tidligere. Det forbinder Paris med Lyon og reisen tar bare to timer; en stor ingeniørprestasjon som har initiert høyhastighetsjernbanelinjer over hele verden. Akkurat mens vi står der passerer et av TGV-togene!

Når alle er klare til å starte igjen klatrer ingeniøren opp til Christian på tilhengeren. Han må kontrollere utstyret under fart også. Stålkonstruksjonen som transporteres har til nå hatt den lukkede bunnen frem-

over, men nå er tilhengeren endesnudd og nå er den bakover i stedet. Solen skinner, det blir varmt, og de 192 dekkene varmes opp, lager en gummilyd og etterlater svarte spor på asfalten i det vi kjører videre.

Fransk lunsj

Ved middagstid har spesialtransporten tilbakelagt nesten halvparten av turen på de 35 kilometerne til Framatome i havnen i Chalon. Ved neste omkjøring omorganiseres kjøretøykombinasjonen igjen i «gammel» rekkefølge med bunnen av ståldelen pekende forover. Så ankommer direktøren for TRANS-EUROPE og alle i ►

teamet setter seg inn i flere biler for å kjøre til en restaurant i en nabolandsby. Restauranteieren tar veldig pent imot oss med en liten drink, og serverer deretter en firerretters med forrett, hovedrett, ost og dessert. Vi avslutter med en kopp kaffe og fortsetter tilbake til transporten og kjører videre. Vi kjører inn på sletten til elven Saône, krysser motorveien Paris-Lyon og nærmer oss havnen, der stål-lasten skal transporteres videre til et eller annet atomkraftverk et sted i Frankrike eller Europa med lasteskip.

Slutten

Jeg måtte nå forlate transporten da jeg ikke hadde adgang på det sterkt bevoktede området til Framatome. Lykke til, de visste ikke at en journalist var med og dekket denne spesialtransporten av tung last; de ville helt sikkert ha tvunget meg til å slutte å ta bilder og stille spørsmål. Ferdigheten til spesialtransport-teamet til TRANS-EUROPE ble demonstrert denne dagen igjen. Men selv denne dagen hang det et slags «Damoklessverd» over virksomheten. I 1984 var støperiet Creusot-Loire i ferd med å bli insolvent, og til

tross for økonomisk støtte fra den franske regjeringen ble produksjonen ved Le Creusot bremsset og senere stoppet. For TRANS-EUROP og mange ansatte i området var dette en tung tid. Nå er det mange år siden TRANS-EUROP har eksistert. Spesialtransportavdelingen ble lagt ned og sjefen Christian Thomas gikk over til en konkurrent. Gilbert, Alain og Michel fant med sin store erfaring lett en ny jobb, men hvor har kjøretøyene blitt av? Jeg vet ikke.



Merker: Tøft for både dekk og underlag. Den tunge spesialtransporten setter tydelige spor i asfalten.



Klar til å endre retning til smal radius: To ganger i løpet av dagen måtte kjøretøyene foreta en såkalt «inversjon», som betyr at trekkvognene må innta motsatte posisjoner.



Gode, gamle dager:

Rundt middagstid, etter at den tekniske kontrollen var over, hadde hele teamet en pause for et godt måltid på en «Les Routiers»-restaurant i en naboby.



Vel utført: Hele teamet med administrerende direktør (slips) og to motorsykkelpoliti samarbeidet godt med denne spesialtransporten.



arrangerer Charity Cruising 10. mai.
Oppmøte Kala Travpark (Kalaveien 51)
kl. 10.00. Møt i god tid.



Foto: Sara Tveter

Det vil bli ca. 1,5 times cruising og en stopp underveis. Cruising runden er på ca. 6 mil og alle entusiastkjøretøy uansett produksjonsland er velkomne til å delta.

Dyrebeskyttelsen Norge avd. Fredrikstad og omegn er veldedig organisasjon for arrangementet og representanter vil være til stede hele dagen slik at spørsmål, informasjon og donasjoner kan gjøres direkte. De første 100 personene som donerer minst kr. 200,- får en Charity Cruising t-skjorte som takk for bidraget.

Det er gratis å delta på cruisingen, vi ønsker heller at dere donerer ett valgfritt beløp til Dyrebeskyttelsen. Donasjoner vil være mulig å gi både med kontanter, Vipps og kort. For mer informasjon om Dyrebeskyttelsen, se: www.frdnb.no eller på Facebook.

I år vil det bli en stopp på Rudskogen Motorsenter i Rakkestad. Se www.rudskogen.no for mer info. Her vil redningsetatene demonstrere tak klipp av bil samt at det blir omvisninger på Motorsenteret og hos Auto-Tech Sport.

Vi vil i år også få besøk av Amcar / Refuel.

Cruisingen avsluttes i tradisjon tro ved Sarpsborg Motor AS sitt lokale på Iseveien. Det vil bli arrangert en auksjon med diverse varer og deler til latterlig lave utropspriser. Alle inntektene fra arrangementet går uavkortet til Dyrebeskyttelsen!

Dyrebeskyttelsen vil velge ett kjøretøy som vil motta utmerkelsen "Charity Cruise Car 2025" uavhengig av merke, modell, lakk etc., så her stiller alle som deltar likt.

Samarbeidspartnere:



Dyrebeskyttelsen
Norge avd.
Fredrikstad
og omegn



Landsmøte, årsmøte, generalforsamling – kjært barn har mange navn.

Av styreleder i LMK **Carl A. Harbitz-Rasmussen**

Sent på vinteren, eller tidlig vår, er det tid for klubber og organisasjoners høyeste organ å komme sammen til årsmøte, generalforsamling eller landsmøte. Uavhengig av navn, er det en øvelse i demokratisk styring, hvor alle medlemmer har møterett, talerett og stemmerett. Noen har sagt at livet er for kort til å dra på årsmøter, men det er heldigvis en del av årshjulet i organisasjonslivet som vi ikke kommer forbi. Verv er bygget på tillit, og årsmøtene er i så måte en form for «tillitsregnskap». I LMK avholdes landsmøtet med litt lavere frekvens – annethvert år.

I LMK velges styret for to år, hvilket vil si at alle står på valg. Det ville være feil å si at jeg ikke møtte opp på Landsmøtet med sommerfugler i magen. Dagen skulle jo komme til å vise om medlemmene har hatt like stor glede av dette som meg.

Lørdag 22. mars var det landsmøte i LMK, delegater og observatører fylte salen i god tid før møtet startet kl. 10.00. Med fullmakter, var 80 klubber representert. Tradisjon tro ble også dette landsmøtet avholdt på Scandic Oslo Airport. Mange kjente fjes var på plass, men forfriskende mange nye også. Det skal ikke underslås at det er på disse samlingene man får minglet og tatt litt tempen på hva som rører seg i et landsdekkende forbund som LMK.

Jeg må som styreleder ta noe selvkritikk

på at noen saksfremlegg kunne vært presentert annerledes fra styrets side. Dette, kombinert med ankomne skriftlige endringsforslag, gjorde dessverre at møtet trakk ut i tid. Det ble en del avstemminger og dertil telling av stemmer, som bidro til mye venting for delegatene. Det viktigste var uansett at behandlingen ble korrekt.

Det sagt, så vil jeg komme med et ønske til neste landsmøte, og det er at dokumentene leses nøye når de kommer fra LMK, og at klubbstyrene kommer frem til et samlet syn på sakene som skal stemmes over. Gode forberedelser går begge veier.

Noe av det som ble endret fra styrets opprinnelige forslag, var elementer som ville gi forbundet flere alternativer, gjennom et bedre grensesnitt til den digitale hverdags muligheter. Det synes jeg er uheldig, spesielt løsninger som åpner for større delaktighet uten å pådra sin lokale klubb kostnader.

I havn kom vi på overtid. Selv om styret hadde ambisjoner om å komme i havn på kortere tid, tenker jeg at seks timer en lørdag annethvert år er til å leve med. Med noen mindre korreksjoner ble alle sakene vedtatt, og det er tross alt det viktigste.

Valgkomiteens innstilling til nytt styre ble vedtatt ved akklamasjon. Det samme gjaldt for styreledervervet. Sommerfuglene var



borte, og undertegnede kunne igjen takke landsmøtet for tilliten til to nye år som styreleder i forbundet.

Det nye styret for de neste to årene består foruten undertegnede av nestleder Jarle Rønjom, Grenland Veteranhavn Klubb, Lars Erlend Kielland, Classic Volvo Club, Bjarne Samuelsen, Bodø Motorhistoriske Forening, og Lidvard Lundanes, Storfjordens Automobil Klubb.

Jeg vil rette store takk til de tre som gikk ut av styret for innsatsen. Disse var nestleder, Anne Berit Pedersen, Haugaland Veteranhavn Klubb, til sammen fire år, Øyvind Østeig, Norsk Jaguar klubb og Wictor Østvand Jensen, Selskapet for Stjernevognens Fremme – begge to år. De avtroppende ble belønnet for sin innsats med et flott grafisk trykk av Eldar Vågan.



Avtroppende styremedlemmer: f.v. Wictor Østvand Jensen, Øyvind Østeig og Anne Berit Pedersen. Styreleder Carl Harbitz-Rasmussen t.h.



Forsamlingen: LMKs landsmøte sett fra styreleders plass.

Fjorårets og årets jubilanter ble også hedret med grafisk trykk av Eldar Vågan. Dessverre var kun tre av jubilentene til stede på landsmøtet. To hadde mottatt tidligere, mens øvrige vil få tilsendt LMKs jubileums-gave.

2024

- Tønsberg Automobilklub, 100 år – tildelt tidligere
- Haugaland Veteranvogn Klubb, 50 år – til stede
- Gammelbilens Venner, 50 år – tildelt tidligere
- Vespa Club Old Boys, 25 år – ikke til stede

2025

- Norsk Veteran Motorsykel Klubb, 50 år – ikke til stede
- Early Ford V8 Club, 50 år – til stede
- Lillehammer veteranvogn Klubb, 50 år – ikke til stede
- Norsk Land-Rover Klubb, 50 år – ikke til stede
- Norsk Triumphklubb, 25 år – til stede
- Chevrolet Club of Norway, 25 år – ikke til stede
- Ford Taunus Klubben Norge, 25 år – ikke til stede
- Sørlandsruta Veteran, 25 år – ikke til stede

presentere seg og sitt arbeid, Tore Svartås og Geir Iversen. De har verv i henholdsvis motorsykel kommisjonen og teknisk kommisjon. Dessverre måtte Tore rekke et fly hjem, men Geir presenterte for begge, og informerte om arbeidet i kommisjonene. Noen spørsmål fikk vi også tid til, mens det minket på delegater som skule rekke fly, tog og andre forpliktelser.

Det nye styret har konstituert seg og hatt sitt første møte. Jeg tror vi har fått et godt styre på plass, med ressurssterke og kunnskapsrike medlemmer. Vi har allerede begynt å identifisere fokusområder for den kommende styreperiode, og vi gleder oss til å ta fatt på arbeidet sammen.

Stor takk til vår dyktige og dedikerte stab – Stein Christian og Kristin – for planlegging og regi for helgens landsmøte. ☺



Jubilant: Haugaland Veteranvogn Klubb ved leder Kenneth Gjermundsen og Anne Berit Pedersen.



Jubilant: Early Ford V8 Club ved Ole Melvin Lien.



Jubilant: Norsk Triumphklubb ved Pål Teigland.



MHRF inviterte til norsk-svensk samarbeid på markedet i Töcksfors.

Av generalsekretær
Stein Christian Husby

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) er LMKs svenske søsterorganisasjon. Det nære samarbeidet mellom de to organisasjoner har bestandig vært nært, og MHRF har på mange måter vært foregangsmodellen både hva gjelder dannelsen av LMK samt utviklingen av den unike LMK-forsikringen.

