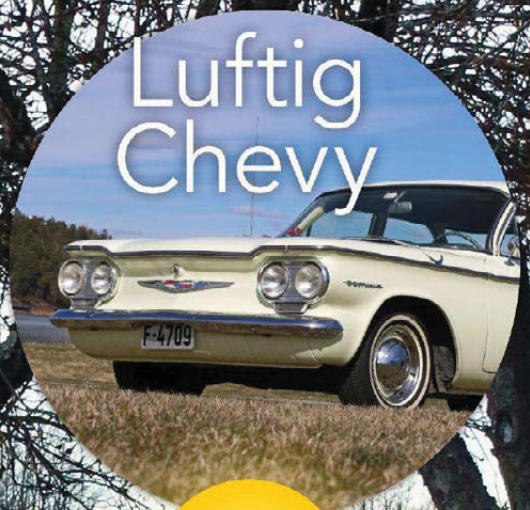




MOTOR NORSK VETERAN

Nr. 7-8 2025 – Årgang 35 – Pris kr 149,00



Luftig
Chevy

God sommer!



Sondres Duett

SMEKKERT
FRA FIAT

Bilåret 1925

AUGUST HORCH MUSEUM



KOMPAKT CAMPING

Kvalitets-
maskinen



TOPPLØS
SKJØNNHET



bc 348 007

GRATIS annonsering i brukmarkedet!

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

PHOENIX US CARS

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



Anders var 13 år i 1969 og var sammen med sin far på besøk hos en Ford forhandler i hjembyen sin. Der fikk han en brosjyre av den nye 69 Mustang. 56 år senere gikk drømmen hans i oppfyllelse.

Vi fikk gleden av å oppfylle drømmen til Anders, om en gang å eie en ekte Ford Mustang. Dette har han drømt om og ønsket seg i alle disse årene, og da er det ekstra kjekt å kunne «kline til» med en 2012 årsmodell Shelby GT 500. Anders, som bor i Ås kommune, Akershus fylke, har vært i overkant tålmodig med sine ønskedrømmer synes vi. Alle vet godt at de fleste angrer sjelden på ting

de har gjort, men snarere tvert imot, vi angrer oftere på ting vi ikke har gjort i løpet av livet vårt. Så her må mottoet være følgende: Bare gjør det har lyst til og det er aldri for sent. I løpet av alle disse årene vårt firma har solgt bil, er det stort sett ikke til de som bare skal ha seg et transportmiddel for å komme fra A til B. Derimot så har vi hatt gleden av å selge bil til kunder som har lidenskap for bil, enten

det er en hobbybil eller om det er en splitter ny arbeidsbil. Våre kunder setter også pris på tryggheten de får hos oss med at vi har et topp moderne mekanisk verksted, skadeverksted og delelager med dyktige medarbeidere som har mange års erfaring med US-biler.

Velkommen til «Et lite stykke Amerika midt i Vestfold».

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg og vårt store delelager har selvsagt deler til Mustang, 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: Tormod Granath-Magelssen

KJØRETØY

- 6 1937 Buick Special Modell 41 Touring Sedan
- 12 1960 Chevrolet Corvair 700
- 30 1961 Volvo 210 Duett
- 34 1972 Yamaha XS650
- 38 1940 NSU 350 OT
- 40 1964 Fiat 2300 S coupé
- 48 1991 Toyota LiteAce Camper
- 54 1961 Ferrari 250 GT California Spider
- 68 1956 Cadillac Eldorado Seville
- 76 1957 Berliet T 100

KJØRETØY- OG MODELLHISTORIE

- 24 Opel Blitz brannbiler
- 90 Bilåret 1925 Europa

SAMFERDSELSHISTORIE

- 72 Postkort fra Gjøvik
- 82 Mystisk bil i Fredrikstad
- 84 Risikerte livet - ble glemt

TREFF OG ARRANGEMENTER

- 18 Veterandagen i Skien
- 20 ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival
- 44 Vårmonstring Jærhagen
- 62 Custom Motor Show 2025

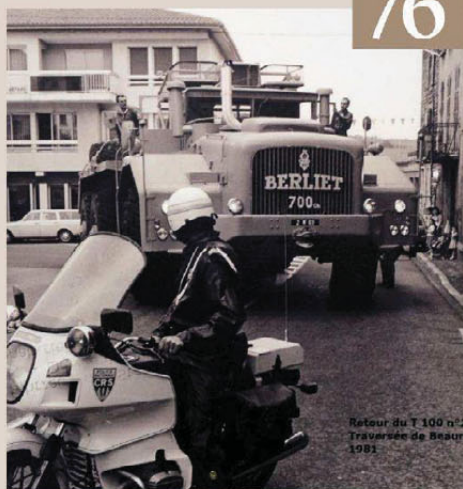
MUSEER OG SAMLINGER

- 74 Camping på Hjul
- 102 August Horch Museum

PERSONLIGE TILBAKEBLIKK

- 28 Fiaten

76



Har du hørt om **Ørken-kjempen**? Det er et skikkelig monster bygget av franske **Berliet**, med modellbetegnelsen **T 100**. Det ble bare bygget fire eksemplarer av T 100. Den første og andre i 1957 og 1958, begge ble brukt av oljeselskap. Den som ble bygget i -58 ble senere benyttet til å frakte utstyr i forbindelse med geologiske undersøkelser. Fra 1962 til -63 ble begge lastebilene brukt til transport av tusenvis av tonn med barytt, et mineral som blant annet benyttes i forbindelse med oljeboring. Vi har sett nærmere på Ørken-kjempen.

40

Mekanikk fra Fiat, karosseri av Ghia, skrudd sammen av Osi og tunet av Abarth. Det hele høres ut som en eneste stor røre, men resultatet ble rett og slett veldig bra. **Fiat 2300 S coupé** startet livet som chassis til Fiat 2300 Berlina, men med en langt lekrere «sommerskjole» i regi av den kjente karosserimakeren Ghia. Fiat 2300 S coupé er en forseggjort bil som osrer eleganse. Opprinnelig rettet den seg mot markedsandelene til blant annet Jaguar E-type, men var aldri ment som en utfordrer mot Ferrari. Med mellomleder-sjiktet i siktet ble den fort døpt til «mellomklasse-Ferrari».



ADAC Hockenheim Historic- Das Jim Clark Revival gikk av stabelen for noen uker siden. En orgie i lukt og lyd, der racerbiler får fullt fokus. Løpet i år var nummer 20 i rekken og ble en stor suksess i flott sommervær. I løpet av helgen ble det kjørt mange runder på Hockenheimring. Vi opplevde spennende kjøring og løp i alle klassene, fra



20

de som gikk saktest til de som gikk fortest. Eldste bil var en Maserati 6CM fra 1937 og de nyeste var F1 og Prototyper fra 2000-tallet.

FASTE SPALTER

- | | |
|------------------|--------------------------|
| 4 Leder | 112 Feit blanding |
| 61 Tegnekantoret | 116 Bruktmarkedet |
| 100 Vognskjulet | 128 Arrangementskalender |
| 108 LMKs hjørne | 130 Leverandørguiden |

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:
10-11	uke 35
13-14	uke 40
15-16	uke 47

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)

Annonser 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.norskmno.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.



Ut å bile...

«I dag pakker vi med oss en god lunsj, tar ut Victoria, og kjører oss en biltur»

...eller kjøre tur, søndagstur, ja alt som har med en positiv kjøreopplevelse å gjøre på en fridag. Det drev man mye med før i tiden. Dengang var det slettes ikke alle som hadde egen bil, men man var kanskje så heldig å bli invitert med naboer, venner eller slektninger som hadde egen bil. Ut å bile ble det for mange.

Jeg er født i 1962 og vokste opp uten egen bil i familien. For en bilinteressert guttunge var det derfor stor stas når vi fikk besøk av slekta fra Sverige. Min morbror (svensk for onkel) Kjell kjørte Volvo Amazon, mørkeblå med hvitt tak, og den ble det søndagsturer med. Vi kjørte ikke så langt, noen få mil til en innsjø der vi kunne slå ut campingstoler og et lite bord. Mamma tok fram nisten, som oftest var det snakk om gjærbakst, akkompagnert av kaffe, mens jeg fikk saft. Den gang, på slutten av 60- og begynnelsen av 70-tallet var vi slettes ikke alene om å dra på søndagstur. Dette var noe mange gjorde. Disse minnene fra barndommen sitter som tatovert i hjernebarken min, og da kun som noe særdeles hyggelig.

Hvordan er det med søndagsturer i dag? Drar elbil-eiere på biltur med picknick-

kurven full av godsaker? Er det noen i det hele tatt som drar på god, gammeldags biltur på en søndag, eller annen fridag for den sakens skyld?

Vi gjør det, kona og jeg, og det kan anbefales på det varmeste. Dagen etter grunnlovsfeiringen, 18. mai, sa min bedre halvdel: «I dag pakker vi med oss en god lunsj, tar ut Victoria, og kjører oss en biltur». Jeg var ikke vond å be. Det var pent vær ute, og i garasjen sto vår nypolerte Ford Crestline Victoria klar for tur. Vi la ut på veien i retning den «Blå-grønne veien», en strekning som går fra Halden, langs Iddelfjorden, i retning Holtet og svenskegrensa. Men vi skulle ikke til Sverige, bare nesten. Etter en stund på den svingete veien med fjordutsikt og vakker natur, svingte vi av i retning Kornsjø. Der, rett ved Prestebakke, ligger en idyllisk innsjø med fin strand og sitteplasser. Denne dagen, med fin sol, var det dessverre en kraftig nordavind over innsjøen, som sto på rett der vi skulle sitte. Dermed forflyttet vi oss videre og endte ved en annen innsjø der det var le og lunsjen ble inntatt. Slik er det på søndagsturer, men det gjør slett ingenting. Det handler om å

hygge seg på tur, nyte livet med veteranbil, og få en god totalopplevelse. Dessuten bringer slike turer smilet fram, ikke bare hos oss i bilen, men også blant våre medtrafikanter.

Da gjenstår det bare å ønske dere alle en riktig god sommer! Kanskje vi møtes på landeveien?

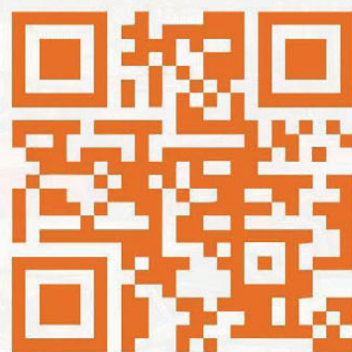


*Tormod Granath-Magelssen
Redaktør*

Norsk vegmuseum

vegmuseum.no

Sommer
på Norsk vegmuseum



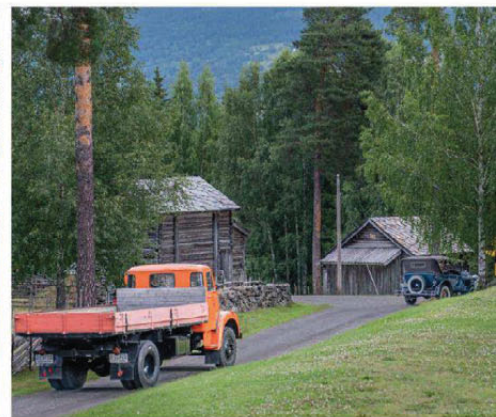
**Se åpningstider
og sommerprogram her**

Opplev store maskiner, tøffe kjøretøy
og interessante vegmiljøer hos oss.