Med Norge på utsiden av EU, har behovet for tette relasjoner til land innenfor unionen blitt enda mer viktig. Det aller meste som treffer oss her i Norge har utspring fra EU, og problemstillinger i Norge er ofte sammenfallende med slik ting oppleves i de andre nordiske landene. Lovgivning, mentalitet og samfunnsforhold er tross alt påfallende likt. De årlige møtene mellom søsterorganisasjonene i Norden som etter hvert også omhandler Baltikum, har stått sentralt i forhold til de årlige generalforsamlingene i FIVA. At FIVA er den viktigste aktøren for vår bevegelse i Europa, Norge og verden for øvrig – er nok ikke til å komme vekk ifra. Derfor er det en ære for LMK at vi er den offisielle representanten for FIVA i Norge, og vi er faktisk også den 6. største nasjonale organisasjonen tilsluttet FIVA. Sammen med de øvrige nordiske landene og Baltikum utgjør vi 43 stemmer av totalt 308, og dette gir oss faktisk muligheten til å kunne bli hørt.

Hva som skjer i EU og Sverige har også interesse og betydning for miljøet i Norge. Handel, delemarkeder, kjøp/salg og treff har alltid innebåret at landegrensen krysses begge veier. Sverige har også vært en stor leverandør av veteranbiler til Norge i kjølvannet av 30-års regelen. Dette være seg gamle Volvoer eller amerikanske biler importert via Göteborg, men miljøet i Sverige rundt gamle kjøretøy har alltid vært større enn i



Samarbeid: LMK og MHRF hadde fellesstand på messen.

Norge. Dette skyldes kanskje fra gammelt av økonomiske forhold men også den sær-svenske raggar-kulturen, Epa-traktorer og tradisjonelt et litt annet regelverk knyttet til hjemme-bygg og ombygginger.

Arbeidet rundt ELV-direktivet (End of Life Vehicles), har skapt mye støy og frykt i bevegelsen, særlig i Sverige hvor nasjonale myndigheter og forvaltning helt uavhengig har utvist en smal og til dels feilaktig tolkning av hva som er avfall og bør forbyes. Av frykt for at nettopp et ELV-direktiv dersom dette vedtas kan bli en akselerator for et slikt ståsted, har en skapt et stort engasjement omkring dette i Sverige. Selv om vi har hatt en til dels sammenfallende lovgivning i Norge, har ikke myndighetene gjort vurderinger omkring en avfallsdefinisjon knyttet til defekte og medtatte kjøretøy så lenge noen har vist vilje til å kjøpe, selge og åpenbar vilje til å sette disse i stand.

Også signalene i FIVA, som har jobbet med dette i flere år, er at veterankjøretøy og deler til dette ikke er ment å være målgruppen for et ELV-direktiv. Dette er i hovedsak myntet på dagens kjøretøy når disse blir utrangert og kravet til håndtering av disse for å sikre en trygg demontering og kontroll på viktige råvarer videre inn i et sirkulærøkonomisk kretsløp.

Derfor er det ekstra hyggelig når MHRF ved deres sakkyndige Jan Tägt inviterer sin nærmeste allierte i Norge til en felles stand under markedet i Töcksfors 7.–9. mars i det store kjøpesenteret på samme sted. Den

lokale klubben Töcksfors Car Club sto som formell arrangør, men ønsket representanter også for Norge. Det var lagt opp til en debatt på en scene inne i kjøpesenteret på lørdagen hvor representanter fra Riksdagen stilte sammen med blant annet MHRF og LMK.

På søndagen var det lagt opp til en omvisning på bilkirkegården på Bästnäs, bedre kjent som Ivanssons Bilsrot. Driften er for lengst innstilt, men en stor del av bilene står igjen som representanter fra en svunnen tid. Disse lekker ikke lenger olje eller andre miljøgifter, og stedet har blitt en turistattraksjon fra hele Europa. Selv om grunntanken er at historiske kjøretøy ikke skal stå utendørs i naturen eller forfalle slik at de er til sjenanse, blir dette området noe som blir helt på siden av den generelle ELV-debatten. Forfallet har kommet så langt at det er lite gode deler igjen, men dette viser også hvordan ting ble praktisert en gang i tiden. Mange av bilene er også utgaver som sjelden dukker opp på treff, så bestanden gjenspeiler godt vanlige biler på 50- og 60-tallet.

Det var en begivenhetsrik helg. Som forventet, var det veldig mange kjente ansikter på plass som snakket norsk. Kjøretøytreff og delemarked er alltid en magnet. Her var det innendørs og været utenfor spilte ingen rolle. En stor takk rettes til MHRF for at de trakk på LMK slik at vi kunne vises oss sammen og fronte det gode samarbeidet på tvers av landegrensene.

HALEFAN HUSEY



Er du klar for en ny sesong?

Med en god forsikring, ligger alt til rette for mil etter mil med gode opplevelser i sommer.

En god forsikring og en trygg bil er en god start! Etter en lang vinter, er det smart å sjekke at alt er i orden før første kjøretur.

En annen ting det er lurt å sjekke, er forsikringen din. Vi har skreddersydd en forsikring for LMK-medlemmer. Den gjelder i hele Europa, ved kjøring, transport, verkstedopphold og lagring

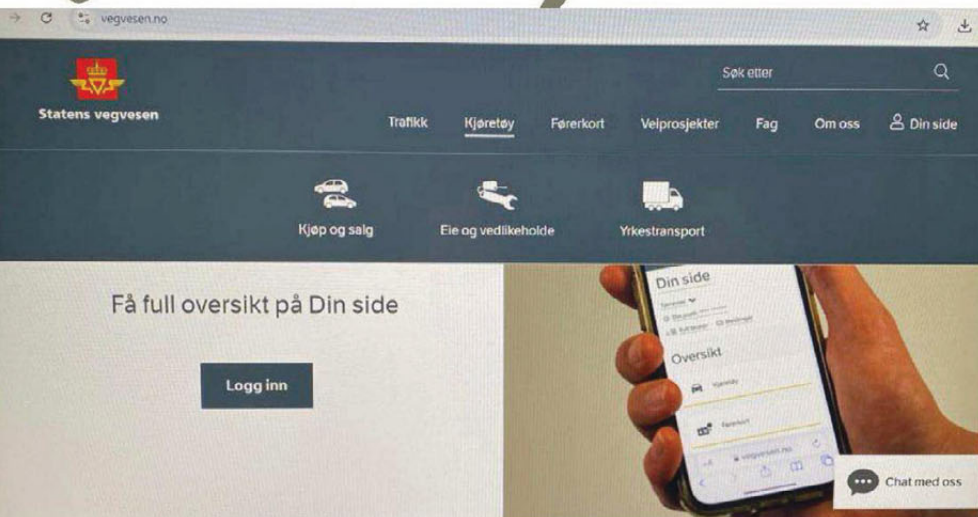
– og du får selvfølgelig veihjelp på stedet og hjemtransport.

Så gjør deg klar til sesongen og mange fine opplevelser på veien med en skreddersydd forsikring.

Vil du vite mer? Ring oss på 21 49 50 37 eller les mer på if.no/lmk.

I samarbeid med





Hvem eier denne bilen?

Statens vegvesen deler mye data, blant annet opplysninger knyttet til kjøretøy og eierne deres. Det meste av data kan lastes ned gratis fra vegvesen.no. Flere eksterne private aktører tilbyr oppslag i disse opplysningene mot betaling

– Noen sammenstiller våre data med opplysninger fra andre offentlige virksomheter. Dette har de lov til, men de har likevel et selvstendig ansvar for at de har hjemmel til å behandle opplysningene. De deler heller ikke dataene på våre vegne, og ingen har lov til å bruke Statens vegvesen sin logo i sammenheng med slike tjenester, sier seksjonsleder Heidi Øwre i Statens vegvesen.

Det er dyrt hos andre, men gratis hos Statens vegvesen. Kundene må selv sjekke om de kan laste ned opplysningene gratis, eller om de ønsker å betale andre aktører. Statens vegvesen sine løsninger finner du på vegvesen.no. Alternativt kan du sende SMS med «regnr» til 2282, og betale 3 kroner.

Statens vegvesen deler data som etterspørres av samfunnet og det er en viktig del av samfunnsoppdraget vårt.

– Vi ønsker å dele så mye data som mulig, og det må vi også for å følge offentliglova. Vi deler ikke informasjon som er unntatt offentligheten, kun navn og kommune, og adresse i noen tjenester. Vi deler ikke annen kontaktinfo, sier Øwre.

De fleste tjenester krever innlogging med sikker ID. Dette er for å ikke utgi eierinformasjon til andre enn de som har behov for det, samt gi en viss sporbarhet.

Advarer mot dyre gratistjenester

Forbrukerrådet hører ofte om folk som har trodd at en vare eller tjeneste er gratis, men så viser det seg å koste mye. Vegvesenets opplevelse er at flere aktører spiller på folks uvitenhet, og lurar forbrukerne til å betale for tjenester som er gratis hos trygge statlige aktører.

– Det er ikke lov til å kreve betalt for en tjeneste med mindre det foreligger en bindende avtale i bunn, sier fagsjef Thomas Iversen i Forbrukerrådet.

Han understreker at mange «gratisløsninger» underkommuniserer at tjenesten egentlig koster penger. Mange av abonnementsfellene gir ikke tilstrekkelig informasjon om angreretten, og det kan gi forbrukerne gode rettigheter.

– Når selskapet ikke gir informasjon om angreretten løper angrefristen inntil 12 måneder og 14 dager fra du bestilte tjenesten, sier Iversen.

For å bruke angreretten sender du en melding til selskapet. Hvis det ikke går, kan du benytte deg av kortreklamasjon.



Willys eller Ford?

Hei.

I siste nummer av Norsk Motorveteran, som jeg abonnerer på, er det en artikkel av Tormod Løkling om Willys MB / Ford GPW, med fellesbetegnelsen Jeep. Her står det om de minimale forskjellene mellom de to modellene at blant annet har Ford ni sprosser i grillen, mens Willys har bare sju. Jeg er ikke sikker på hva som menes med «sprosser» men hvis det menes åpninger så er samtlige bilder i artikkelen Ford GPW. Det kan vel neppe stemme? Hvis det menes spiler så teller jeg åtte, som ikke stemmer med noen av dem. Kommentar?

Vennlig hilsen Arnfinn Småli

Hei, og takk for at du satte fingeren på dette. Det viser seg at vi har bommet en smule når det gjelder identifisering ved hjelp av grillen. Vi har sjekket med Geir Iversen og det er et par påstander i artikkelen som ikke stemmer. Dette skulle vi selvsagt ha fanget opp før den gikk på trykk. De aller første utgavene av Willys hadde flattjernsgrill, men fra 1942 fikk alle den flate grillen med 9 utstansede stående åpninger. Dette er egentlig et Ford-design, men ble valgt av det amerikanske forsvaret for å forenkle produksjonen og få ned tidsforbruk og kostnader. Med andre ord kan man ikke skille Ford fra Willys basert på den velkjente Jeep-grillen. Den enkleste måten å skille de to produsentene er på ramma. Der er traversen som går under radiatoren et kraftig rundt rør i bue hos Willys, mens Ford har det man kaller en travers man kaller hatteprofil. Bildene i artikkelen kan derfor være av utgaver fra både Ford og Willys.

Plukk fra verden

I en notis i Motortidende i 1938 står følgende å lese:

«Buss-selskapet i Tokio har sine egne skjønnhetssalonger, hvor de vakre kvinnelige konduktører kan få tallsikven sminket og pudret etter alle kunstens regler før de går op i bussen! Man mener nemlig at en pen kvinnelig konduktør tiltrekker passasjerer».

Vi vil tro at dette ikke hadde vært helt greit i 2025...



Ja, det var en Graham

I forrige utgave etterlyste Jon Gabler informasjon om en bil med hjemmebygget karosseri, som han husket fra slutten av sekstitallet. Han mente det kunne være en bil basert på en Graham fra ca. 1930. Vi ba vi om lesernes hjelp, og ikke overraskende kom det svar.

«Hei. Jeg husker grønn Graham fra 1931 med hjemmelaget karosseri. Den ble hugget etter å ha

150-1

10000 5-67 5m

8 JUL 1967

19 APR 1968

5 JUN 1968

Blankett nr. 233 c.

1) Hvis kjøretøyet er registrert første gang, her i landet, før 1.7.1967 angis årsmod. i motsatt fall angis registreringsår. 2) Gult kryss hvis bopst.

Eierens etternavn - fornavn TOLLEFSEN, Dag Sveinbjørn		Postadresse (ikke postboks) Okevalvn. 8, Nesoddtangen.		Kjennemerke 60 3706	
Hjemstedskommune Nesodden	Kode 0216	Still./Nær.vag 2 frit mob.	Kjør.art. 1	Avg.gr. 122	Reg.distr. 06
Reg.dato 13.7.67			Reg. første gang 2/5-31		

Rubrikkene ovenfor fylles ut av reg.myndigheten i det nye distrikt

Melding om overføring av motorkjøretøy		Siste kjennemerke A-13712	Overføres til reg.distr. Drøbak
Hva slag kjøretøy Personbil		Kode 101	Årsmodell (registreringsår) 1931
Fabrikkenummer Graham		Type 1931	Kode 000-65
Karosseriets art. ☒ 1. Lukket ☐ 2. Åpent	Sittepl. inkl. fører 5	Sittepl. i forsete 2	Største lengde 172 cm
Gummidim. foran 5,50x19	ant. lag 5,50x19	Gummidimensjon bak 5,50x19	ant. lag 1
Ståplasser 5,50x19	ant. aksler 4	Aksler m/drift 4	Aksler m/tvillinghj. 4
☐ 1. Håndtripp ☐ 2. Enveis maskintipp	☐ 3. Trev. m. tipp ☐ 4. Tilh.feste	☐ 5. Prosskrok ☐ 6. Kran	☐ 7. Lasteapp. ☐ 8. Plogfeste
AKSELTRYKKBEREGNING		Siste kj.merke Se ovenfor	
Vekt i driftsbered- stand 1620	Foran 1620	Bak 1620	Total 1620
avsl. av passasjerer		Maks. tillatt tot. vekt av tilhenger	
av nettovekt		Med brems	
Sum (akseltrykk)		Uten brems	
Sist reg. på (eierens navn) Gunnar Fjeld		Sist reg. på (eierens navn) Gunnar Fjeld	
Stempel		Stempel	
Dato 6/7-67		Dato 6/7-67	

vært delebil til en restaurering ca. 1970. Jeg fikk ta et reg. skilt som satt igjen bak. Det har jeg ennå, Hilsen Christian Bertheau.

Med skiltet i hånd tok vi kontakt med Statens vegvesen.

De fant fram til vognkortet på bilen som viser at det er en 1931 Graham som ble førstegangsregistrert i Norge den 2. mai i 1931. Den har også hatt reg. nummer A-13712. Siste eier i følge vogn-

kortet var Dag Sveinbjørn Tollefsen fra Nesodden. Da gjenstår det bare å finne et bilde av den ombygde Grahamen, og nok en gang ber vi om leserne hjelp.



Ukjent maskin

Hei. Vedlagt er bilde av en maskin som står langs veien mot støls-grenda Gudmundset i Voss kommune. Maskinen har stått der siden 1950 tallet og er sikkert herpet med siden da. Jeg lurer på hva slags maskin det er og hva den har vært brukt til. Kan dere hjelpe meg med det?

Hilsen Terje Lærum

Hei.

Kanskje en steinknuser? A/S Maskinomsetning i Oslo var forhandler av maskiner til gruver, anlegg, skip og industri, slik som kompressorer, veivalser, gravemaskiner, dieselmotorer og steinknuser. Landbruksutstyr er ikke nevnt.

Red.

(Kilde: Illustrert Norsk Næringsleksikon 1957)



Spørsmål om FWD

Hr. redaktør!

Interessant innlegg fra Gudmund Amundsen om FWD-biler i Norge.

Bare registreringsnummeret på bildet, var selvsagt nok for meg. A-2532 ble raskt funnet i mine begge Bilkalendere fra henholdsvis 1962 og 1965. Der kan man lese: Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen, Parkveien 55. Her lå sannsynligvis kontorene og ingen garasjeplasser. Hvor var denne flotte FWD garasjert?

Først må jeg nok bestille Asbjørn Rolseths «Norsk Lastebilleksikon». Jeg antar at han har skrevet endel om FWD.

Hva kan stå om Corneliusen & Co AS på nettet? Et lett søk forteller raskt at selskapet borti Clintonville, Wisconsin, het The Four Wheel Drive Auto Company. Corneliusen fikk agenturet. Sier ikke mer... Alt kan leses hos Asbjørn Rolseth.

Det som ville være interessant, er jo hvor ble det av den

avbildede FWD'en. Dette var jo solide greier man hadde fått tak i. Kanskje den ble beholdt i mange år.

Takker som vanlig for «Feit blanding». Våger meg på en gang i blant med noen ord.

Med hilsen
Christer Forssgren, prof.
emeritus i regnummer

Rolseth svarer

Viser til innlegg av Gudmund Amundsen i NMV 3-4/2025 og spørsmål fra Christer Forssgren. Vi kan med en gang slå fast at FWD med kjennemerke A-2532 ikke eksisterer mer. Det forteller Ole-Johnny Røyland fra Åseral. Han hentet bilen i Rogaland for noen år siden. Den var i svært dårlig forfatning etter å ha stått ute i mange år. Motoren var

fastrustet, førerhuset var gått i oppløsning og ramma var veldig dårlig. Ole-Johnny, som ellers ikke mangler pågangsmot når det gjelder gamle lastebiler, så ingen fremtid for dette prosjektet, som ble levert som skrapjern i fjor. Bilens historie startet i 1956, ganske riktig med Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen som eier. Etter å ha blitt brukt på Tokke-anlegget, ble bilen overført til kraftutbygging på Vestlandet og omregistrert til SN 10036 i 1972. Da den ble tatt ut av bruk, havnet altså bilen i Rogaland, mens semitraileren A-51891 / DA 2722 av merket National med 24,7 tonn totalvekt ble solgt til Rana i 1972 og videre til Fauske i 1975. Den ble avregistrert i 1988. (Takk til Geir Midtun som fikk tak i regkortet).

Gudmund Amundsen oppgir at hele ekvipasjen kostet 214.000 kroner (tilsvarer 3,8 millioner i dag). Kjøpesummen for semitraileren er oppført med 40.000, da blir det 174.000 kroner for trekkvogna.

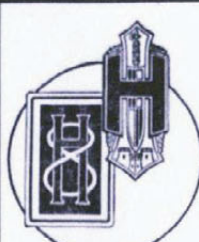
Det kom flere FWD til Norge, men bare tre 6x6 hvorav to er skrotet. Den tredje, som gikk hos Tafjord Kraftselskap fra 1954 til 1983, er fortsatt registrert og kjørbart i Telemark.

Mvh Asbjørn Rolseth

Hupmobile-importør i tre uker

I historien om Reading Standard-importøren Haller, Kopsland & Co. og de etterfølgende firmaene, var et avsnitt falt ut. Det siste firmaet i rekka, Ødegaard & Wilsgaard A/S, hadde en krampetrekning som Hupmobile-importør i 1929.

I Aftenposten 11. februar 1929 annonserte Ødegaard & Wilsgaard at de hadde overtatt agenturet for Hupmobile og ventet det første partiet ca. 1 mars. Bilene kom, men for sent til å redde butikken. I Aftenposten for 8. mars kunngjøres det at firmaet er slått konkurs. Bobestyreren forsøkte å selge varebeholdningen, som ifølge en annonse fra 22. mars besto av noen brukte biler og motorsykler, «samt 6 fra Amerika nettopp ankommet, udmerkede Hupmobiler, derav to chassis'er».



Meddelelse:
Alle bilinteresserte underrettes
herved om at vi har overtatt
eneagenturet i Norge i F
Hupmobile
6- og 8-cyl. personbiler.
Første parti ankommer ca. 1. mars.
Agenter ansettes!
Uttørket og uprøvet med
Ødegaard & Wilsgaard A/S.
Automobilforretning
Rådhusgt. 30 B. Oslo. Tel. 21173-23605.

EKEBERGMARKEDET

Ekeberg Camping Oslo

LØRDAG 3. MAI 2025



NORGES STØRSTE DELEMARKED

SALG OG UTSTILLING AV 100-VIS AV BILER, MC OG MOPEDER.
STORT BRUKTMARKED AV ALT FRA MUSEFELLER TIL BULLDOSERE.
GRATIS ADGANG FOR PUBLIKUM.

Alle selgere må registrere seg på forhånd på www.veteranvogn.no
FRIST FOR REGISTERING: 21.04.2025

Bruktmarkedet

Skal du kjøpe eller selge veterane (eldre enn 25 år) biler/motorsykler/traktorer/båter/stasjonær-motorer, deler, litteratur etc, kan du avertere gratis, med bilde, i vårt innholdsrike bruktmarked.

Annonsene bestilles pr. e-post/brev/postkort/tlf/sms/mms. PS: SKRIV TYDELIG!

Slik kan du sende oss annonsen din:

MED E-POST:

post-norskmotorveteran@egmont.com

MED SMS/MMS ELLER RINGE:

Tlf: 970 88 360

MED POST:

Norsk Motorveteran, Postboks 4980,
Nydalen, 0441 Oslo
Merk konvolutt «Privatannons NMV»

VIA NETTSIDEN VÅR:

www.norskmo.no

Frister for innlevering av annonser:

Frist utgivelse nr. 7-8(9)/2025: 20. mai

Frist utgivelse nr. 10-11 (+12): 7. august

Frist utgivelse nr. 13-14: 11. september

Info:

Hvis du ønsker fysiske bilder returnert, må du legge ved adressert og frankert svarkonvolutt.

Objekter som averteres må være 25 år eller eldre, eller være nye ting som byttes i gamle.

I tillegg til tlf.nr. må vi ha ditt navn og din adresse på annonsebestillinger til Bruktmarkedet selv om du bare vil ha tlf.nr. i annonsespalten. Skriv TYDELIG.

Lurer du på noe?

Ring eller tekst oss på tlf: 970 88 360 eller send oss en e-post: post-norskmotorveteran@egmont.com

Biler selges



Volvo Amazon 1959 mod. KM 99900. Bilen er i god bruksstand med original lakk. Selges pga lite bruk de siste årene. All rust fjernet. Historikk kjent. Følger med 4 piggedekk på felg. Ikke vinterkjørt i min eie. Følger med original grill og noen øvrige deler. Selges kr. 99.900 eller bud. Står på Strømmen Tlf 924 58 322.



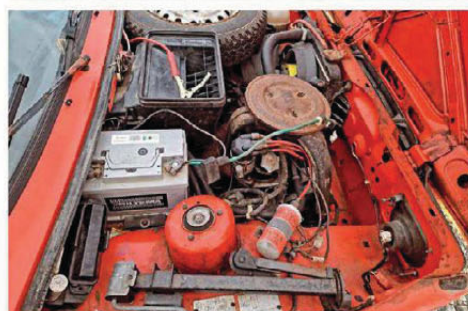
Morsom liten bil som vekker stor oppmerksomhet. Total restaurert i Italia 2016 med fabrikkny 650 cc motor gått ca 500 mil, ny synkronisert girkasse, ny for og bakstilling og nytt interiør. kilometerstand er ikke sikker på en 53 år gammel bil. Må sees denne er knalltøff. EU godkjent 29.10.24 Ring 920 82 990 for mer info.



Mini 1000.
EU godkjent til 19.09 25. Dårlig lakk. kjørbar, lite rust. Står i Tromsø. Kr 45000,-
Tlf 997 11 191 epost: knut@dalbye.no

Biler selges:

- 1) Mercedes Coupe 230 CE 1991 modell
 - 2) Peugeot 309 SX 1986 modell m. glasstak
 - 3) VW transporter kombi 1985
 - 4) Volga 1968 modell - reparasjons objekt
- Tlf.nr.: 982 04 247



1979 Fiat 127 CL . 900 ccm, EU-godkjenning gikk ut oktober 2024. Noe rust. Kjørt ca 97 000 km. Stått siste par år, ble kjørt 4 mil i fjorhøst.

Mye deler medfølger fra Fiat 127 Super au, 1982, kjørt 73 000 km. Samt en 900 ccm Seat 127 motor, kjørt 50 000 km.

Batteriet lader ikke og har noe treg giring. Topp-pakning bør byttes. Rust i v kanal, fører dør og nedkant fremskjermer, samt litt over h.baklykt.

Vurderer salg med bud over 25 000 kr.

Bilen står nå i Etne Vestlandet.

Kan vurdere bytte i annen veteran.