Vi har utstillinger, aktiviteter og
opplevelser gjennom hele sommeren.

**5 min. fra Hafjell
15 min. fra Lillehammer sentrum**

Utstillinger
Maskinoppstart
Hest i parken
Barneaktiviteter
Og mye mer!



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

1937 Buick Special Model 41 Touring Sedan:



Gjensyn på Tot

Denne Buicken har stått på trykk før. Men det var for nesten 50 år siden, så vi tar sjansen på en reprise.

Tekst og foto: Asbjørn Rolseth
arolseth@online.no

1937 var et svært godt år for Buick her i landet. Det ble førstegangsregistrert 203 nye og 131 brukte Buick på norske skilter. Blant de brukte var det naturlig nok også eldre årsmodeller, men til

gjengjeld ble det bruktimportert 37-modeller i 1938 og senere. Importtallene for Buick i 1937 er de høyeste i de årene det finnes statistikk for på 1930-tallet. Det betyr at 1937 Buick var den vanligste årsmodellen av

Reklamen lyver ikke: Stikkordene i Sørensen og Balchens reklame for 1937 Buick gjelder fortsatt: «Kraft, kvalitet, skjønnhet».



Touring Sedan: Med en produksjon på 82 440 var Buick Special Model 41 firedørs Touring Sedan med utbygd bagasjerom merkets desidert mest populære modell i 1937. Her ved Kapp Melkefabrikk, som ble grunnlagt i 1891 og produserte kondensert Viking Melk frem til 1928. Senere ble det blant annet produsert Remington skrivemaskiner på fabrikkene. Anlegget huser i dag diverse aktiviteter innen kultur og næringsliv.

Venter på Skibladner: Brygga ved Kapp Melkefabrikk er anløpssted for hjuldampere.



en

Buick fra denne perioden på norske veier.

Det samme forholdet gjenspeiles i bestandsstatistikken fra 1959, mer enn 20 år senere. I 1959 var det fortsatt registrert 174 Buick 37-model-

ler, mer enn noen annen årsmodell av Buick av alle årganger til og med 1959. De andre mest vanlige årgangene av Buick som fortsatt rullet på veien i 1959, var 1936 (157 biler), 1939 (155 biler), 1938

(153 biler) og 1946 (146 biler). Ingen andre årganger hadde en bestand på mer enn 100 biler. I dag er antall 1937 Buick (20 biler i Autosys) overgått av 1938 og 1939 Buick (med henholdsvis 34 og 32 biler i

Strømmlinjet: Lange lyktehus i torpedo-fasong. Parklys på skjermene ble innført i 1936 og ble et kjennetegn for Buick.

Autosys), mens 1936 Buick bare er representert med 11 biler i Autosys.

Hvorfor denne bilen?

Siden det finnes flere 1937 Buick i presentabel stand her i landet, hvorfor valgte vi akkurat denne bilen? Årsaken er ubeskjedit nok denne skribentens behov for personlig mimring. Tilbake i 1978, som fersk medarbeider i AMCAR Magazine, ble vi sendt til Kristiansund for å lage en reportasje om byens American Car Club – stiftet i 1975 og dermed en av de eldste i landet. ►



Tiltalende dashbord: Stort og tydelig kombiinstrument. Klokke i hanskeromslokket var standard, mens blank hornring var ekstraustyr på Special.



I Kristiansund ble vi godt mottatt av klubbmedlemmene Kåre Jacobsen og Arnt Damsberg, som loset oss rundt for å fotografere biler. Arnts 1958 Buick Special ble midtsidebil i AMCAR nr 7-1978, mens presentasjonen av klubben sto på trykk i AMCAR 2-1979. Forsidebilen på den utgaven er den samme svarte '37 Buick Special som vi fikk et gjensyn med i 2024, altså 46 år etterpå. Vi tror den kjente oss igjen, for den blunket med det ene lyset. Eller kanskje var det bare innbilning. Uansett, det var i hvert fall morsomt å se at bilen er i godt hold. Nå har den et omsorgsfullt hjem på Toten, nærmere bestemt hos Trond Fauchald på Kapp. Trond hadde lenge drømt om en 30-taller. Han sikret seg 37-modellen høsten 2023 i en byttehandel med en 1961 Thunderbird.

Forrige eier skal ha brukt bilen lite. Han hadde heller ikke gjort noe spesielt med den. Tidligere har det imidlertid blitt gjort mye. Da ble ramma sandblåst og pulverlakkert, karosseriet sandblåst og lakkert, motor og bremses overhald, nytt ledningsnett lagt opp og det elektriske anlegget konvertert fra 6 til 12 volt. Bilen fremstår i dag absolutt presentabel, den mangler bare noen interiørdeler og gummilister.

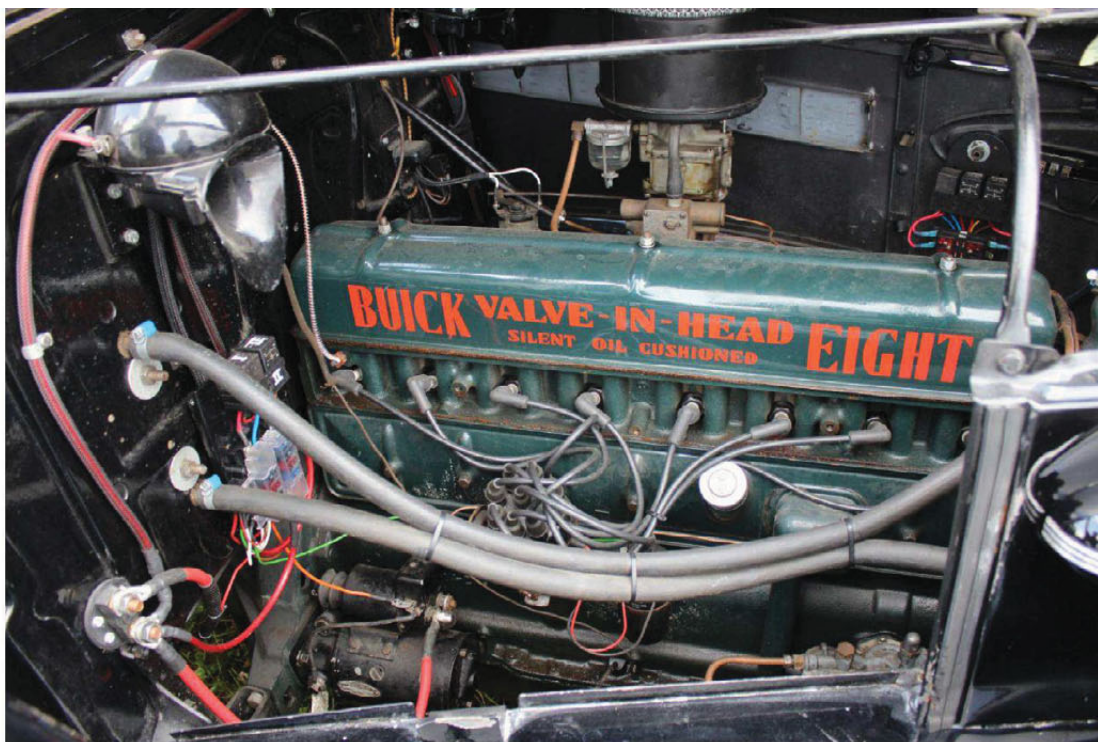


Svart bil i grått vær: Da bildet ble tatt i 1978, var Torbjørn Bergem eier, men det var Kåre Jacobsen i ACC Kristiansund som viste frem bilen i regnværet. Foto fra AMCAR nr 2-1979.



En annen Y-2077: Tyske soldater basker i snøen med en 1939 Chevrolet med kjennemerket Y-2077. Bildet er fra Kirkenes, men bilen var registrert i Vadsø.

ASEBJØRN ROLSETHS FOTOSAMLING



Buick 8: Rekkeåtter var et kjennetegn for Buick fra 1931 til 1954.



Detaljer: 1937 var siste år med synlig tanklokk. På 1938-modellen ble påfyllingen flyttet til venstre side og skjult bak en luke. Forholdsvis beskjedne baklykter på en så stor bil.

Kom til Norge med Danskebåten

I Autosys står bilen i denne reportasjen med dato for førstegangsregistrering oppgitt til 13. mai 1947. Men stemmer det? Et gammelt registreringskort viser at bilen har hatt kjennemerket C-13550, med Josefine Stenerud på Kolbotn som eier. Når Buicken fikk C-skilten er uklart. I 1967 ble bilen solgt til Grinder i Solør og fikk D-42708. I 1976 gikk bilen

til Kristiansund, der den fikk UX 21111. I 1985 ble Buicken solgt til Steinkjer, deretter havnet den i Heidal.

I dag går bilen hverken på C-, D- eller UX-skilten, derimot på Finnmarks-nummer Y-2077. Var det kanskje bilens første kjennemerke? Vi sendte forespørsel til alle trafikkstasjonene i Finnmark – Alta, Kirkenes og Vadsø – men ingen hadde noe registreringskort på Y-2077. I vårt eget arkiv fant vi

Rekkeåtter: Special har en toppventilt rekkeåtter på 248 cid / 100 hk, mens de andre Buick-seriene ble levert med en større utgave på 320 cid / 130 hk.

imidlertid et foto fra krigens dager av Y-2077. Men det var ingen Buick, derimot en 1939 Chevrolet.

Heldigvis har Tom Nordlie tilgang til de gamle ordreprotokollene fra A/S Sørensen og Balchen. Og der står Buicken med chassisnummer XB11B176 oppført. Protokollen forteller at bilen ble skipet ut fra København med D/S «Frederikshavn», som ankom Oslo den 2. mars 1937. Den 12. mai 1937 ble bilen levert til kunde, som bare er notert som «Ø.P.C.» med adresse «her», altså Oslo. Ø.P.C. betyr Østlandske Petroleumscompagni A/S, et import- og salgsselskap som representerte Standard Oil / Esso. En slik Buick kunne passe godt som representativt kjøretøy for noen i administrasjonen i et oljeselskap.

Men det er ikke notert noe kjennemerke i ordreprotokollen. Understellsregisteret i Steinkjer finner heller ikke noe arkivkort på bilen, derfor vet vi



Buick-eier: Trond Fauchald byttet 60-taller mot 30-taller.

ikke om bilen ble A-registrert i 1937, eller om den ble registrert på en avdeling av Ø.P.C. et annet sted i landet. Siden Y-2077 ble brukt på en 1939 Chevrolet, er det lite trolig at Buick'en hadde Y-2077 før krigen. Den kan ha blitt rekvirert av tyske myndigheter under krigen og fått nye papirer etter krigen, siden den står med dato for førstegangsregistrering i 1947. De fleste av dem som eide bilen på 1960- og 70-tallet lever ikke lenger. Derfor er det noen hull i historien.

Helt ny Buick i 1936

For de store amerikanske bilprodusentene var det svært uvanlig å foreta en total «restyle» to år på rad. Det normale var tre års intervall for karosseriet, med mindre årlige ►



1935: Den siste av Buicks tidlige 30-tallene. A-9053 ble førstegangsregistrert 29. mai 1935. Knut Olav Fagerli i Meldal har eid bilen siden 2014.