Tlf 413 34 264



1960 Chevrolet Corvair. Bil med norsk historie. Gått kun 62000. Automat. Nyoverhelt motor og bremses++. Meget god stand. Selger under selvkost. 185000,- /bud. For mere info ring. Tlf : 920 82 990

www.usautoparts.no

VELKOMMEN MED DIN BESTILLING ALLE DAGER 8-17 (10-15)

Har du fått
mangler etter
EU kontroll?

VI LAGERFØRER
ALT TIL EU
KONTROLLEN!
Gode verkstedsrabatter!



U.S. Auto Parts
Alt i Amerikanske bildeler

usap@online.no Boks 6060 - 7434 Trondheim Telefon: 72 90 04 40 Fax: 72 90 04 41

Din leverandør av classic Mustang og Volvo deler!



ALT TIL DIN
VOLVO 444-240



ALT TIL DIN
MUSTANG 1964-73

Jørgenrud
BIL & DELER AS

Tunveien 3, 1820 Spydeberg - 69 83 55 50

Følg oss på Facebook!



www.jorgenrud.no

NORGES RÅESTE PÅ MUSTANG-DELER

... og andre Ford-modeller,
GM og Mopar. Alt fra original
til racing.

PonyParts
PERFORMANCE SUPPLY

Vi er Europas største på Mustang-deler, og har deler på lager
både i Norge og USA - klart for levering. Pony Parts har kunnskapen
og erfaringen til å hjelpe deg med alt til din bil.
Kom innom vår nye butikk i Lier!

Man - fre 08.00 - 17.00
Tors 08.00 - 19.00 / Lør 10.00 - 14.00

Telefon 64 88 90 90
pony@ponyparts.no
Bilfabrikken, Industrigt. 1, Lier



Bilfabrikken

BØVARETRANSPORT

Ute etter
rask og
pålitelig
service?

Ring Terje:
900 46 095

Vi ordner transport i
hele landet. Vi har også
budbiljeneste!

HVER DAG!



• Telemark • Vestfold • Buskerud
• Akershus • Oslo

Med erfaring helt fra dengang
da veteranbilen din var ny!

Jensen Autoglass AS

"Sikkerhet på sikt"

OBS! NY ADRESSE: Gladengvelen 18 - 0661 Oslo
Tlf. 977 64 555

post@jensenautoglass.no www.jensenautoglass.no



Besøk vår nettbutikk

www.husebyautodeler.no

Huseby Autodeler leverer
deler til klassiske bilmodeller.
Godt utvalg i bremsedeler,
understellsdeler, elektrodeler,
servicedeler og kjøledeler
til kjøretøy produsert i
Europa og Japan.

Vi er spesialist på deler
til klassiske biler



post@husebyautodeler.no

91 79 80 18 f Besøk oss



Ford C 500 fra 1953 selges høystbydende over 200000,-. Bilen er ombygd fra de-icer til bil med fast plan. 239 motor. Den har vel stått mest i ro på flyplasser derfor kun 29000 på teller. Kan sende mye bilder ved interesse. Tlf: 909 90 556. (etter kl 17.00)



Mercedes-benz 200T 1983 mod. Selges. Restaureringsobjekt. Endel rust. Delebil medfølger. (Sedan) Prisantydning 15.000.- Tlf: 456 11 417.



Ford Tudor junior, 1933 projekt. Original, ingen rost mycket delar. 57000 Skr. Timrå, Sverige. Tlf: +46 706791410

Biler selges

1973 Morris 1800 rest.obj.
1961 Skoda Octavia rest.obj.
1973 Opel Blitz rest. Obj.
1963 Austin Cambridge delebil
1969 Skoda Oktavia Combi
1962 Skoda 1202 STW
1957 Fiat 1400 B
1958 Tempo Wiking rest. Obj.
Selges e. byttes i moped-mc-scooter.
Mob. 98605048
Tryggve Tryggli, S. Pavestad, Skulerud-veien 409, 1970 Hemnes



BMW 2000 CS 1966 modell selges. Pen og velholdt bil, restaurert for 25 år siden og eid av meg siden. El. tenning og nyoverholte forgassere. Pris ide 295.000,- For mer opplysninger og bilder ta kontakt på tlf 975 70 302 Eller Mail: odd.jensen1949@gmail.com

Biler kjøpes

Triumph TR6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)



LEGG INN DIN
PRIVAT-ANNONSE HER

GRATIS

WWW.NORSKMO.NO

Jeg selger min veteranbil mercedes Benz 350 SLC 1972 Mod. Denne bilen er det brukt mye penger og reparaasjoner for å sette den i stand. Det som er reparert og skiftet av deler er : Trukket om seter foran og bak (foretatt av sadelmakere ved Hop skinnverksted her i Bergen) Skiftet alt i bremser, br.calippere foran og bak + br. klosser. Også alle br. slanger og rør. Skiftet hovedsylinderpumpe. Støtdempere foran og bak (4) Alle 4 dekk er nye (sommerdekk) Denne bilen har en 8 sylindret motor der denne er totalrenovert med nye stempelfjærer og lagre. Byttet nye innsprøgningsdyser, Fordelerlokk, stifter, plugg og tennkabler er nye. Skiftet registerstrammer. Alle oljer er byttet. Alle elektriske funksjoner virker som de skal. Bilen leveres med godkjent EU kontroll. Dette er kjøretøy som er over 50 år gammelt og selges uten noen form for garanti. Prisen er satt til kr.150000. Kan kontaktes på sms 916 34 659 eller valenciaparten@gmail.com så gir jeg tilbakemelding.

VOLVODELER!

Stort utvalg av motor / slitedeler



Bilbelter fra Sabelt



"Ekte" WEBER til engelske priser! DCOE 40/45 M/Trakter fra kr 6895,- pr. stk. inkl. mva
FAJS fra kr 2995,-

Deler og innsug
til mange veteranbiler!

Vi leverer også hele
sortimentet til KG
TRIMMING Sverige

Åpningstider:
Hverdager 10-16.30
Torsdag 10-18
Lørdag stengt
Torvliå 14, 1722 Sarpsborg



Tlf 69 15 57 11
www.pedersenracing.no
butikk@pedersenracing.no

UNDERLIGE SKRUER

Vi har økt vårt sortiment i syrefast (A4) UNC & UNF
gjenger, 6kt. & Unbrako. Whitwort: Unbrako og 6kt.

Stort utvalg i
gjengeverktøy.
Metrisk og tommer



6-kantskruer
metrisk, UNC, UNF og BSF

Maskinskruer
senk-, eller syl.hode

Unbrako
metrisk, UNC, senk- eller syl.hode

Gjengestenger
metrisk, UNC

Treskruer
stort utvalg

Zachariassen Jernvare as

Hegermannsgt. 23 A, 0478 Oslo
telefon 22 71 16 00
butikk@underligeskruer.no

40 års
erfaring!

RADIATORSERVICE

Kai Mørkved

Reparasjon og skifte av register, kobber- og messing-
radiator og varmeapparat på biler tilbake til 1920-tallet
Spesial: ombygging fra celle- til rørregister

Sandsvæveien 221, 3615 Kongsberg
Telefon: 957 46 293 / 32 73 23 64 E-post: kai.even@hotmail.com



VETERANSKILT

fra kr 610,- pr stk
i vår nettbutikk.

Besøk vår
nettbutikk på
www.lator.no

Veteranskilt i riktig utførelse før 1971!
Tidsriktige skilt for kjøretøy over 30 år!

Fabrikk og kontor: Ulvenvegen 371, 5217 Hagavik
Tlf. 55 36 26 90 E-mail: lator@latorskilt.no • www.lator.no

Hobbykjøretøytreff

Norsk samferdselshistorisk senter



Hver lørdag i perioden mai til og med september
er det åpent treff for Hobbykjøretøy.



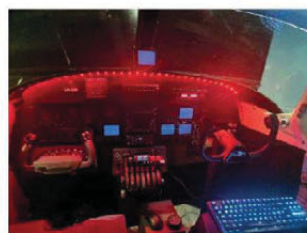
Alle er velkomne med- eller uten kjøretøy.

Åpningstiden er fra kl. 1030 til kl. 1400.

Åpen kiosk og historisk utstilling.

Her kan du også ta deg en flytur,

vi har egen flysimulator.



Tema i tillegg til hobbykjøretøytreffene.

- 3/5, Sportsbiler.
- 25/5, Engelsk bil og mc.
- 31/5, Transporthistoriske kjøretøy.
- 28/6, Italiensk bil og mc.
- 5/7, Japanske biler.
- 9/8, Veteranbusstreff.
- 17/8, Mc treff for alle.
- 20/9, Hønefossmarkedet, dele- og loppemarked.



www.nshs.no

Vinterroveien 2, Hønefoss

Bildeler selges

BMW 520 type E-34 1988 modell
Panser, baklokk, skjermer, fire dører,
støtfanger. Farge hvit - strøken.
Tlf.nr.: 982 04 247

Nye frontlykter til salgs for kr 300/stk +
eventuell frakt .

Audi 80, 86-91mod.

Ford Mondeo 93-95+98, Fiesta 84 .

Honda Accord 86-86.

Hyundai Accent 95-97.

Toyota Corolla liftback 88-92.

VW Polo 96, Passat 88-96, Golf 3,

Transporter 90-95.

Nissan Primera 90-96, Cherry83-86

Peugeot 405.

Opel Corsa-01, Astra

Mazda 323 81-88, 626 88-91.

Kongsberg. Tlf: 917 33 971

Jeg har endel pærer til engelske
ekstralykter (tåke/fjernlys) som passer
Lucas-lykter, sannsynlig også andre
merker, Wipac? Om noen har bruk for
slike, ta kontakt: pktorves@frisurf.no

4stk sommer 195/65 r15 med stålfelg 5
hull. lite brukt nesten som nye. Gi bud.
Har også ein del deler til audi 100 2.3
1991 mod. Tlf: 908 76 062
E-post: jan.s.rognaldsen@gmail.com.



Tungsram glødelamper med klart glass. 6
volt, 35 watt, E27 sokkel. Diameter glass
ca.35 mm. Total lengde ca. 60 mm.
Gamle ubrukte pærer i original forpakning
(bølgepapp med papir rundt). Kr. 45,- / stk.
Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Jeg har endel pærer til engelske ekstralyk-
ter (tåke/fjernlys) som passer Lucas-lykter,
sannsynlig også andre merker, Wipac? Om
noen har bruk for slike, ta kontakt: pktorves@
frisurf.no



2 stk. grønne SPLITDURF tennplugger selges
Tlf: 917 83 647



Kalesje til Thundebird 1963 mod. Hvit
Røde setetrekk foran og bak seter.
Tlf. 906 81 806

Bildeler kjøpes

Hardtop til Triumph stag kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Hardtop til Triumph TR 6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Deler til Triumph TR 6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Moto-meter til forgasser ønskes kjøpt.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Felger til Triumph Stag og Triumph 2500
ønskes kjøpt. Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Dekk 185/80-15 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)



Til norskbygget tak 1960 søkes låskasse. SMS
til 995 44 744.



Til norskbygget tak 1960 søkes lysbryter. Ble
også brukt i andre ting som lamper og symas-
kiner. SMS til 995 44 744.



SKILTHANDLERIET AS

Veteranskilt og tidsriktige skilt i preget aluminium.

DD 02468

YT-A

YRKESTRANSPORT

F-31907

HOTELLVOGN

Fra kr.

550,-



Vi er på Facebook!

Bleikeriveien 1, 1658 Torp
post@skilthandleriet.no
Telefon: 907 74 765
www.skilthandleriet.no

Deler for Tempo, Zündapp, Puch,
Kreidler, AM6 ++



Seler – Seter
Ombygging med godkjenning



Vi har sikkerhetsbelter på lager
for omgående levering til de aller
fleste biltyper og behov

Baksetespesialisten

2150 Årnes Tlf. 40 14 26 27 www.baksetespesialisten.no

Udnes
Motor

AMERIKANSK BIL-LITTERATUR

Til de fleste merker og årsmodeller. Salgsbrosjyrer,
instruksjons- og verkstedhåndbøker, fakta- og spesifikasjons-
håndbøker. Elektriske og vacuumkoblingsskjemaer.
Tekniske, historiske og foto-arkivbøker.

Deler til Ford - Lincoln - Mercury

1932–2006 nytt, repro, NOS og litt brukt, også "hard-to-
find" og "utgåtte" deler. Service- og slitedeler samt mye
"ukurante" smådelar på lager, også til vans og trucks.

Bjørn Gui

Myrvelen 30 - 3271 Larvik

Tlf. 33 11 42 13 - 911 911 30 - E-post: - bjorn.gui@lf-nett.no



HAR DU GAMLE
TING DU IKKE
TRENGER?

SELG DET
GRATIS PÅ
BRUKTMARKEDET



MOTORSHOW

14 JUNI ALT MED MOTOR
2025 FOR HELE FAMILIEN
LIVE-MUSIKK
PREMIESERMONI



Sjøterrassen
NORGES SKJULTE PERLE

www.sjoterrassen.no

Hafsundveien 10. 3967 Stathelle

- KUN FOR KJØRETØY PÅ FOSILT BRENNSTOFF
- STEM PÅ DIN FAVORITT
- KULE PREMIER TIL VINNERNE
- GRATIS UNDERHOLDNING
- KONSERTER PÅ KVELDEN (OBS 250,-)

MC selges



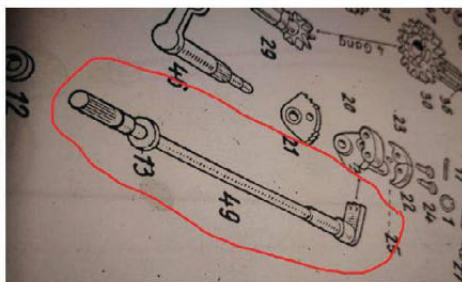
Selger min Flotte Motoguzzi 750 1988 mod. Sykkelen er i bra stand, og det er brukt mye penger i nye deler og arbeidsinnsats på denne. De reprasjonene som er utført er: Overhelt høyre topp med nye ventiler og sliping av disse og ventilseater. Skiftet ny starter, nye plugg og tennkabler. Byttet nytt tenningsanlegg: nye coiler, ny tenningsgiver, nye tenningsmoduler. Skiftet motorolje og filter. Byttet bremselosser og br.væske foran og bak. Skiftet toppakning h/ sylindere. Skiftet alle bensinslanger. Det elektriske anlegget fungerer som det skal. Prisantydning er bud over kr. 25000. Kan kontaktes på mail: valenciaparten@gmail eller tlf: 916 34 659 (sms)

Mc ønskes kjøpt

Kjøpes

Veteran mopeder, mc, scooter. Puch, Zündapp, Tempo, Honda o.a. Spesielt Honda 305 Dream, Heinkel, Isetta, Maicomobile.
Mob. 986 05 048
Tryggve Tryggli, S. Pavestad, Skulerudveien 409, 1970 Hemnes

Mc-deler ønskes kjøpt



Mc-deler kjøpes:

Til Victoria KR35 -40 mod kjøpes:
Girsjalte-aksling som vist på bilde, uansett tilstand. Fot-hviler som vist på bildet.
Tlf 916 35 002

Traktor selges

Tilhengerhjul for tohjulstraktor, dekkdimensjon 560x16, innvendig hjulavstand 107 cm. Selges kr. 2000.- pluss frakt.
Tlf. 988 47 311

Traktordeler selges

Traktorsete av typen «Gråtass» selges kr. 500.- pluss frakt.
Tlf. 988 47 311

Litteratur selges

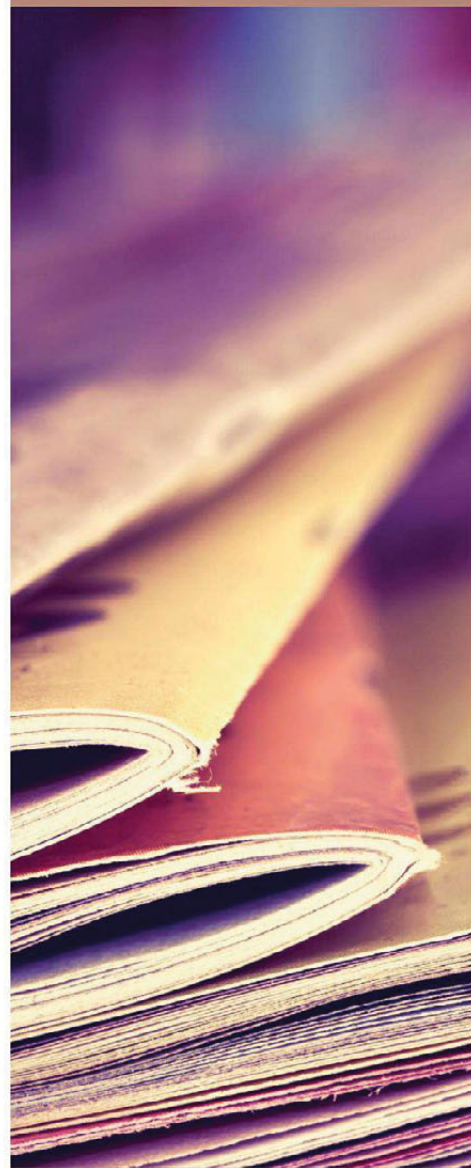
«NAFs medlemsblad MOTOR
Komplette årganger fra 1996-2022
Kr 75,- pr årgang.
Tlf 959 47 001»

Litteratur selges
Classic Motor 1994-2010
Nostalgia 1996-2015
Selges rimelig. Tlf. 971 40 463



Peugeot 204 bensin/diesel brosjyre 1968 mod. Selges kr 100,- +porto, tlf. 906 92 322

HAR DU
GAMMEL
LITTERATUR
DU IKKE
TRENGER?



SELG
DET
GRATIS
HER!

«Ulven-markedet»

Lørdag 26. April 2025 (07.00 - 17.00)

Veteran-og delemarked for Vestlandet

Markedet ligger på området til Os VGS, ca. 25 km sør for Bergen langs E 39 i Os kommune, se kart nederst i annonsen.

Bil, MC, traktorer og annet.

Finbilkparkerings

Gratis salgs plasser og gratis adgang for publikum.

Innkjøring fra 25 April Kl. 18.00

Kontakt-telefon:

415 52 100

NB! Husk brannslukningsapparat!

Motto:

«Kom som du er, ta med det du har»



Saabklubben Gammalsaabens Venner
ønsker velkommen til

LANDSTREFF på Verdens Ende Camping på Tjøme i Pinse helgen 6-8 juni 2025

Tjøme ligger ut i havet sør for Tønsberg og Nøtterøy. Helt ytterst finnes Verdens Ende med det kjente vippefyret og blankskurte berg.

Vi kan besøke Torås Fort som ligger rett ved camping, eller gå en tur langs vannet i friområdet Moutmarka og kanskje ta et friskt sjøbad?

Det blir kjøretur til Horten, grill buffet fredag og festmiddag lørdag.

Program og priser på GSV.no/treff.

Grenlandsrally 2025

Grenland Veteranvognklubb inviterer ALLE med biler eller MC eldre enn 30 år til å delta på vårt årlige Grenlandsrally på Kristi Himmelfartsdag den 29.05.2024.

Frammøte ved Gumpens Auto, Melkevegen 10, Porsgrunn fra kl. 09:30. Start kl. 11:00. Påmelding ved frammøte. Kom i god tid før start. Løypa er ca. 55 km lang og går på små veier i vårt nærområde.

Løpsavgift kr. 350. Målgang i Brekkeparken med premieutdeling. Salg av mat og drikke.

Ved spørsmål kontakt Formann i GVK Jarle Rønjom Tlf.: 40412824. e-post: formann@gvk.no

HAR DU
GAMLE TING
DU IKKE
TRENGER?



SELG DET
GRATIS HER!

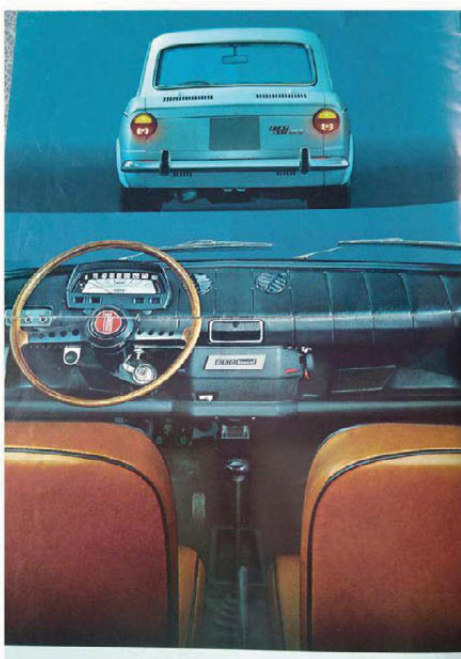


Har flere utgaver av Saab 90-99-900 brosjyrer fra 80-90 tallet til salgs, ta kontakt for utgave og pris. Tlf: 906 92 322

Litteratur kjøpes



Norsk Motorblad og Motorliv ønskes kjøpt. Tlf: 917 83 647



Fiat 850 Special brosjyre selges engelsk tekst kr. 50,- + pluss porto tlf: 906 92 322

Diverse selges



Gamle grammfonplater (78-plater/stein-kaker) til sveivegrammfon/tutgrammfon. Norske og utenlandske artister på gamle skjellakk plater (kan sendes). Pris fra 10 kr/stk og oppover. Har blant annet disse artistene: Henki Kolstad, Jens Book Jenssen, Ivar Ruste, Frank Robert, Akres Trio, Søstrene Bjørklund, Åse Wentzel, Nora Brockstedt, The Monn Keys, Torhild Lindal, Doffenplater, Barneplater, Lille Grethe, Kramer Johansen, Engerdahl og Stordahl, Eddie Calvert, Bing Crosby, Pat Boone, The Four Aces, Carl Jularbo, Harry Brandelius, Doris Day, Bill Haley, Gene Autry, Alice Babs, Edith Piaf, Patti Page, The Treniers, Charles Trenet, Les Paul/Mary Ford, Perry Como, Fess Parker, Thore Skogman, Jussi Bjørling, Arthur Guitar Boogie Smith, The Platters, Gene Krupa, Columbia salongorkes-ter, Harmony Sisters. Tlf. 907 52 035.



Fiat 1100 D brosjyre selges, engelsk tekst, kr. 50,- +porto tlf: 906 92 322

TORNEDALS RALLYT

2025



TORSDAG 10. JULI KLOKKEN 11.00

- CMM/Kukkolaforsern spanderer mat
- Pit-Stop med konkurranser
- Meld deg på i dag! Siste frist: 1. juli 2025, begrenset antall plasser!
- Påmelding:
www.classicmotor.se/tornedalsrallyt



**MELD DEG
ALLEREDE
I DAG**

**Classic
motor**

Diverse selges



PC EPSON HX-20 MED MICRO CASSETTE DRIVE, PRINTER OG KOFFERT.

Epson model HX-20, code UA, serial no. 038608. Tilkoblinger: Mic, Ear, Rem, Barcode, DC adapter, RS 232C og Serial. Antakelig fra 1985. Made in Japan. Størrelse ca. 5x21x29 cm. LCD display 120x32 dots, 20 characters by 4 lines. Original Epson AC adapter, model H00AAU-A. Original Epson plast koffert. Operation manual og Basic reference manual, ©1982 Epson Corporation, Nagano, Japan (1985). H20MC microcassette drive mounting procedure. 4 stk. Epson MC-30 micro kassetter i plastesker (inneholder noe Basic programmer), 5 nye ruller med papir til skriveren i originale eske og en tom eske. Noen ruller med utskrift av basic program. 2 stk. Epson ERC 09 nylon svart bånd med trykksverte til skriveren, en er ikke åpnet, originale esker. Oppstart av PC testet og fungerer som den skal. Printer fungerer med utskrift og paper feed. Kassettspilleren testet med spoling begge veier og stopp. Telleværk og reset telleværk fungerer også. En av de første små bærbare PC-ene på markedet. Kr.3900,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



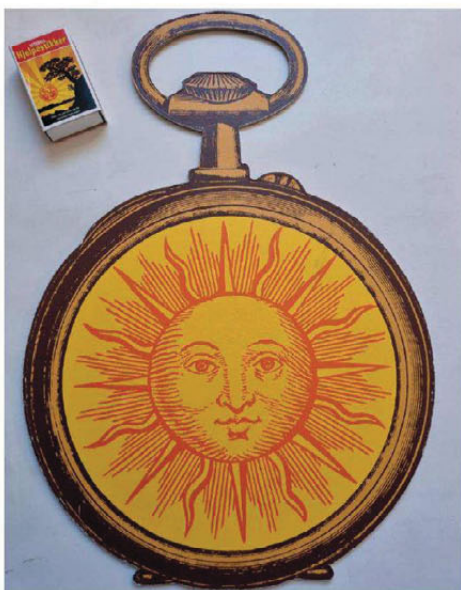
Eldre verktøy for å rense dyser f.eks på bil eller primus. 20 stk forskjellige dimensjoner. Læretui med tryknapp, ca 7 cm langt. Kr.190,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Sølvpremier fra Tønsberg Automobilklub selges. Tlf: 917 83 647



Varmeapparat 6 volt kr. 1000,-
Varmeapparat kr. 1000.-
4 baklysglass til Ford 17M kr. 1000,-
Tlf. 416 41 809/996 95 555



Stor solskive laget i papp/kartong som lommur. Ble hengt i vinduet på urmaker forretninger for at folk skulle huske å stille klokka til sommertid. Fra 1960-tallet. 24x35 cm og 2,2 mm tykk, samme motiv på begge sidene. Pen og dekorativ. Kr.100,- . Kan sendes med Posten. Tlf. 907 52 035.