1936: Radikal forandring fra 1935 til 1936. Denne 36-modellen ble førstegangsregistrert 16. mai 1936, her som DA 53549 i Trondheim rundt 1980. Bilen heter i dag U-1936 og hører hjemme i Lillehammer.

endringer på frontpartiet for å markere en ny årsmodell. Men Buick kom med en helt ny modell både i 1936 og 1937. Merket trengte nemlig å komme skikkelig på offensiven igjen.

Buick produserte bare litt over 40 000 biler i 1933 og lå som nummer åtte på statistik-

ken, noe som var katastrofalt dårlig for et merke som tilbake i 1926 lå på tredje plass med nesten 267 000 produserte biler. Situasjonen var så kritisk at ledelsen i General Motors vurderte å legge ned hele Buick Division. Isteden fikk Buick en ny sjef, Harlow Curtice, i 1934.

En ung og dynamisk kar som ble headhuntet fra GM's AC Division. Det var for sent å gjøre noe med 35-modellen, så Curtice fokuserte på 1936.

1936-modellen representerte et hamskifte i Buick-historien, med helt nye karosserier med mer strømlinjeformede linjer.

«Vekk med alle de gamle dimensjoner» sto det i en annonse for 1936 Buick fra A/S Sørensen og Balchen. Selv om noen tradisjonister syntes den runde stilen ble for «bollete», var fornyelsen populær hos flertallet av kundene. 1936 Buick fremsto som en frisk og moderne bil, med hel-stål tak, skråstilt og delt frontrute, stor grill og mykt avrundede skjermmer. Responsen i markedet var så god at produksjonen økte til nesten 180 000 i 1936.

Ny modell også i 1937

Basert på suksessen i 1936 kunne Buick fint ha nøyd seg med en ansiktsløftning i 1937. Isteden kom fabrikken med nok en ny modell, som var lengre, bredere, lavere, rommeligere og enda mer attraktiv enn før. Lang front som smalnet av forover, nye forskjermmer med karakteristisk profil i bakkant, ny grill med horisontale ribber, nytt panser og nye lykter ga bilen et mer forfinet utseende. I ettertid betraktes 1937 og 1938 Buick av mange som de mest attraktive av merkets førkrigs-modeller.

1937 Buick Special og Century brukte GM's nye B-body, som ble delt med Pontiac, Oldsmobile og LaSalle. Med ulike frontparti og dekor fikk likevel hvert merke sitt særpreg. Dessuten var tekniken forskjellig – Pontiac og Oldsmobile hadde sideventilte motorer (R6 og R8), LaSalle sideventilt V8, mens Buick hadde toppventilt rekkeåtter.

Special var den rimeligste Buick-modellen, med 122 tommer akselavstand og 248 cid / 100 hk motor, mens Century (126 tommer), Roadmaster (131 tommer) og Limited (138 tommer) hadde 320 cid / 130 hk. De fire modellseriene ble levert i til sammen 22 ulike versjoner. Samlet produksjon for 1937 endte på ca. 220 000, fordelt slik: Special (Serie 40) ca. 163 000, Century (Serie 60) ca.

35 000, Roadmaster (Serie 80) ca. 17 000 og Limited (Serie 90) ca. 4500.

Montert i København

Chassisnummeret viser at Buicken ble levert fra GM's monteringsfabrikk General Motors International A/S i København. USA-produserte 1937 Buick har chassisnummer som består av syv tall, mens København-monterte Buick'er har chassisnummer som begynner med XB11B etterfulgt av et 1-, 2- eller 3-sifret tall som var selve produksjonsnummeret. Produksjonsnumrene startet ikke med 101 eller 1001, men rett og slett med 1. En av de norske 37-Buickene som eksisterer har XB11B4, altså bil nr 4. Bilen i denne reportasjen har som nevnt XB11B176. Også XB11B170 og XB11B172 eksisterer i Norge. Ut ifra chassisnummer er halvparten av de 20 1937 Buick i Autosys levert fra København.

København brukte for øvrig kodene XB10B på 1936 Buick, XB12B på 1938 Buick og XB13B på 1939 Buick. En gang etter krigen ble København-koden endret fra XB til IC.

60 biler per dag

Monteringsfabrikken i København leverte sin første bil i januar 1924. Til å begynne med var det bare Chevrolet som ble montert, men fra 1926 også Pontiac. I 1927 startet montering av Buick, Oakland og Oldsmobile. På 1930-tallet begynte København også med montering av Opel, Bedford og Vauxhall. For at det skulle være lønnsomt med lokal montering, måtte det være et visst volum. Modeller med årsproduksjon på mer enn ca. 4000 ble sendt fra USA som CKD byggesett (Completely Knocked Down, det vil si med bare løse deler), mens modeller som det ble produsert minimum 200 av, ble sendt som MKD (Medium Knocked Down). Da kom blant annet frontpartiet ferdig



1938: Kraftigere ribbegrill skiller 1938 fra 1937. C-20417 er en 1938 Buick Century, som Tor Fuglø fra Nittedal fikk norske skilter på i 2011.



1939: Ny stil på 39-modellen, med helt annen front og større vinduer. Jan-Kåre Engebakken i Oslo er eier av A-19757, en 1939 Roadmaster som ble norskregistrert i 2012.

montert. Buick 40-serie hørte til i denne kategorien. Modeller med lavere salg ble vanligvis importert ferdigbygd fra USA.

Buick hadde en sterk posisjon på det danske markedet før 2. verdenskrig. På den tiden da 1937 Buick ble montert, hadde GM i Køben-

havn en dagsproduksjon på ca. 60 biler. De ble solgt i Danmark og eksportert til Norge, Island og de baltiske landene. Også Polen, Ungarn og Tsjekkoslovakia fikk periodevis biler fra Danmark. Sverige hadde egen monteringsfabrikk. Norge fikk som hovedregel biler fra Køben-

havn, men også direkte fra USA.

– For Buick var det slik at alle serier ble montert i København, men ikke alle modeller. I 1937 kom det spesielt mange biler fra København til Norge, opplyser Tom Nordlie.

1960 Chevrolet Corvair 700:

Bedre enn sitt rykte



Tekst og foto:

Tormod Granath-Magelssen

Det er utrolig hvordan et dårlig rykte blir hengende ved, uansett om det er sant eller ikke. Henning Kvitnes sang det i låta «Evis eies kun et dårlig rykte» og det er det mye sannhet i. Er først ryktet etablert er det nesten umulig å motbevise det igjen. Det gjelder i høyeste grad bilen vi her presenterer. Mer om det etter hvert.

Starten

Rett etter andre verdenskrig startet GM planleggingen av en

billig, liten Chevrolet. Earle MacPherson, mannen bak fjærbenene som er i bruk på de fleste biler i dag, var tungt inne i prosjektet og utviklet blant annet dette fjæringssystemet til den lille Chevrolet Cadet som var under planlegging. Nå ble det ikke noe av denne modellen, men ideen om en liten bil var født hos GM. Tidlig på femtitallet dukket flere amerikanske småbiler opp på markedet. Blant annet Henry J og Metropolitan. Etter hvert kom også flere importmerker inn på det amerikanske markedet. Spesielt gjorde Volkswagen det bra, men også

Porsche og Renault, alle hadde de hekkmotor og pendelaksler bak.

Av amerikanske merker gjorde både Rambler American og Studebaker Lark det veldig bra. Dette markedet ville også «De tre store» ha en del av. Ford kom med sin Falcon, Plymouth med sin Valiant og Chevrolet med sin Corvair. USA var nemlig klar for mindre biler, i alle fall som bil nummer to i familien. Oppskriften til Chevrolet skulle vise seg å være svært uvanlig for en amerikansk bil.

Chevrolet Corvair hadde selvbærende karosseri med god

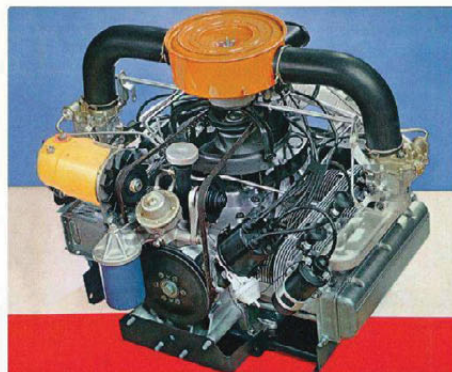
Liten, men stor: 1960 Chevrolet Corvair 700 er en kompakt amerikaner med usedvanlig god plass. Fargen heter «Crocus Cream».

plass til seks personer, uavhengig fjæring på alle hjul, og en luftavkjølt sekssylindret boxermotor plassert bak sammen med pendelaksler. Motoren var i aluminium med sylinderforinger i støpejern (opprinnelig var det meningen med aluminium der også, men dette ble vraket av produksjonshensyn). Motoren var på 140 cid (2,3 liter) og hadde 80 alternativt 95 hestekrefter. Tretrinns manuell girkasse med ►

En forbrukeradvokat uten førerkort skrev at Corvair var farlig uansett hastighet. Det skulle sørge for at modellen fikk et dårlig omdømme, mye dårligere enn den fortjente. Vi har sett nærmere på en nærmest urørt 1960-modell som beviser at modellen er bedre enn sitt rykte.



Hekkmotor: Lufteriller i lokket avslører motorplasingen. Under befinner det seg en sekssylindret boxermotor på 140 cid (2,3 liter). Standardmotoren var på 80 hk, mens denne er på 95 hk, som man måtte betale ekstra for.



Uvanlig: Flere år før Porsche fikk seks-sylindret boxermotor i hekken, kom Corvair med dette.

PRODUSENTEN

Liten amerikaner: Det åpnet seg et marked i USA for mindre biler, gjerne som en nummer to i familien. Chevrolet Corvair kom samtidig med Ford Falcon og Plymouth Valiant.



Spartansk: Første eier kostet ikke på seg ryggelys, så de er blendet med aluminiumlokk i stedet. HL-emblemet betyr at bilen er utstyrt med en høyere utveksling.



Bensinlokk: Under lokket på venstre forskjerm befinner tankpåfyllingen seg. Den er faktisk låsbar med en liten hengelås.



Navneskilt:
Ikke Corvette,
men Corvair.



Bagasjerommet: Som seg hør og bør når det gjelder en bil med hekkmotor er bagasjerommet plassert foran, sammen med reservehjulet og en bensinvarmer til coupéen.



Detaljer: Dekk med hvit stripe og felger med blanke kapsler og pynteringer gjør seg godt.

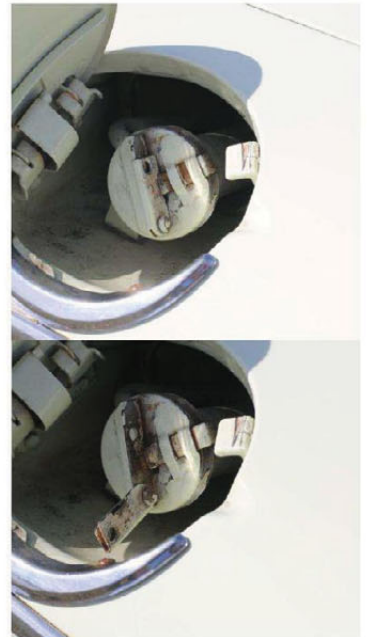
Tannløs: Ingen grill, men et stilig emblem og fine linjer.

gulvspak var standard, mens man kunne betale ekstra for en tottrinns Powerglide automatkasse. Dette var den første serieproduserte amerikanske bilen med luftkjølt motor siden Franklin på 1920- og 1930-tallet.

Farlig?

Selv om Corvair var ulikt alt annet av amerikanske bilmodeller, ble den oppfattet som litt kjedelig. I utgangspunktet ble den lansert i to serier; 500 og 700, der sistnevnte var litt mer påkostet enn 500-serien. I starten var det noen utfordringer, blant annet at viftoreima hadde en tendens til å hoppe av og at forgasserne slet med ising. Disse problemene ble raskt løst av GM, allikevel hang ryktene igjen i flere år. Andre rykter blandet seg med fakta, og Corvair slet med dette. Selv om over 250 000 eksemplarer ble solgt første året, ble de forbigått av den ytterst konvensjonelle Ford Falcon med god margin. Den solgte hele 435 000 det første året.

Å kjøre en bil med en tung motor i hekken, utstyrt med pendelaksler oppleves annerle-



Stort utvalg: Chevrolet Corvair kom i en rekke varianter. Sedan, coupé, kabriolet hard-top, stasjonsvogn, pickup og van. Her en annonse som viser noe av utvalget.

des enn den tradisjonelle løsningen som konkurrentene hadde, med motoren foran og drivhjulene bak. Allikevel fikk Corvair skryt for kjøreegenska-



Originalt: Interiøret er strøket og det originale fra da bilen var ny.



Oversikt: Ikke mye dilldall her.

pene, i alle fall i starten. Velkjente Tom McCahill skrev at dette er bilen med de beste kjøreegenskapene av de han hadde kjørt med hekkmotor. Fulgte man Chevrolet's anbefaling om dekktrykk på 15 psi foran og 26 psi bak, oppførte den seg slett ikke ille, selv om fraværet av stabilisatorstag foran var merkbart. Det kom på plass i 1964, sammen med en tverrgående bladfjær bak.

Når vi først er inne på kjøreegenskapene kommer vi ikke utenom en mann ved navn



God å kjøre: «Jeg kan ikke skjønne kritikken som går på dårlige kjøreegenskaper i Corvair. Den er tvert imot veldig god å kjøre», sier bileier Pål Heckmann.

Ralph Nader. Han var (og er) advokat, aktivist og politiker, som ga ut boka «Unsafe at any Speed» i 1965, der han fokuserte på bilindustrien og beskyldte dem for å lage farlige biler med vilje. Der hang han blant annet ut Chevrolet Corvair, noe som skulle komme til å hefte med modellen for evig. At et offentlig føderalt granskningsutvalg i 1972 skulle komme til å tilbakevise påstandene om Corvairs elendige kjøreegenskaper, og tvert imot konkludere med at de var bedre enn hos konkurrerende merker, hjalp lite. Da var skaden allerede gjort. Selv i dag snakker mange om Ralph Naders kritikk av Corvair og hvor farlig den var.

Mange varianter

Halvveis inn i første modellår ble den sporty Corvair Monza lansert, deretter fulgte Lakewood stasjonsvogn, Greenbrier van og minibuss, og Corvan pickup. 1962 kom så Monza Spyder med turbo og 150 hestekrefter, samt en convertible.

Vi kan dele Corvair inn i to generasjoner; 1960-1963, og 1964-1969. Andre generasjon Corvair fikk helt nytt design og kunne også leveres som firedørs hard-top. Men 1964 skulle komme med nye utfordringer i form av en konkurrent.

Halvveis inn i året lanserte Ford sin Mustang, som skulle vise seg å bli superpopulær. Dette skulle bli starten på slutten for Corvair som skulle få sin etterfølger i Camaro. Allikevel fortsatte produksjonen frem til 1969. Da hadde over 1,8 millioner Chevrolet Corvair blitt produsert. Den dag i dag er Corvair Chevrolet modellen som virkelig skiller seg ut av amerikanske biler, og den har fans over hele verden. Bilen som var inspirert av Tatra, Volkswagen og Porsche skaper fortsatt entusiasme og diskusjoner der den dukker opp.



Adkomst: Fire dører gir god adkomst.



Luftig: Store vindusflater og smale stolper gir en luftig coupé.

Påls Corvair

Pål Heckmann i Sarpsborg er bilentusiast på sin hals og svak for de litt uvanlige modellene. Han har hatt svært mange veteranbiler, nå ratter han rundt i en kremfarget Chevrolet Corvair fra 1960. Bilen er førstegangsregistrert i Drammen på en Elling Vinna i 1964, men om den kom inn som

bruktimport eller flyttegods vet man ikke. Han hadde bilen helt til 1989 og kan umulig ha brukt den mye. Deretter har bilen hatt en annen eier fra 1989 til 1992, før det ble eierbytte igjen. Nestemann hadde den frem til 2008 før det nok en gang ble ny eier. Alle har tydeligvis behandlet bilen bra. Da Pål kjøpte den i fjor sommer hadde den bare



Forhandlerfoto: Sørensen & Balchen kostet på seg proff fotograf da de skulle lansere Chevrolet Corvair i Norge. Da måtte det bli ski på taket.



God bagasjeplass:

I tillegg til bagasjeplass bak bakseteryggen, kan hele seteryggen legges ned og man får flatt gulv. Tar vi med bagasjeplassen foran bør man få med seg det meste.

rullet 62 000 miles (99 200 km) fra den var ny.

– Man sier jo ofte at noe er sjeldent som hønsetenner, men denne bilen er sjelden som hønsetenner med regulering, sier Pål med et bredt glis.

Han forteller at han har eid en 1969 Corvair Monza for noen år siden, så han er ikke ukjent med Corvair. Bilen er omlakkert en gang på 80-tallet i originalfargen Cactus Cream. En farge som passer god til det grønne interiøret. Motoren er på 95 hestekrefter og koblet til tottrinns Powerglide automat.

– Man kostet på seg større motoreffekt og automat, men ville ikke ha ryggelys, sier han å peker på de to hullene som er blendet med aluminiumsokk. Man må ganske nærme for å se at det faktisk ikke er ryggelys.

Med lav kilometerstand er det snakk om en flott urørt bil. Dører går igjen med et klikk, interiøret ser nærmest ubrukt ut, og Pål forteller at bilen er knakende god å kjøre. Han bare rister på hodet over påstanden om at det er en farlig bil å kjøre.

– Dette er jo samme konseptet som blant annet Porsche

911 bruker, men Corvairen var fem år tidligere ute med en sekssylindret boxermotor i hekken, legger han til.

I dag er motoren fullstendig overhaldt, girkasse og bremsene er gått over og bilen har fått nye dekk.

Hvordan havnet bilen hos deg?

– Jeg tok den egentlig i bytte som delbetaling mot en Challenger jeg skulle selge. Nå har jeg lyst på en Volvo 1800 ES. Derfor er Corvairen til salgs, og jeg håper den kommer til noen som tar godt vare på den. Den er i en unik tilstand og med norsk historie, svarer han, før han legger til: «du må få med en takk til kompisen min Thomas Helle som alltid stiller opp og er med på det meste av bilgalskapen jeg driver med. Det er jeg veldig takknemlig for».

Deretter setter han seg bak rattet, fyrer opp boxersekseren med et herlig brom, vipper den lille bryteren som styrer girkassa i D og ruller av gårde, mens forbipasserende stirrer måpende på den underlige bilen som passerer.



Ble ikke noe av: Man forsøkte seg også på en Pontiac-variant med modellnavnet Polaris, men det ble med en prototyp.



WWW.GASOLIN.NO

- Holder sommerhjulene i gang

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! 2K-boksene leveres som epoxygrunning, fyller, klarlakk, sort matt og sort blank.

TILBUD
295,-



NYHET! INDUKSJONSVARMER, 1500W

Sliter du med rustne og fastgrodde bolter o.l.? Med AVGITT effekt på 1500W er denne varmeren 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,-



FRES M/GIRKASSE- ISO30

Stor og tung fresebenk med oljefyllt girkasse og koordinatbord på hele 840x240 mm. Denne maskinen takler de aller fleste oppgaver. Motor: 1,5 hk. 230V 1-fas.

TILBUD
36 900,-

HBMM00208



SVEISEMASKE FOR TRANGE KÅR

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

990,-



HBMH133272

STILLEGÅENDE KOMPRESSOR

Stillegående, transportabel og oljefri kompressor med 5 års delegaranti! 3HK/90l. Avgir 197 l/min.

TILBUD
6490,-

HBMH134012



KRYMPE- OG STREKKESETT

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

TILBUD
3490,-

HBMH10227



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,-



KRYMPE-STREKKEMASKIN, 155 MM.

9990,-

KNTV12205



Fotstyrt maskin for profesjonell plateforming. Ovale kjeffer gir mulighet for krappe kurver i kombinasjon med godt grep. Leveres med både krympe- og strekkkjeffer.

8" POLERINGSPAKKE

Poleringsmaskin med fire 8" poleringsskiver 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,-

HBMH0956

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.

- Båndhast.: 27 - 38 - 51 m/pr. min.
- Motor: 550W
- Kapasitet 90 grader:
- Rundstål: 115 mm.
- Firkantstål: 100x130 mm.
- Kapasitet 45 grader: Rundstål: 94 mm.
- Firkantstål: 94x78 mm.
- Vekt: 54 kg.

TILBUD
5990,-

HBM4679



Grenland Veteranvognklubb:

Den store veterandagen i Skien

Når et arrangement i Bergen er gjentatt én gang kalles det tradisjon. Det samme kan vi si om Veteranbildagen i Skien, som i år ble arrangert for 3. gang. En tradisjon vi håper kommer til å leve lenge, deltagerantall og folkemengden tyder på det. Det ble full klaff og folkefest.

Tekst og foto:
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Grenland Veteranvognklubb

Veterandagen i Skien sentrum 26. april startet med minusgrader og blå himmel. Handelstorget lå i kald skygge, solen var opptatt andre steder og kom ikke hit før noe senere. Vaktene gikk gjennom de siste instruksene før storinnrykket, mens formann Jarle Rønjom påtok seg oppgaven med å sette sammen stangen for banneret foran klubbens sekretariat, som alltid er en Citroën HY eid av et av medlemmene. Det var en kald men forventningsfull morgen i Skien den lørdagen, men noen iherdige morgenfugler var alt på plass. De gjaldt å få seg en strategisk god plassering slik at de ikke risikerte å bli innesperret. Så var det bare å vente.