Diverse kjøpes



Jeg ønsker informasjon om AK (Automobilklubben for småvogn), og gjerne kjøp av premier og materiell med logoen AK. Tlf: 917 83 647

Kompresjonsmåler kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Momentnøkkel ønskes kjøpt.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Mikrometer ønskes kjøpt.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Takstige til hus ønskes kjøpt.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)



Ønsker å kjøpe vognmerke fra Norsk Motor-Cycle-Klub. Tlf: 917 83 647

HAR DU GAMLE TING
DU IKKE TRENGER?

SELG DET
GRATIS HER!

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

PHOENIX US CARS

Nye reservedeler, slitedeler, servicedeler og brukte deler - Verksted - Bilsalg



1969 Pontiac Firebird Convertible 350 5,7L

106.326 Km, Manuell, Her har vi fått inn en hel og pen 69 Firebird. Ta kontakt for mer informasjon eller besøk vårt showroom i Tønsberg. vi tar den gjerne inn på en løftebukk inne på verkstedet vårt sånn at du får inspisert den under også. Kr 369.000,-



1940 Plymouth Business Coupe Rod

24.494 Km Automat, Det er en svært høy finish og kvalitet på lakken som ble utført hos Skaugs Servicesenter på Brumunddal for ca. 8 år siden da det samtidig ble gjort en større karosserijobb. Godkjent Statens vegvesen med 360 cid. motor, 727 automat, skivebremses etc. Kr. 455.000,-



1958 Chevrolet Corvette Cabriolet 104013 Km, bilen har blitt oppgradert med skivebremses foran (de originale trommel-bremsene følger med) og det er i senere tid satt inn en helt ny 350-motor. +++ Kr. 849000,-



2006 Chevrolet Corvette Z06 7L 513 hk 65390 Km, Manuell, Corvette er et råskinn av en sportsbil med kjøre egenskaper og ytelse som overgår det meste på gata. Dette eksemplaret er svært fin både utvendig og innvendig. Div utstyr. Kr. 649900,-



1966 Cadillac Calias Coupe 7L V8 256 Hk, 64453 Km, Automat, Her har vi fått inn en Cadillac som er det vi har lyst til å klasse "Super-Fin". Sjekk bildene, tror nok det er den fineste 66 Cadillac'en som vi har hatt inne i vår forretning. Kr.269000,-



1996 Chevrolet Caprice Classic 4,3L 203 Hk, 108482 Km, Automat, Abs, Airbag, Alarm, El vind- Seter, Alu, Servo, Farget glass, Fj sentrallås, mm Denne har aldri sett vinterveier med salt og snø, så her er det ikke med to sett hjul. Like fin under som over, bjr sees. Kr. 196845,-



1969 Chevrolet Chevelle Coupe LS2 C6 Corvette Motor 6L 405Hk, Meget pen, hel og fin bil med en 2007 modell C6 Corvette LS2-motor fra skadebil som kun hadde ca. 9.000 miles. 6-trinns girkasse fra en Pontiac GTO, Hotchkis bærebruer, stabstag og fjærer. Alt godkjent i vognkort. Kr.579000,-



1958 Chevrolet Corvette C1, 350 V8, 104013 Km, Manuell, Mange mener at det er en av de vakreste og mest klassiske modellene fra Corvette. Bilen har blitt oppgradert med skivebremses foran mm (Original deler medfølger) Må sees. Kr. 919000,-



1966 Chevrolet Impala Super sport Coupe HT 327 5,4L V8 279 Hk, 73442 Km, Automat, Denne Impala er en av de aller fineste urørte original-biler vi har hatt inne, eller i det hele tatt sett og prøvekjørt. Kr. 449000,-



1971 Oldsmobile Cutlass 442 W30 7,4L V8 Cab 107046 Km, automat, Denne bilen kom til Norge i 1976. Det skal visstnok være kun 10 stk. 442 - W30 - convertible som er levert originalt med aircondition, og denne er en av dem. Kr. 695000,-



1998 AC Cobra DAX - Replica 5,7L Small Block V8 16824 Km, Manuell, mmRatt på høyre side. Følger med mye papirer fra UK (fremstår som "full historikk"). Bilen ble kjøpt hos Totalheadturners utenfor London høsten 2022, som er en anerkjent annenhåndshandler av Cobra replika biler. Godkjent på Norske skilte. Kr. 691845,-



1966 Pontiac Bonneville 99999Km Automat mm, Bonneville med "litt jobb på kjøpet". Her oppfordrer vi til å komme og inspisere bilen som inkluderer inn på verkstedet vårt og opp på en løftebukk. Kr.245000,-

Tlf: 33 74 46 00

mobil: 934 09 156 / 951 09 170

E-mail: post@puc.as

Postadresse:

Box 2121, 3103 Tønsberg.

Besøksadresse:

Broen 7, Ås industriområde.

ÅPNINGSTIDER:

mandag - fredag: 08.00 - 17.00

lørdag: Stengt (kun etter avtale)

Se vår hjemmeside:

www.puc.as

ARRANGEMENTSKALENDER

Norsk Motorveteran har som mål å bringe den mest komplette oversikten over arrangementer som treff, veterankjøretøyløp, utstillinger og andre relevante arrangementer. Vi ber om å bli gjort oppmerksomme på arrangementer minst 6 uker før de finner sted.

Innenlandsarrangementer bes meldt til chrskj87@gmail.com

Vi tar forbehold om eventuelle avlysninger eller endringer i dato og klokkeslett som kan oppstå etter at bladet har gått i trykken, eller som vi ikke har blitt informert om før så skjer.



TIPS OSS! chrskj87@gmail.com (innenlands) / tormod.magelssen@egmont.com (utenlands)

APRIL:

25-26. Glåmdalsmarkedet.

Stort antikk- og delemarked på Kongsvinger Travsentor kl.13-21 fredag og kl.7-16 lørdagen. Egen parkering for veterankjøretøy. Gratis inngang for publikum. Arr: Glåmdal Utstyr- og motorhistorisk forening. Kontakt: 91840139.

25-27. Autopia Expo 2025. Stavanger Forum. Angivelig Norges ræste motor-messe. Mer info kommer. Arr: Autopia Expo. Info: facebook.

26. På Glatta 2025. NAF Øvingsbane Gan, Fetsund. Kl.10-15. Treff og glattkjøring for amerikanske biler. Det blir konkurranser på banen, treff, premierung og kiosk med matsalg. Arr: Frantzenracing. Info: Facebook. Arr: Norsk Jernbanemuseum.

26. Kurs i Regularitysport, for viderekomne. Burud, Øvre Eiker. Arr: KNA Drammen og Bærum Motorsport. Info: www.kna.no

26. Shelby Mustang 60 år. Industriegata 1, Lierstranda. Kl.10-15. Mustang-fest hos RøhneSelmner Drammen. I år hedres Shleby Mustang med sitt 60 års jubileum. Mange spennende biler kommer. Innkjøring for utstillere starter kl.8. Arr: RøhneSelmer Drammen. Info: Facebook.

26. Amcar Vårmonstring. Lyngdal sentrum fylles med biler. Innpass fra kl.10. Gratis inngang. Arr: Lyngdal Amcar Club. Info: Facebook.

26. Vårmarken 2025. Randaberg Sentrum kl.11-15. Arr: Landsbyforeningen. Info: facebook.

26. Veterandagen i Skien. Kl.11. Vi åpner gågata i Skien for alle kjøretøy som er eldre enn 30 år. Skien sentrum tas tilbake for kjøretøytrafikk og minnes slik det var før gågata ble åpnet. Arrangementet er gratis. Alle er velkomne. Arr: Grenland Veteranvogn-klubb. Info: www.gvk.no

26. Norsk Peugeot Klubb Vårslipp 2025. Bertel O Steen, Lørenskog

kl.10-13. Museet og salgskolalene er åpne med mye spennende i, samt historiegruppen på Bertel O. Steen Lørenskog er på plass. Alle «frankofile» ønskes velkomne. Arr: Norsk Peugeot Klubb. Info: facebook.

26-27. Bil- og fritidsmesse. Frøya Storhall, Sistranda. Mer info kommer.

27. Borg Veteran- og Nostalgi Marked. Kl.10-15 ved Amfi Borg parkeringsplass, Sarpsborg. Arr: Borg Motorhistoriske Klubb. Info: sb-olse@online.no Tlf: 90609485.

MAI:

1. Vårmonstring Husnes. Innsjekk fra kl.10.30. Adgang kr 200,-. Åpent for alle motoriserte kjøretøy. Arr: Amcar Kvinnherad. Info: facebook.

1. 1.Mai Jærhagen. Jærhagen Kjøpesenter, Kleppe fylles med veteran- og hobbykjøretøy. Fra kl.10-15. Info: Facebook.

1. 1.Mai Kvadrat. Kvadrat kjøpesenter fylles med amcar, veteran- og entusiastkjøretøy. Kl.10-15. Arr: Rogaland Amcar Club.

1. Vårslipp av entusiastkjøretøy. Høyjord Skole, Høyjordsveien 819, Andebu. Kan vi slå rekorden fra -2024 på rett over 300 kjøretøy? Arr: RE MOTORKUBB

1. 1.Mai på Skreia. Skreia Stasjon, N-2848. Fra kl.10. Et av Norges største samlingspunkt for hobbykjøretøy. Det blir live musikk, boder og stands, kiosksalg og mye mer. Gratis inngang. Arr: Yttervika Rock og Amcar Club. Info: facebook.

1. AC Schnitzer & Venner. Treff i Lillestrøm. Kl.12-18. AC Schnitzer-entusiaster og andre autofile samles for en ekstravagant cars & coffee åpent for dem med komplett «ACS modell», de som har stylet litt og for dem som bare er interessert. Arr: AC Schnitzer. Info: Facebook.

1. Vårmonstring 2025. Herøy Kulturhus, Fosnavåg. Fra kl.12. Åpner

for utstillere kl.10. Amerikanske kjøretøy + gjesteklasse. Inngang kr 100. Arr: Amcar Ytre Sunnmøre. Info: facebook.

3. Vårslipp for Mopeder. Storgaten i Grimstad, fra kl.11. Utstilling av gamle og nye mopeder, deretter parade gjennom Grimstads gater etter utstillingen. Arr: Grimstad moped-klubb. Info: 98821971.

3. Ekebergmarked Vår 2025. Norges største veteranbil- og MC-delemarked. Kl.06-16. Alle selgere må forhåndsregistreres. Gratis adgang for publikum. Arr: Norsk Veteranvogn Klubb.

3. Vaormønstring i Sogndal. Sogndal sentrum fylles med veteran- og hobbykjøretøy fra kl.10-15. Arr: Sogndal Amcar Klubb. Info: Facebook.