Man slapp å vente lenge, ganske raskt strømmet det på en jevn flyt av veteranbiler i alle utgaver, alder og fasonger. I år var Rådhusplassen stengt. Det problemet krevde ekstra innsats fra komiteen. Hver lille flis av gatene i sentrum ble analysert på jakt etter mulige steder å hensette en veteranbil. Grønt-



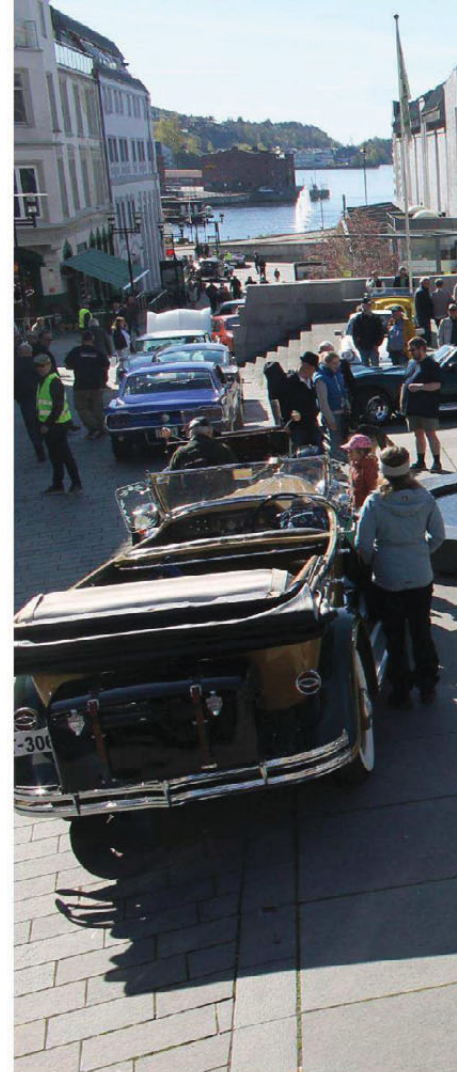
Patinert: En herlig gammel Buick var en av de deltagende kjøretøyene.



areal og ladestasjonen for El-biler ble tatt i bruk. Ved parkering skulle det samtidig tas hensyn til muligheter for gjennomkjøring, og ikke minst, det skulle være plass til de tusener av besøkende som kom for å beundre veteranene. Til sist var hele sentrum stappet med biler fra topp til tå. Det samme gjaldt de besøkende, de

var overalt der det var mulig å slippe til mellom kjøretøyene. Klokken 11 var alt klart.

Vestfold og Telemark 2cv-klubb møtte mannsterke opp og tilfredsstilte de nysgjerrige som ville ha en titt under panseret, «hvor stor er motoren din?» Mange av deltagerne var optimister og nøt medbrakt campingutstyr med tilhørende



Suksess: Veterandagen i Skien ble arrangert for 3. gang og ble skikkelig vellykket.

I rute: Gratis busstur med veteranbuss var et populært innslag.

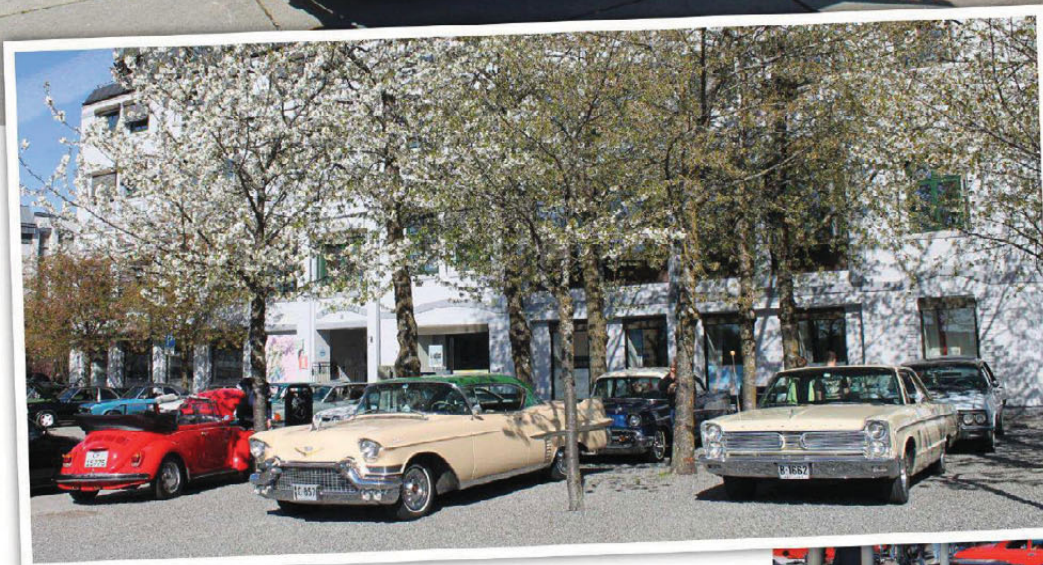
vått og tørt. Rutebilhistorisk forening møtte opp med sjåfør og tilbød gratis busstur i nostalgis tegn. 251 kjøretøyer var å se i Skien den lørdagen, fraregnet barnevogner, sykler og trillebager. ©



Vive la France: Vestfold og Telemark 2cv klubb stilte opp med mange fargerike 2CVer.



Overalt: Med godt over 200 veterankjøretøyer ble mange av sentrumsgatene fylt opp med herlige biler.



Vår: Veterandagen gikk av stabelen 26. april og våren viste seg fra sin beste side. Det gjorde kjøretøyene også.

Folksomt: Flere tusen publikummere møtte opp for å se på alle veteranene.



Blanda drops: Bredden av veterankjøretøyhobbyen kom godt til syne under Veterandagen i Skien.



Trå: Assortert utvalg av gamle tråbiler engasjerer både store og små.



ADAC Hockenheim Historic: Das Jim Clark Revival

Sommeren er endelig her og vi startet med historisk løp på en av de mest legendariske banene i Europa, Hockenheimring. Banen ligger en liten kjøretur sør for Frankfurt, i regionen Baden-Württemberg.

Tekst og foto: **Harald Olsen**

Banen har blitt bygget om flere ganger, men de to mest kjente versjonene er fra 1965–2001 og 2002 og fremover, sistnevnte er dagens layout. Det har vært mindre justeringer mellom 1965 og 2001, men ingen store endringer. Banen til og med 2001 sesongen var på 6823 meter og bestenoteringen er på 1:41.808, satt av Juan Pablo Montoya i en Williams F1. Dette klarte han i siste sesong før endringene kom. Den nye banen, som kom i 2002, var et resultat av ønske om økt sikkerhet, bedre oversikt for publikum og flere



mente at den gamle banen ikke var tilpasset moderne F1-racing. Etter ombyggingen ble banen 4574 meter lang og bestenoteringen på 1:13.780 er satt i 2004, av finnen Kimi Räikkönen, i en McLaren

MP4-19B. Delen som for det meste gikk gjennom skogområdet, med begrenset eller nærmest ingen sikt for publikum, ble fjernet. Banedekket ble gravd vekk og området plantet med ny skog, for å

Hissig Opel: Kadett C, med 2-liters Formula 2-motor. Ifølge eier er det en av 16 bygde motorer og ytelsen er på ca. 270 hestekrefter.

unngå at området skulle gjenåpnes for F1-racing.

For tyvende gang

Løpet i år var nummer 20 i rekken, men helt frem til 2023 het det Bosch Hockenheim



Spenning: Her lines det opp for start i en av undertegnede favorittklasser, DRM Revival.



Viste seg frem: Formel 1 oppvisning fra Toyota Classic.

Historic – Das Jim Clark Revival. Etter løpet i 2023 kom ADAC inn som ny hovedsponsor, noe som førte til navneendringen. Dette arrangementet kan godt kalles en motorsport-festival, siden det er mange ulike klasser og god underholdning hele dagen, helgen gjennom. Årets program besto av Masters Racing Legends for 1966/1985 F1 Cars, BOSS GP,

Masters Endurance Legends, Prototype Cup Germany, HGPCA (Historic Grand Prix Cars Association), Masters Gentlemen Drivers & Pre-66 Touring Cars, Tourenwagen «Goldene Ära», Historic Racecar Association – ADAC Graf Berghe von Trips Pokal, Lurani Trophy og DRM-Revival. Her var noe for alle som liker god racing. I tillegg hadde de et



På alvor: Det kjempes tett om plassene, her i Spitzkehre, banens skarpeste kurve.



Stil: Maserati 6CM, utrolig flotte linjer på denne gamle raceren.



Tysk dominans: Startlisten for Tourenwagen «Golden Ära» var dominert av BMW, men her skimtes både en Volvo og en Alfa Romeo bak i hetedisen.

rammeprogram, med noen ulike aktiviteter, både for førere og publikum.

Fredag begynte litt beskjedent, med frivillige treningsrunder og enkelte kvalifiseringer. Dette er ikke like spennende

som å se på løp, men en fin oppvarming til resten av helgen. Det var varmt og knapt en sky å skimte, perfekt vær for racing. Området er relativt åpent for publikum, det er tilgang til nesten alt, og de

Minner: En liten utstilling tilegnet Jim Clark, som gikk bort på denne banen for 57 år siden.

fleste av «garasjene» ligger på indre del. Dette gjør tilgang til førere og biler enkel, for de som er interesserte i å ta en nærmere kikk eller ganske enkelt slå av en prat og hente noen tips, for bilen de har hjemme eller drømmer om en gang å anskaffe seg. Her er bred kompetanse og mange merker og biltyper involvert.

Alvoret starter

Lørdag begynte alvoret for de fleste, det var duket for løp og en hel dag uten ei sky på himmelen. Prototyp Cup Germany hadde allikevel en kvalifiseringsrunde å gjøre unna, og startet med dette dagen. Gruppen består av såkalte Le Mans-biler, de som har betegnelsen LMP3. Full fart fra første bil, med andre ord. Deretter fulgte de på rekke og rad, forskjellige klasser av ulik årgang. Alle like godt mottatt av publikum. De som satt på tribunene, i målområdet, applauderte alle med like stor energi. Noen kjørte helt klart for å vinne klassen sin, mens andre var ute for å få kjørt litt med bilen, vise den frem og være med på det sosiale rundt et slikt arrangement.

De eldste bilene var i HGPCA og Masters Gentlemen Drivers & Pre-66 Touring Cars. Førstnevnte med to ulike biltyper, motor fremme og motor bak. Sigarformede biler med ikke alt for avanserte hjuloppheng, og dekk uten det beste grepet, var spennende å følge. De kom rett som det var sidelengs ut av svingen, nesten som en rallybil.

Søndag hadde program omtrent som lørdag, og dette ble også en dag med skyer kun langt ute i horisonten, slik vi hadde det på fredag. Åpne biler, lukkede biler, biler med normalstørrelse på karosseriet og biler med trang plass til fører, for noen ble varmen i



Feltet: Oppvarmingsrunde, eller formasjonsrunde som de kaller det, for klassen Masters Endurance Legends.



Møtte heltene: En liten sammenkomst for de som samler på autografer. Fans i alle aldre var å finne her.

overkant plagsom, men lysten til å kjøre overskygget dette.

Fin jubileumshelg

I løpet av helgen ble det kjørt mange runder på Hockenheimring. Selv om noen var forsiktede var det mange som kjørte for å vinne og dessverre hadde vi noen krasj og avkjøringer, heldigvis uten rapporterte personskader. Vi opplevde spennende kjøring og løp i alle klassene, fra de som gikk saktest til de som gikk forrest. Eldste bil var en Maserati 6CM fra 1937 og de nyeste var F1 og Prototyper fra 2000-tallet. Personlig er allikevel mine favoritter å finne i Tourenwagen «Goldene Ära» og DRM-Revi-val. Dette er klassene for biler med ombygde standardkarosseri og en slags forløper til dagens DTM.



Klassisk:

Motor i en av Maseratiene. Eneste moderne innslag er GoPro'en.

Vakkert: Det er godt å se at forgasserne fremdeles kommer til sin rett.



Söta bror: Et lite innslag fra vår kjære nabo, i form av en Volvo 240. En av flere Volvoer på banen denne helgen.



Vinnerbil: Porsche 935 K3 i klassen DRM Revival. Denne bilen er som regel å finne i toppen av resultatlistene.



Britisk: En gammel Bristol.



Moderne innslag: Dataen har for lengst inntatt historisk racing.

På sitt rammeprogram hadde de satt av ulike utstillinger, autografsessions og et stille minutt for Jochen Mass, en stor helt i det Tyske racingmiljøet. Han gikk bort 4. mai, helgen før arrangementet på Hockenheimring. Mass var en svært

aktiv og kjent racingfører, som holdt det gående i flere tiår. Han kjørte blant annet F1, Le Mans og flere andre 24-timers løp.