3. Cars & Coffee hos Felgteknikk. Myrveien 8, Råde. Kl.11-14. Norges mest moderne anlegg for felgparasjon inviterer til bilutstilling med premierung. Alle kjøretøy er velkomne. Gratis kaffe og matsalg fra foodtruck. Arr: Felgteknikk. Info: Facebook.

4. Volvotreff Bryne. Parkeringsplassen på M44 fylles nok en gang med alle mulige slags Volvo, gammel som ny. Kl.11-14. Familievennlig arrangement. Gratis inngang. Arr: Kverneland Bil Bryne. Info: Facebook.

10. Biltreff på Lena. Lena, Østre Toten. Kl.20-23. Arr: Domestic Crew. Info: Facebook.

10. Charity Cruising. Oppmøte Kala Travpark kl.10, møt i god tid. Veldedighetscruise til inntekt for Dyrebeskyttelsen Norge avd. Fredrikstad og omegn. Deltakelse er gratis, men doner gjerne et valgfritt beløp. Kan gjøres med konanter, Vipps og kort. Kjøring ca 1,5 timer eller rundt 6 mil. Arr: Sarpsborg Motor A.S. Info: www.sarpsborgmotor.no

10. Grenseløst marked. Skandinavisk Motorsykel Center, 2240 Magnor. Kl.10-16. Motor, antikk og kuriosamarked. Arr: Skandinavisk Motorsykel

Center. Tlf: 95402299

Epost: post@skandinaviskmc.no

10. Vårtreff. Festningveien 6, Trøgstad fra kl.10. Felles treff for alle veterankjøretøy 30 år eller eldre. Inngang kr 100,- pr kjøretøy. Premierung og kiosk-salg. Arr: Norsk Transporthistorisk Museum og Smaalenene Motorveteraner. Tlf: 90969220.

10. Entusiastbil-dag på Kolbotn Torg. Jan Baalsruds plass 12, Kolbotn. Kl.10-15. Forhåndsinviterte biler stilles ut på Kolbotn Torg. Kom å se fine, tøffe, klassiske biler og nyere sportsbiler. Arr: På 4 hjul i svingen, avd. Kolbotn. Info: Facebook.

10. Veteranbil-vårslipp på Hagebruksmuseet. Fjæreveien 35, Grimstad. Kl.10-14. I tradisjon tro gjennomfører Grimstad Motorveteraner sitt vårslipp i mai. Også i år kommer de til Dømmesmoen og stiller opp utenfor museet, som holder åpent og sørger for vafler til de skuelystne som er interesserte i biler av eldre årgang. Arr: Norsk Hagebruksmuseum og Grimstad Motorveteraner.

11. Italiensk Kjøretøydag. Bergens Tekniske Museum. Kl.12-16. Åpent for alle italienske kjøretøy. Info: www.bergenstekniskmuseum.no

11. Bagasjeromsmarked/bruktmarked. Nostalgilåven, Nøklundsveien 9, Eiken. Kl.13-17. Arr: Nostalgilåven AS. Info: Facebook.

11. Right On Haugesund 2025. Raglamysenteret, kl. 11-15.30. Alt av entusiastkjøretøy velkommen. Arr: Amcar Karmsund.

18. Bil- og motorsykkeltreff. Ved Norsk Jernbanemuseum, Hamar. Kl.11-16. Gratis inngang for kjøretøy og publikum. Salg av mat og drikke. Litt musikk blir det også. Info: Facebook

23-25. Hunderfossen Summer Meet 2025. Hunderfossen-treffet er tilbake i 2025! Her gjenskapes det legendariske biltreffet som startet opp på 70-tallet.

Åpent for alle biler uansett merke og nasjonalitet. Velkommen til Lillehammer i mai! Arr: Hunderfossen Summer Meet. Info: www.hunderfossensummermeet.com

23-25. Gatebil Season Start 2025. Vålerbanen. Gjør deg klar for årets første Gatebilfestival på Vålerbanen. Arr: Gatebil.no Info: www.gatebil.no

24. Hegra Veterantreff. Fra kl.10. Mer info kommer. Arr: Hegra Veteranmotor-dag.

24. Biler før 2000. Biler som er laget før 2000 stilles opp for alle skuleystne. Kokstad Handelspark fra kl.18. Info: Facebook.

24. Spilehjulsløpet. Kl.11 på Særheim, Postvegen 212, Klepp Stasjon. Alle kjøretøy fra 1960 og eldre velkommen. Løpet foregår i kjente, lite trafikkerte veier fra Særheim og utover Jæren og tilbake. Arr: Gammelbilens venner og NVMC avd. Sør Rogaland.

24. Mazda Retro Treff. Mobile Mazda Forhandler, Sørlandsparken kl.10-15. Arr: Vennesla Veteranbilkubb og Mobile Mazda Forhandler.

24. Saudatreffet. Oppmøte på industriområdet i Saudasjøen kl.08.30. Felles cruising og kortesje til sentrum hvor kjøretøyene stilles ut. kl.10.30. Treffavgift kr 100,-. Arr: Cars & Coffee Sauda. Info: Facebook.

UKENTLIGE TREFF:

Cars & Coffee EAC Bilhistorisk Senter. Asakveien 19, Sørum. Hver onsdag hele året kl.18-21. Alle kjøretøy velkomne. Telefon: 900 68 518. Arr: EAC Bilhistorisk Senter.

EAC Bilhistorisk Senter og Diner, åpent tirsdag til lørdag kl.11-19. Søndag kl.12-18.

EarlyBird Coffee Guys Meet. H. Jenseg Bakeri og konditori fra kl.07-09.30. Uformell samling for alle motorinteresserte. Info: Facebook

Treff på Bragernes Torg. Første onsdag i måneden med første treff 1. mai. Oppmøte fra kl.18.

Cars & Coffee at Burud. Hver onsdag gjennom sesongen fylles parkeringsplassen til Motorhistorisk Klubb Drammen med alle slags kjøretøy. Kiosk-salg med pølser, brus og kaffe. Fra kl.16-18.30.

Hobbykjøretøytreff på Norsk samferdselshistorisk senter. Hver lørdag fra mai til og med september kl.10.30-14.00.

Motortreff på Furuholmen, Varteig. Hver torsdag fra kl. 17.00 – 21.00. Treff for alle motorinteresserte. Info: www.furuholmen.as

Cars and Coffee ved US Cars Aurskog-Høland. Togveien 11B, Løken. Kl.18-21. Treffet holdes ukentlig fram til 9.oktober. Kiosk-salg og god bil-drøs.

25. Årets første CC Ringerike treff 2025. Vinterroveien 2, Hønefoss. Kl.13-15. Arr: Cars & Coffee Ringerike. Info: facebook.

25. Wings and Wheels 2025. Sola Flymuseum. Fra kl.12. Norsk sports-vogn klubb og Flymuseets venneforening inviterer til treff hvor en får se en rekke sportsbiler, samt åpent museum for å se lokal flyhistorie. Info: facebook.

25. Veterantreff på Rømskog. Ringsbyveien 254. Fra kl.11. Åpent for alt av veteran kjøretøy. Kiosk-salg. Info: Facebook.

25. Cars and Coffee. Obs Bygg Haugesund. Kl.11-15. Åpent for alle kjøretøy. Arr: Haugaland Gatebilkubb. Info: Facebook.

29. Grenlandsrally. Oppmøte og registrering ved Gumpens Auto kl.09. Starten går kl.11. Løpet går på naturskjønne veier i Grenland med poster langs veien. Innkomst i Brekkeparken. Arr: Grenland Veteranvognklubb. Info: www.gvk.no

29. Veteran- og hobbykjøretøy utstilling 2025. Borre Stasjon, Horten. Kl.11-15. Gamle Borre Stasjon fylles med veteran- og hobbykjøretøy. Alle er hjertelig velkommen. Inngang: bil kr 100, moped/mc kr 50, publikum gratis. Arr: Horten og Omegn Veteranvognklubb. Info: www.hovk.no

30-31. Vårmarknad 2025. Dyrskuplassen, Seljord. Kl.9-18. Kom og se flotte amcars, veteranbiler, mopeder, antikviteter og annet kjekt. Delemark. Arr: Vårmarknaden i Seljord, Eagle Car Club Bø og VTMK.

30-31. GS-treffet 2025. Norges største BMW-treff går av stabelen hos GS Bildeler i Bud. Kl.14-18 begge dager. Mer info kommer. Arr: GS Bildeler. Info: Facebook.

30-1. SCC Super Scenic 2025. Årets utgave legges til Møre-kysten. Sett av himmelsprethelga og bli med. Mer info kommer. Arr: SCC Super Scenic.

30-1. Rally VMHK 2025. Rally Sortland, Senja, Narvik. Arr: Vesterålen Motorhistoriske klubb. Info: facebook.

31. Motorhistorisk Dag. Sande i Vestfold. Kl.10-13. Kom med din veteranbil, traktor, MC, stasjonærmotor. Premiering. Arr: Lions Sande og Sande Historielag. Info: 90963221.

31. Riskatreffet 2025. Fatland Jæren fra kl.10-15. Veteran kjøretøytreff. Alt på 2, 4 eller flere hjul er velkomne. Arr: Riska Motor og Veteran Klubb. Info: facebook.

31. Transporthistorisk Treff – 10 års jubileum. Bli med på jubileumsfeiringen kl.10-14 ved Norsk Samferdselshistorisk Senter, Hønefoss. Åpent for alle transporthistoriske kjøretøy fra 1814 – 1995. Alt fra varesykler til lastebiler. Treffavgift kr 100,-. Arr: Motorhistorisk klubb Ringerike og Omegn.

31. Løetreffet 2025. Gimravegen, 4053 Ræge. Fra kl.11. Velkommen til det tradisjonsrike Løetreffet i E28-løp.

Åpent for alle typer BMW, nye som gamle. Det blir grilling med salg av grillmat og brus. Arr: BMW CCN avd. Rogaland. Info: Facebook.

JUNI:

1. VestFord 2025. Gamle Borre Stasjon, Horten. Kl.11-16. Gamle Borre Stasjon fylles med europeisk og amerikansk Ford. Alle årganger er velkommen. Publikum gratis. Arr: Horten og Omegn Veteranvognklubb. Info: 91396274.

1. Veteran dag i Elverum. Glomdalsmuseet fra kl.10. Årets tema: 1925-modeller og 1995-modeller. Alle veteran kjøretøy er velkomne. Arr: Motorveteranene Elverum. Info: 99516799.

1. Right On / Grenlandstreffet. Skien Airport. Fra kl.11. Åpent for alle typer kjøretøy. Arr: Amcar Grenland. Info: Facebook.

1. Flydagen på Kjeller. Kjeller Flyplass. Kom og opplev flyvemaskiner fra fordums tider. Voksne over 18 år kr 100,-. Barn og unge under 18 år går gratis. Veteranflygruppa ønsker at så mange som mulig kommer med sin veteranbil og pynter opp parkeringsområdet. Arr: Veteranflygruppa. Info: www.flydagen.no

6. VW Treff. Øvre Skurubergsveg, Sørskogbygda. Kl.14-19. VW-treff hos Tor i Sørskogbygda. Åpen kiosk. Ta med noe å sitte på og bli med. Arr: Astrid Martinsen. Info: Facebook.

6-8. Landstreff 2025. Verdens ende Camping, Tjømø i Vestfold. Gammel-saabens Venner inviterer til landstreff for Saab-folket. Mange kjekke aktiviteter som besøk av Torås Fort, kjøretur til Horten og mere til. Arr: Gammelsaabens Venner. Info: www.gsv.no/treff

7-8. BMWCCN Telemark/Landstreff. Landstreff for BMW-frelste ved Skien Fritidspark. Mer info kommer. Arr: BMWCCN Telemark. Info: Facebook.

7. Sørlandstreffet. Åsbieveien 58, Arendal. For alle Volvo personbiler uansett type og årgang. Kl.10-15. Premiering kl.14. Arr: Sørlandstreffet. Info: Facebook.

7. Grill & Chill Biltreff. Vertikalen Hotell, Lillesand. Kl.12-18. Hotellet inviterer til kanskje Lillesands største biltreff noensinne! BBQ-mat og alt fra Volvo 240 til Lamborghini, samt masse god stemning. Arr: Vertikalen Hotell. Info: Facebook.