Arrangøren sa seg svært fornøyd med jubileumshelgen. Været var glimrende, påmeldin-



Solskjerming: Det var varmt for førerne å stå og vente på innpass på banen.

Til glede: Ferrari F1 kjører oppvisningsrunde.



På plass: LMP3 liner opp før oppvarmingsrunden.



Uflaks: En uheldig fører, som kan se frem mot noen timer i verkstedet.

Lufting: Trangt og varmt i cockpiten på en LMP3.



gen i alle klasser var fulltegnet og de opplevde ny publikumsrekord, med nesten 45 000 mennesker, fordelt på de tre dagene. Om man ser bilder fra enkelte av tribunenene, så ser det ganske tomt ut, men nede på indre område var det tidvis helt

fullt av folk. Man må da huske på at kapasiteten ligger på rundt 120 000. Liker du variert racing er ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival absolutt å anbefale.



Opel brannbiler: Blitz mot brann

Opel Blitz lastebil solgte i mange år svært godt på det norske markedet, men Blitz var lite utbredt som brannbil. Her ser vi på fire ulike brann-Blitzer med historie fra Lillehammer, Melhus, Røros og Svelvik.

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

I Tyskland var Opel Blitz mye brukt som brannbil på mindre steder, der det som oftest var Freiwillige Feuerwehr som sto for beredskapen. Her i landet dominerte lenge

amerikanske bilmerker markedet for vanlige brannbiler, før mer spesialiserte tyske og etter hvert svenske biler overtok. I kommuner med trange budsjetter ble det i mange tilfeller gjort mer utradisjonelle innkjøp, deriblant Opel Blitz.

1941 Opel Blitz

På Svelvik Museum står det en 1941 Opel Blitz brannbil med kjennemerke Z-36137. Svelvik lå i Vestfold, men etter sammenslutningen med nabokommunen Drammen ligger Svelvik nå i Buskerud. Buskerud hadde fylkesbokstav F og Vestfold

hadde Z. Men Z-seriene 4000 – 4999, 30000–32999 og 84000–86999 ble brukt på kjøretøyer som lå under Skoger og dermed Drammen politidistrikt. Her var det nemlig ikke samsvar mellom fylkesgrense og politidistrikt. Søker man gamle registreringsdokumenter i disse nummerseriene, ligger noen arkivert på Drammen trafikkstasjon, mens andre lå på nedlagte Horten trafikkstasjon og nå er arkivert ved Larvik trafikkstasjon.

For å nøste opp i historien rundt brannbilen i Svelvik startet vi med å spørre Drammen, fikk svar fra Larvik, som spilte ballen tilbake til ►



SVELVIK MUSEUM

Svelvik-Blitz: Her står Blitzen ved Svelvik Museum i Kirkegaten.

Norsk karosseri: 1941-modell Opel Blitz 1,5-tonner med dobbelt førerhus og skappåbygg fra Kullands Karosserifabrikk A/S, som var i virksomhet fra 1935 til 1959, først i Drammen og de siste årene på Gulskogen.

SVELVIK MUSEUM



Bil nr 3: 1939 Blitz 3,0-tonner var Lillehammers første stige-bil. Først registrert som BV-3, senere E-10103.



THOR LANGU



Helrød Blitz: 1954-modell Opel Blitz 1,75-tonner U-20130 var stasjonert på Korsvegen i Hølonda, ble ikke avmønstret før i 2003. Her fotografert i 2015.



Enkel brannbil: Stige, pumpe og utstyr er på plass på U-20130, som i prinsippet er en vanlig lastebil.

Drammen da det viste seg at bilen hadde hatt et tidligere kjennemerke i 4000-serien. Brannbilen har i mange år vært en del av samlingen på Svelvik Museum. Når museet er åpent i sommermånedene, kan bilen beskues på sin faste plass i en nyrestaurert låve. Den kjøres vanligvis ut under Svelvikdagene i august. Museet har også to brannvogner fra 1800-tallet.

Fra lastebil til brannbil

Bilen omtales som Svelviks gamle brannbil, men historien startet ikke der. Første kjennemerke var Z-4121, som avslører at bilen opprinnelig ble registrert som lastebil på «Strømsgodset kommune, Ingeniørkontor» den 4. mars 1941. For folk flest er Strømsgodset først og fremst et fotballag fra Drammen. Men Strømsgodset har faktisk vært egen kommune en gang, selv om det bare var fra 1838 til 1843. At bilen ble registrert på en kommune som eksisterte 100 år tidligere, er jo merkelig.

I 1959 fikk bilen en ny rolle som brannbil i Svelvik kommune, og fikk nytt kjennemerke Z-36137. Om bilen ble ombygd fra lastebil til brannbil på et tidligere tidspunkt, er uklart. Arbeidet ble utført hos Kullands Karosserifabrikk A/S i Drammen. Skiltene ble innlevert i november 1975, men allerede i januar 1976 ble bilen registrert på nytt, da med status «Motorsprøyte» og nytt kjennemerke KZ 22224. I nyere tid har bilen fått tilbake sitt gamle kjennemerke Z-36137.

1,5-tonner

Brannbilen i Svelvik er en Opel Blitz 1,5-tonner, som hadde samme motor som personbilen Super 6, en sekssylindret rekkemotor på 2,5 liter / 55 hk. Modellen ble først produsert fra mars 1938 til april 1942 i vel 16 000 eksemplarer, hvorav ca. 10 000 gikk direkte til Wehrmacht.



ASELJØRN ROLSETH

Da produksjonen stoppet, ble produksjonsutstyret flyttet ut fra Opel-fabrikken i Brandenburg og lagret i Hessen. Det gjorde det mulig å gjenoppta produksjonen etter krigen selv om Brandenburg-fabrikken ble bombet i 1944. Etterkrigsproduksjonen fra juni 1946 til desember 1951 var mer enn dobbelt så høy – over 37 000 biler. Førkrigstypen ble avløst av en ny Blitz fra 1952, i Norge kjent som «Bonde-Blitz» og «Blåmann».

3,0-tonner som stigebil

I 1923 tok Lillehammer brannvesen et forsiktig skritt inn i bilalderen med en Ford TT lastebil. De første ordentlige brannbilene ble anskaffet i 1930 – da fikk brannvesenet to Mercedes-Benz mannskapsvogner med pumpe og løse stiger. Men behovet for en ordentlig stigebil ble stadig mer prekært utover 1930-årene. I 1939

kjøpte kommunen et Opel Blitz 3,0-tonns chassis, som ble bygd opp med 17,5-meters Magirus stige ved Sørholtes Verksted i Stange. Men kommunebudsjettet var trangt, derfor ble det ingen motorstige. Bilen er i det hele tatt svært enkelt oppbygd. Det er nesten ingen skaplass for utstyr. Førerhuset er bygd ut slik at det danner tak over en sittebenk mot kjøreretningen.

Blitz 3,0-tonner ble først, fra 1936, produsert med 3,4-liters motor. Fra 1937 til 1944 ble alle levert med motor på 3,6 liter / 75 hk, den samme motoren som ble brukt i Opel Admiral. Den store Blitzten var en robust og populær lastebil, som ble produsert i ca. 126 000 eksemplarer. En vesentlig del gikk til Wehrmacht.

Som tredje bil i Lillehammer fikk Blitzten brannbil-kjennerke BV-3. I 1953 ble byens brannbiler registrert med vanlige kjennemerker. Brannbi-

lene fikk nummer i E-10100-serien, med Blitzten som E-10103. I 1951 ble den ene Mercedes'en byttet ut med en Ford F-500. Først i 1966 ble den andre Mercedes'en avløst av en Ford F-600. Lillehammer kjøpte ny stor stigebil i 1968, men beholdt Blitzten, som blant annet ble brukt under storbrannen i Storgata i 1982.

Da Norsk Kjøretøyhistorisk Museum åpnet i Lillehammer i 1983, ble Blitzten parkert der, men på en strategisk plass i forhold til porten. Den ble sist brukt under brannen på Nansenskolen i 1987. Da rykket stige bilen rett ut fra museet og til brannstedet i Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Blitzten holdes fortsatt i trim på byens brannstasjon.

Enkel utgave

Mange av de første brannbilene i Norge var vanlige åpne lastebiler som bare hadde med det

1960-talls Blitz: 1964 Opel Blitz skapvogn gjorde aktiv tjeneste på Røros fra 1964 til 1995. Siden har U-20816 hatt private eiere. Denne bilen er sannsynligvis en av de siste Opel Blitz som ble tatt i bruk som brannbil her i landet.

mest nødvendige utstyr, og eventuelt en tilhengersprøyte på slep. På 1950-tallet var denne løsningen umoderne, men ble fortsatt brukt i mindre landkommuner. Hølonda Branntrygdslag anskaffet ny brannbil til daværende Hølonda kommune i Sør-Trøndelag i 1954. Det var en Opel Blitz utstyrt med løs trestige, Metz brannpumpe og to kister for oppbevaring av utstyr. Ti år senere ble Hølonda slått sammen med naboen Melhus. Brannvesenet i Melhus kommune overtok ansvaret for bilen, som sto i beredskap frem til 2003. Den har i dag en privat eier i Melhus. ☺

Fiaten

Av Melvin Mølnås

Da vi fikk se denne Fiat-traktoren i Sikkilsdalen gikk tankene tilbake til den første Fiat-traktoren vi så. Om denne som vi så i Sikkilsdalen er klin lik den vi husker fra mange år tilbake, ja det skal være usagt, men vi mener likheten er slående.

Den Fiaten vi tenkte på ble vel aldri, ja så langt vi vet i hvert fall, aldri brukt i jordbruket. Den var nok kun å regne som en privatbil. Føreren og eieren, som da var en og samme person, var en veldig ryddig mann, og svært nøye med alt han eide. Ja det ble påstått at han en gang hadde fått seg kjæreste, og som han slo seg sammen med. Disse var fremtidsrettet og levde det vi i dag ville kalt i samboerskap. Men den stakkars dama var ikke reinslig og ryddig nok for traktoreieren, så han viste dama på dør, med den avskjeden at skulle han vaske golvet, kunne han gjøre det uten at han måtte gjøre jobben etter at hun hadde «forsøkt» å gjøre rent.

Fiat-eieren hadde ikke noe fast inntekt, men han var etterspurt som arbeidskar, så Fiaten ble godt kjent i bygda, han sto for transporten. Flere ganger ble det antydning at han kanskje kunne henge en plog, en harv, eller annen redskap bak traktoren, men da svarte han tvert nei. Eneste gangen Fiaten gjorde annet arbeid enn som privatbil var i elgjakta. Da ble den brukt til å trekke fram elg. Forutsatt at elgfallet hadde skjedd ved noenlunde brukbar vei. En gang hadde jaktlaget skutt en stor okse litt oppe i skogen, men ikke verre til enn at Fiaten kunne brukes som elgtrekk. Dette var litt ut på høsten, bakken var sleip og lasset tungt, så ned en bratt bakke med elgen på slep, tok elg og traktor over styringen. Føreren satt stiv i blikket og bare var passasjer. Ned kom de, mens sølespruten sto himmelhøyt, og ferden ble avsluttet i en åpen bekk. Traktoren berget seg heldigvis uten skade. Da elglaget kom til, kom en av jegerne, for øvrig klokkeren i bygda, med spørsmålet om han ikke burde takke sin Gud for all hjelp han hadde fått i nødens stund. «Jau,» svarte traktorføreren, «jau æ bad litt om hjelp og da, mæn det vill æ no ha sagt at Hainn e no ingen traktorkjørar da.» Betalingen for denne transporten var at Fiat-eieren alltid ble buden på elgfeften. Dette var stas, og da kjørte han også Fiat hjem, noe mange mente han ikke burde ha gjort, av viktige grunner.



Som sagt var han perfeksjonist. Når uka var omme ble traktoren grundig rengjort, og det som eventuelt manglet, ja som oftest detaljer, ble ordnet. Når traktoren sto nyvasket og striglet i garasjen, sto hjemmet for tur. Han bodde i en liten velholdt stue, og denne var i topp skikk til enhver tid. Julvasken var nødvendig der i gården, den ble holdt den første i hver måned. En god nabo hadde vist nok en gang sagt at hvis han hadde vist like stor omtanke for en kvinne som for traktoren ja da hadde han ikke behovd å slite sine gummistøvler som ungkar. Til det hadde han så svart at hvis det hadde vært en stoppbryter på kvinnfolka så hadde også han vært gift.

Som vi forstår ut fra historien om elgtransporten så var ikke fiateieren nevneverdig bevandret ut i kjøring av traktor utenfor allfarvei. Det bar da også traktoren sterkt preg av, foruten at bakdekkene ble mere slitt hos Fiaten enn hos Ferguson, som stort sett gikk i løs matjord, så fremsto Fiaten nærmest som nytraktor.

Om det var uerfarenhet eller om det berodde på det bygdefolket betraktet som uforstand, ja det skal ikke vi ta stilling til. Men flaks var det at det ikke gikk liv. Saken var at den gamle høgspentlina som gikk gjennom bygda skulle restitueres. Nye stolper skulle reises og de gamle koppertrådene skulle erstattes med aluminium. Her var det spørsmål om kraftige karer, og der kom så fiateieren inn. Og som vanlig ankom han på sin Fiat.

Og her forbauset han mange, for selv om veien ikke var av det beste slaget så kjørte han til og fra. Og det var der anleggsbasen fikk ideen. I de mest ufarbare områder hadde anlegget avtale med mere tøffer terengutstyr, men hvorfor kunne ikke Fiaten også brukes? Først var svaret nei, men etter at det ble fristet med timebetaling også for Fiaten i tillegg til vanlig lønn for sjåføren, ble etter en natts vurdering svaret at, joda der det var farbart for den lille traktoren så kunne han gå med på en avtale. Kablene kom på store tromler, så når man stakk et stålrør gjennom trommelen og hullene i enden av trekkstengene på Fiaten ble det en enkel måte å strekke ut kablene, mente de. Dette gikk greit de første meterne, men når motstanden økte ble Fiaten for lett foran, og når dette ble kombinert med starten på en bratt utforbakke, gikk det som det måtte gå. Traktoren reiste seg, og ferden gikk for full fart ned, og endte i ett blauthøl. Hverken traktor eller fører var skadet, men dette ble også både start og slutt på at Fiaten ble brukt til annet enn transport. I samme slengen kan det også fortelles om hun kårkona som snublet i kablen som var lagt på tvers av veien. Mens hun var i ferd med å karre seg opp på beina tok hun anleggs-basen en skrape. «Det ble da sagt at dere skulle strekke høyspentledning, og så lar dere denne lavspenledning ligge å være til fare for folk».



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.



OPPHEMNING

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



1961 Volvo 210: Finstemt Duett

Volvo Duett har mange av oss et forhold til, en svært vanlig stasjonsvogn eller varevogn, som hadde et godt rykte. Fortsatt er Duetten en populær bil, men vi vet ikke om så mange unge som elsker denne bilen. Men det gjør 21 år gamle Sondre Lingjærde fra Kjeller. Hans 1961-modell holder dessuten en svært høy standard, trolig landets fineste?

Tekst og foto: **Tormod Granath-Magelssen**

Volvo var opprinnelig ikke en bil for vanlige folk. Produktene var veldig USA-inspirerte og allerede i 1929, to år etter Volvo ÖV4 rullet ut av fabrikken, kom den første Volvoen med sekssylindret motor. Under hele 1930-tallet produserte man store personbiler med sekssylindrede motorer, og

taxi-markedet ble viktig for Volvo. Men noen bil for vanlige folk var det ikke. Det kom først med Volvo PV444. Der tok den svenske produsenten et viktig steg i retning av mindre og mer folkelige biler.

Fra PV445 til P210

Volvo hadde alltid levert separate chassiser til kunder

som ville lage sine egne karosserier, for eksempel pickuper, større skapbiler og ambulanser. Men PV444 hadde selvbærende karosseri og det var dermed ingen ramme på bilen som man kunne bygge noe på. Da kunne de bare tilby chassiser av Volvo PV60 og PV800-serien, men den var litt i største laget for mindre pickuper og varevogner. Det kom derfor snart ønsker om

nettopp det og Volvo tok fram en chassis-variant med betegnelsen 445. Den hadde samme akselavstand som PV444 og det meste av teknikken var også identisk bortsett fra opphengene bak, en endret bakakselutveksling og at bensintanken ble plassert på innsiden av rammevangen på venstre side.

Modellen ble vist fram i 1949 som en ren chassisvariant med betegnelsen 445. Duetten var



Norges fineste?: Sondre tok førsteplassen på landstreffet til Norsk Volvo PV Klubb i 2023 med sin utrolig flotte Volvo P210A Duett fra 1961.



PRODUSENTEN

Chassis: Volvo PV445 ble tatt fram for å kunne levere en chassissvariant for påbyggere. PV444 hadde nemlig selvbærende karosseri.



PRODUSENTEN

Åpen løsning: Det ble også bygget noen vakre cabrioletter på PV445.

på en måte født, selv om det var andre som leverte karosseri/påbygg. Blant de største var svenske Grantorpets Industrier og Valbo Karosserifabrik, men også Norsk Automobilfabrik A/S på Kambo, lagde noen pickuper. Det ble også bygget noen vakre cabrioletutgaver av PV445. I 1953 kom så Volvo med sitt eget karosseri på PV445 og de tok i bruk betegnelsen «Duetten». Navnet var valgt fordi det var snakk om to biler i en; en varebil for arbeid og en personbil for fritid. At Volvo kom med sin egen komplette modell dempet interessen for å bygge på chassisene av eksterne. Allikevel fortsatte Volvo

produksjonen av rene chassiser fram til 1962. Duetten skulle bli en stor suksess, ikke minst hos offentlige etater (I Norge hos bl.a. Televerket, Posten, NSB og NAF) og da den siste rullet ut av samlebåndet i 1969 het modellen egentlig P210. Totalt ble det produsert over 90 000 eksemplarer i løpet av de 16 årene Duetten var i produksjon. Etterkommeren Volvo 145 Express oppnådde ikke den samme populariteten.

Volvo-familie

På Kjeller nord for Oslo bor familien Lingjærde. Tore Lingjærde og hans strøkne Volvo PV444 har vi omtalt tidligere i NMV. Tore er nok



Innvendig: Duetten er like fin innvendig som utvendig.



Fellesprosjekt: Pappa Tore har stått for restaureringen med god hjelp av sønnen Sondre.

over gjennomsnittet glad i Volvo og da spesielt PV og Duett. For en tid tilbake sendte han oss en e-post der det sto:

“Hei og takk for sist. Tenkte å tipse om mer stoff til NMV hvis det er interessant. Min sønn Sondre kjøpte sin første bil (og foreløpig eneste) høsten 2022, rett før han fikk lappen som 18 åring. Det er en 1961 Volvo 210 A, Duett. Jeg har totalrestaurert den for han slik han ønsket at den skulle se ut, og resultatet ble veldig bra. Vedlegger noen bilder”.

Bildene talte sitt tydelige språk. Her var det like høy standard på restaureringen som vi hadde sett på Tores PV fra 1951. At det i tillegg er en ung mann som har fått drømme bilen sin, er jo bare en ekstra god



Sterkere: Den originale B16-motoren er byttet ut med en B18.

grunn til å lage en reportasje. Vi avtalte tid, ladet kameraet og satte kursen mot Volvo-familien på Kjeller.

Bedre enn ny

-Jeg har alltid hatt kjennskap til PV og Duett, og har hatt lyst på en Duett som ser slik ut så lenge jeg kan huske. Den var

avbildet på en plakate med Volvo PV og Duett, som Erland Dilling har tegnet. Den plakaten hang på rommet mitt, forteller Sondre Lingjærde (21) til Norsk Motorveteran.

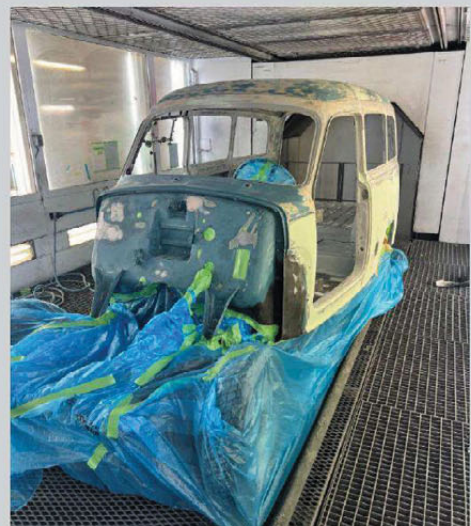
Jakten på en egnet bil startet opp. Han ville ha en Volvo Duett som sin første bil. Han og faren trålte nettannonser og var å så på flere biler, uten at det ble handel. Det endte med at de fant en bil i Narvik som de kjøpte over telefonen. Planen var å kjøre den hjem til Kjeller, men de valgte i stedet å få den transportert med tog til Drammen.

-Jeg tok det tekniske og bilen ble så brukt av Sondre på høsten i 2022, med ferskt førerkort i lomma. I løpet av vinteren, våren og sommeren i 2023 gikk vi skikkelig til verks. Duetten ble plukket helt ned, rammeløftet og det hele, før alt ble bygd opp på nytt igjen. B16-motoren ble erstattet med en B18-motor. Borgersen Billakkerings i Oslo tok seg av lakkeringen i de samme fargene som Duetten på plakaten. Det var slik Sondre ville ha det, forteller Tore. Det er han som har stått for den store jobben, men med hjelp av sønnen Sondre som også har fått satt sitt personlige preg på bilen i form av solskjerm, bredda felger, whiteside-dekk og gardiner i alle vinduene.

Målet for restaureringen var å delta på landstreffet til Norsk PV Klubb i august 2023, noe de såvidt klarte. Innsatsen ble premiert med en solid første-plass til Sondres Duett!



Prosess: Selv om utgangspunktet ikke var så aller verst ble hele bilen plukket ned i molekyler og restaurert fra bunnen av. B16-motoren måtte vike for en sterkere B18-motor. Lakken er det Borgersen Billakkerings i Oslo som har stått for.





Ungdomsbilen: Allerede som 18-åring ble Sondre eier av sin Volvo Duett. Etter en omfattende restaurering er bilen nå finere enn den var som ny.



Pirk: Volvo-bokstavene bruker sjelden å se så fine ut. Tore har møysommelig løst de fra instrumentpanelet og fått de belagt med ekte gull.



Rustlomme: Reservehjulet oppbevares i et eget rom under gulvet og er ofte rustet opp, men ikke her.