7. Motorfestival Vikersund 2025. Vikersundbakken. Kl.11-18. Info: www.mfvikersund.no

13-14. Romeriksmarkedet. Gardermoen Motorpark. Kl.17-17 fredag og 9-17 lørdag. Salgs plass kr 500,-. Gratis inngang. Publikumparkering kr 75,-. Arr: Romerike Gammelbilkubb. Info: www.romerikegammelbilkubb.no

14. Verdensarvløpet 2025. Bli med og kjør i Sam Eydes hjulspor i

UNESCOs verdensarv på Notodden. For alle veteran kjøretøy over 30 år. For info og påmelding: 1998nkf@gmail.com Tlf: 99236218.

14. Cars & Coffee. Egersund Motorsportsenter. Fra kl.12. Alle kjøretøy velkomne. Arr: NMK Egersund. Info: Facebook.

14-15. Trekkferjefestivalen. Holmen i Kristiansand. Kl.11-16 begge dager. Marked, ferjetur, hygge for alle typer veteran kjøretøy. Arr: Søgne Veteran og Trekkferjeklubb.

15. Utstilling av hobbykjøretøy, Gunnarsbøparken, Tønsberg. Arr: RE MOTORKLUBB

14. FuelFest Nova Spektrum. AMCAR fyller 50 år og feirer med storslått samling i Nova Spektrum, Lillestrøm, fra kl.10-18. Ta med eget entusiastkjøretøy og fyll opp parkeringsplassen. Innendørs utstilling med mye heftig. Autosalom i bakgården. Afterparty på kvelden. Arr: AMCAR Norway.

14. Firdaløpet 2025. Ved Dalavegen 4, Førde. Mer info kommer. Sett av datoen nå! Arr: Sunnfjord Veteranvogn Klubb. Info: Facebook.

14. Fransk Bildag 2025. Hydroparken, Notodden kl.11-16. Åpent for alle franske biler. Arr: Citroen DS-IS og SM-klubben.

20.22. Dokka Motorfestival. Fra kl.12. Biltreff, boder, konkurranser, konserter og mye annen moro. Arr: Kultur og Utliv. Info: Facebook. 21. Østfold Motorshow 2025. Generalveien 6, Halden (Fredriksten Festning). Mer info kommer. Arr: Østfold Motor Show.

25-29. Opelregisterets landstreff. Savalen i Nord-Østerdal. Arr: Opel-registeret. Info: www.opelregisteret.no

29.10 års jubileumstreff. C&C Ringerike feirer 10 år. Premiering av publikums favoritter. Inngang kr 50 pr bil. Vinterroveien 2, Hønefoss. Kl.13-15.30. Arr: Cars & Coffee Ringerike.

JULI:

4-6. Bø-treffet. Vefall, Bø i Telemark. Suksessen fra 2024 gjentas for 2025 med treff, live musikk og god mat. Arr: Eagle Car Club. Info: Facebook.

11-13. Norgesløpet i Larvik, Stavern og Sandefjord. Veteranbilistens vakreste eventyr. Base for treffet er Scandic Park Sandefjord. Lørdagen arrangeres det kjøreturer langs idylliske vestfoldveier med lunsjstopp på Fredriksvern Verft i Stavern. Arr: Larvik og Sandefjord Veteranvognklubb.

31-3. Fjordsteam 2025. Norges største festival for flytende og rullende veteraner. Vågen i Stavanger fylles opp med veterane båter, skip, biler og kjøretøy av den veterane sorten. En byfest uten like. Info: www.fjordsteamstavanger.no

AMCAR

Aarnes AS

Tlf: 69 97 19 00
Fax: 69 97 19 01
Web: www.aarnes.no

Phoenix US Cars

Adr: Broen 7,
Ås industriområde, Vestfold
Tlf: 33 74 46 00 / 920 60 503
Fax: 33 74 46 01
E-post: post@puc.as
Web: www.puc.as

Sarpsborg Motor AS

Adr: Holmegil 2, 1740 Borgenhaugen
Tlf: 69 13 73 00
Fax: 69 13 73 01
E-post: support@sarpsborgmotor.no
Web: www.sarpsborgmotor.no

US Auto Parts

7434 Trondheim
Tlf: 72 90 04 40
E-post: usap@online.no
Web: www.usautoparts.no

ANTIRUST

Rettedal Bilkontroll AS

Web: www.bilkontroll.no

Rust Check

Tlf: 69 89 32 20
E-post: post@rustcheck.no
Web: www.rustcheck.no

LAKKERING

Colortec Norge

Billakkerings/rep. av interiør mm.
Adr: Østkilen 10, 1621 Fredrikstad
Tlf: 919 15 325

VETERANKJØRETØY

Phoenix

Adr: Broen 7, Ås industri-
område, Tønsberg
Tlf: 33 74 46 00
www.puc.as

FORSIKRING

AMCAR Forsikring

Tlf: 72 89 60 00
Web: www.amcar.no

LMK Forsikring

post@lmk.no
Øvre Slottsgate 2B 0157 Oslo
Tlf 22 41 39 00 www.lmk.no

BILDELER / VERKSTED

Aarnes AS

Tlf: 69 97 19 00
Fax: 69 97 19 01
Web: www.aarnes.no

Eiker Motorshop

Tlf: 32 25 06 00
Web: www.eiker.com

Gasolin

Tlf: 35 51 52 20
Web: www.gasolin.no

Huseby Autodeler

Deler til klassiske biler
Tlf: 91 79 80 18
www.husebyautodeler.no

Jensen Autoglass AS

Adr: Fyrstikkbakken 2, 0667 Oslo
Tlf: 977 64 555
E-post: post@jensenautoglass.no
www.jensenautoglass.no

Pedersen's Racing

Adr: Torvli 14, 1722 Sarpsborg
Tlf: 69 15 57 11
E-post: butikk@pedersens-racing.no
Web: www.pedersens-racing.no

Rabekk Bil USA Ford Parts AS

Deler – Bilverksted alle merker.
Adr: Krapfossveien 4, 1597 Moss
Tlf: 69 24 27 35
E-post: post@rabekkbil.no
www.rabekkbil.no

Radiatorservice Kai Mørkved

Adr: Sandsværveien 221,
3615 Kongsberg
Tlf: 32 73 23 64 / 957 46 293
E-post: kai.even@hotmail.com

US Auto Parts

7434 Trondheim
Tlf: 72 90 04 40
E-post: usap@online.no
Web: www.usautoparts.no

Nordic Motortuning as

Greåkerveien 57, 1718 Greåker
Alt i Bilelektronikk
Tlf: 986 15 116
www.nordicmotortuning.com

Zakariassen Jernvare

Alt av skruer Bil /Båt Tlf. 22711600
butikk@underligeskruer.no

Automobilhallen as

Et helt vanlig Bilverksted, bare litt
annerledes. Rep av lette kjøretøy
uansett alder.
Nedre Hagavei 724 2150 Årnes
Tlf.63901956
firmapost@automobilhallen.no

SHIPPING

Jetcarrier

Adr: Isebakkveien 75,
1788 Halden
Tlf: 69 18 40 30
jetcarrier.com

BOBIL/CARAVAN

Fritidsgården

Avd Bergen og Avd Radøy
Tlf. 55398150 www.fgb.no

SKILT

Lator skiltfabrikk AS

Adr: Molløsmuget 1c,
5017 Bergen
Tlf: 55 36 26 90
E-post: lator@latorskilt.no
Web: www.lator.no

Skilthandleriet

Adr: Blekeriveien 1, 1658 Torp
Tlf: 907 74 765
E-post: post@skilthandleriet.no
www.skilthandleriet.no

RESTAURERING

Bjørnebekk Sveis & Rep AS

Leverandør av verktøy/utstyr til
plateforming/reaturering og
tilbyder av plateformingskurs.
Adr: Bjørnebekkvn 855,
1798 Aremark, Tlf: 907 82 623
E-post: tvs@halden.net

Classic Auto Service AS

Adr: Trondheimsvn 535,
2092 Minnesund
Tlf: 63 96 83 83
Fax: 63 96 82 15
E-post: post@classicautoservice.no
www.classicautoservice.no

Eriksens Karosseridesign AS

Karosseriverksted for rep., rest.
og sandblåsing. Prod. av nye
karosserideler til eldre biler.
Godkjent av Statens Vegvesen
Tlf: 478 56 061
E-post: eriksen@karosseridesign.no
www.karosseridesign.no

Strædet Automobilverksted

Spesialverksted for restau-
rering av veteranbiler fra
1920- og 1930-tallet
Adr: Marnarveien 3197, Strædet
4534 Marnadal
Tlf: 38 28 71 47
E-post: strede@online.no
www.automobilverksted.no

Svinsaas AS

Restaurering og gjenoppbyg-
ging av treverk til veteranbiler
Møbelsnekring og -restaurering
Adr: Elvefaret 16, 2625 Fåberg
Tlf: 900 61 652

LITTERATUR

Bjørn Gui

Adr: Myrveien 30, 3271 Larvik
Tlf: 33 11 42 13 / 911 911 30
E-post: bjorn.gui@lf-nett.no

Yrkesbil

Tlf: 23 03 66 00
E-post: abo@bilforlaget.no
Web: www.yrkesbil.no

challenger

V-217

SPORT



Sjekk lagerstatus



V217 tilbyr to enkeltsenger i en van som bare er 6,36 meter lang. Du vil elske oppbevaringsmulighetene og det doble lokket under sengen som lar deg stue bort bord og stoler. Ideell for et par som ønsker å reise overalt, helt diskret

Vi har biler på lager for rask levering med 140HK og Automatgir, Solcellepanel, Webasto dieselvarmer, ryggekamera, infotainment system, skikkelig dusjkabinett +++

Ta kontakt med oss allerede i dag for tilbud på din nye Challenger V217 Sport

Lengde: 636cm Bredde: 205cm Totalvekt 3500KG (Førekort KI B)

Kampanjepris på lagerførte biler fra kr:

1 249 800,-

Velkommen til en trygg og hyggelig handel hos oss

Avd Bergen:
Blindheimsvegen 91
5131 Nyborg



FRITIDSGÅRDEN
Tlf 55 39 81 50 - www.fgb.no

Avd Radøy:
Radøyvegen 711
5938 Sæbøvågen

RETRO BILDELER

se vår nettbutikk for mer info og priser

6V BATTERI 84 AH

også optima gelebatteri 6V



OBS! denne varen kan ikke sendes

6V COIL

Også 12V



6V LYSPÆRE

Hovedlys, park, brems. 12V
Også med skjørt.



6V BENSINPUMPE



GAS TANK SEALER



PLUGG KABEL

Gul-spraglet farge. 7 eller 9mm



W 40 OLJE

For girkasse synkronisert



600W OLJE

For bak akse og usynkronisert
girkasse + styresnekke



SKJERMKJEDDER

Legges mellom skjerm og karosseri



PANSER-BAND

Legges mellom panser og radiator



DØRKANTSPEIL

Festes på dørbladet uten boring



Også speil for reservehjul i skjerm

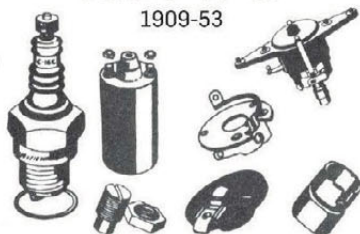
BAKLYS

Med eller uten skiltlys i rustfritt stål



FORD T - A - V8

1909-53



1000 vis av deler på lager

BLINKLYSSETT

Universalt



6V eller 12V festes på rattstamme.
Leveres med nødblink.

EKSOSHALE

I rustfritt stål med Ford skrift, V8
eller uten logo.



KOFFERT



Har også bagasjebrind

VOLVO 240 - 740 - 940

Felger 15x7



Koks

TAUNUS 17M - 20M - 26M

15x7, 17x7, 17x8



Krom

Kun 998,- for alle dimensjoner

Ford 30-31 Roadster
karosseri i stål

Kr 99.800,-
Billigere enn i USA!



RUST MOTOR COMPANY

Svein Rust: +47 977 28 673 / +47 922 33 827 / svein.rust@eiker.com

1000-vis av nye og brukte
deler til US Ford 1909-53

www.rustmotor.com

Prestebåtan 2, ved Eiker Senter, 3300 Hokksund. For best service, ring før besøk. Man. - Fre. 10-16. Lørdag, kun etter avtale.