PRODUSENTENE



Inspirasjon: Det er tydelig at pressebildet fra Volvo har bidratt til fargevalget.

Det er ikke så mange på din alder som driver med dette, men du er ivrig?

– Ja, jeg er veldig glad i gammelbil. Jeg har også kompisar som er ivrige så dette skaper interesse. Bilen brukes mye og jeg drar stadig på treff, svarer Sondre.

Mer på gang

I garasjen er det forøvrig mer på gang. Det er en av verdens eldste PV444 og sannsynligvis Norges eldste. Det er snakk om



Feite hjul: Bredda originalfelger og whiteside-dekk gjør seg.

en A-modell med chassissnummer 267, så dette er en av de aller første produserte bilene av 444.

– Bilen er ferdig lakkert og står på hjul, og jeg skal montere denne slik at den er klar i løpet av 2026. Den blir selvsagt like fin som de andre bilene. Volvo har 100 års jubileum i 2027, så da skal begge PVene og Duetten stilles ut på Hellerudsletta sammen med mange andre Volvoer, avslutter Tore Lingjærde.

©

Yamaha XS650: Bonneville-kopien

Da kalenderne ble flippet over til 1969, så markerer dette startskuddet for året da den moderne superbiken så dagens lys.

Honda CB750Four og Kawasaki H1-500 snudde en hel mc-verden på hodet, og rett bak de to kom Yamahas salgssuksess XS-1 650.

Tekst og foto:
Hallgeir Muren

Lekre linjer, sterke farger, moderne teknologi og krefter og ytelser som best kan betegnes som et kvantesprang var et faktum. I ledelsen hos Yamaha måtte det tas grep om ikke markedsandelen skulle svinne hen. De gamle 2-takterne solgte greit, men skulle de ha et ord med i laget for de tyngre modellene med 4-takstmotor måtte det jekkes opp et par hakk.

Inspirert av Triumphs Bonneville

På tegnebrettet tok to mildt sagt spesielle modeller form, og

Typegodkjent: Gunn.Hegna importerte Yamaha til Norge, og i 1972 ble disse to dokumentene sendt ut til forhandlerne i håp om å avhjelpe registreringen av XS650.

ganske raskt ble de til prototyper. Den wankeldrevne RZ201 var det ene alternativet. Det andre var den vannavkjølte 4-sylindrede 2-takteren GL750. Begge to var svært så spektakulære konstruksjoner, men Yamaha kunne kunsten å bygge motorer. De sto blant annet bak motoren i den svært så sjeldne sportsbilen Toyota 2000 GT.

I ledelsen hos Yamaha var de klare på at det amerikanske mc-markedet var det mest interessante rent kommersielt. Siden Hondaen hadde 4-sylindrede og Kawasaki 3, droppet Yamaha tanken om å overgå de to, og tenkte i andre baner. En analyse av det amerikanske mc-markedet og bikerkulturen på dette enorme kontinentet, viste at særlig Triumph var

store og populære «over there». Triumph Bonneville 650 hadde en solid posisjon, og Yamahas strategi for å posisjonere seg, ble å bygge en kopi av Bonneville. Det var duket for twinnen XS1 på 650 kubikk, markedsført under slagordet «Two cylinders are enough». Dermed forlot de tanken om en multisylindermaskin, og gikk «all in» med den nye twinnen, ofte omtalt som «Hamamatsu-Bonneville».

Yamaha XS1-650

Da XS1 kom i salg i 1969 fikk den hederlig omtale for design og pålitelighet. Motoren var svært robust, noe som ikke var overraskende da ingeniørene hos Yamaha var kjent for sin tekniske kompetanse. Kjøre-

egenskapene var imidlertid ikke helt hva som var forventet. Rammerørene kunne med fordel vært tykkere, og trommelbremsen foran bet ikke så godt fra seg som skivebremsen. Tross kritikken solgte den godt, og Yamaha gjorde ikke nødvendige utbedringer for å bedre kjøreegenskapene før i 1973.

Et importeventyr på Årnes

Historien bak XSn i denne reportasjen er ganske utrolig. De to kameratene Morten Helbø og Bjørn Støkker var i USA, nærmere bestemt i Greeley i Colorado, på høsten i 1994 for å ordne med import av en bil. Der kom de ved en tilfeldighet over en eldre gubbe som hadde drevet med motorsykler, og som skulle pensjonere seg. Bak hovedbygget sto det mengder av klassiske japanske motorsykler parkert ute på jorden. De ble enige om en sum for hele samlingen, og etter en tur hjem til Norge for å reise kapital, dro de tilbake til Colorado for å hente syklene. Det var snakk om flere hundre sykler, og løsningen ble å stue de sammen i containere for utskipping til Norge. Hjemme på Årnes ble syklene lastet av og lagret i en stor lagerhall.

Sammen med syklene fikk de også kjøpt et større lager med deler, noe som var god butikk da interessen for klassiske sykler var stigende etter at Norge kom seg ut av den økonomiske krisen som inntraff i 1988, og som la en klam hånd over økonomien frem til rundt 1994. Dette året var det OL på Lillehammer, noe som på mange måter var et vendepunkt for økonomien. Nasjonen gikk ▶

TYPEGODKJENNING NR 154/72 T

STATENS VEGVESEN
Vegdirektoratet

YAMAHA TUNG MOTORSYKKE

Modell: XS - 650 Type: S 650 Dato: 26. juni

TYPEGODKJENNINGEN GJELDER FRA UNDERSTELL NR. 109895

OG BARE DERSOM KJØRETØYET ER I OVERENSSTEMMELSE MED NEDENSTÅENDE

nytt fra
GH GUNN.HEGNA
HEGNAGÅRDEN - Trondheimsvn. 80 - Oslo 5 - tlf. 3744 81

Oslo, 12. juli 1972.

Kjære motorsykkelforhandler.

Vedlagt har vi gleden av å oversende Dem et eksemplar av Vegdirektoratets typegodkjennning for YAMAHA 650 cm.

Vi håper dette vil lette Deres arbeid ved registrering av disse syklene, og ønsker Dem en fortsatt god sommer.



YAMAHA MOTOR N.V.

MAIL ADDRESS: POSTBOX 7020 - AMSTERDAM-BUITENVELDERT - THE NETHERLANDS

Morten Gunn Hegna
Trondheimsveien 84K
OSLO 5
Norway

ADDRESS: RACKERSHAGEN 107
CORNER VAN NISSENDEWEG
AMSTERDAM-BUITENVELDERT
THE NETHERLANDS
TELEPHONE: AMSTERDAM 020-4418 87
TELEGRAM: YAMAMOTOR/AMSTERDAM
TELEX: 1506 YAMAMOTOR/ASD
BANK: ALGEMENT BANK NEDERLAND N.V.
NEDERLANDSE BRANCH, AMSTERDAM
ACCOUNT No. 34.51.42.248

OUR REF.

YOUR REF.

AMSTERDAM, 16th June 1971

Dear Sirs,

Photographs of Model XS2

We enclose herewith six photographs of our model XS2, for your information.

Please note that these are re-produced from the photographs recently received from the factory and the colour is not an exact facsimile, however we hope that these will give you some idea of the new colours.

New XS2's are all fitted with disc brakes, which are also not shown on these photographs.

The official names of these new colours are -

Pearl yellow gold - PYG

Candy red - CR.

When we receive better pictures we will airmail them to you immediately.

Yours faithfully,
YAMAHA MOTOR N.V.

p.p. S. Ishibashi.



Brevet: I 1971 sendte Yamaha Motor N.V. i Amsterdam ut dette brevet til Gunn.Hegna. Sammen med brevet som har en høflig tone og ikke minst en ærbødig signatur, fulgte det med fargebilder av XS650 slik at forhandlerne skulle få et inntrykk av hvordan modellen så ut i hhv. Candy red og Pearl yellow gold. Syklene på de vedlagte bildene har trommelbrems foran, og i brevet gjøres mottager oppmerksom på at årets modell blir levert med skivebrems.

Importeventyret: Olas XS ble solgt ny i USA, og kom til Norge fra Colorado på 90-tallet, sammen med hundrevis av andre klassikere. Importeventyret på Årnes gikk ikke upåaktet hen. Slike mengder japanske klassikere har vel neppe vært tatt inn til landet hverken før eller etter at Morten Helbø og Bjørn Støkker supplerte entusiaster over det ganske land med klassiske motorsykler og ikke minst deler produsert på 1970-tallet.



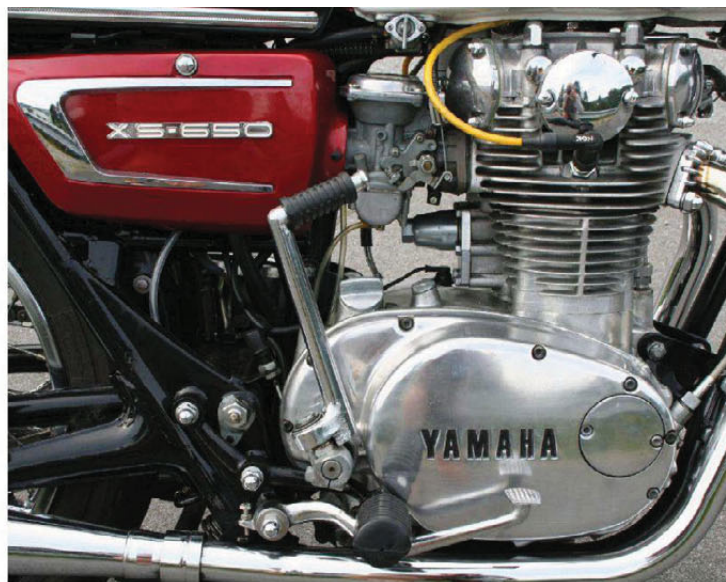
Ny maling: Ola har sørget for et strøk «maling» i fargen Brilliant Red, siden lakken både var matt og solbrent etter mange år i stekende sol på et jorde i Colorado.



Oversikt: Enkle, analoge instrument med indikatorlamper for nøytral og blinklys nedfelt i turtelleren.



Uvanlig: Justerbar styredemper var relativt uvanlig på motorsykler på 70-tallet.



Twin: Med XS650 tok Yamaha steget inn i 4-takstsegmentet.



Musikalsk: Stemmegafflene i logoen levner ingen tvil om Yamahas posisjon som produsent av musikk-instrument.



Bonneville-kopi: Yamaha XS650 ble, og ikke uten grunn, omtalt som Hamamatsu-Bonnevillen. Yamaha la seg på twin-konseptet siden de visste at særlig Triumph Bonneville var svært populære i USA. Så spørs det da om ikke kopien var bedre enn originalen, i hvert fall når det gjaldt driftssikkerhet.

lysere tider i møte, og for Morten og Bjørn var timingen for importen perfekt. Mange godt voksne mannfolk skulle ha seg MC, gjerne klassiske

japansk sådan, og gjerne samme MC som de hadde hatt i unge år på 70-tallet, 10-året for boomen av de japanske motorsyklene.

Olas originale XS

Ola Ernst Moe fra Ørsta tenker tilbake til midt på 90-tallet.

– Jeg ønsket meg en klassiker, og XSn ble hentet på Årnes ikke

lenge etter at den kom dit fra USA, forteller han.

Sykkelen som er en 1972-modell var helt original og uskrudd.

– Dette er en fordel fordi sykler i denne tilstanden ikke er skrudd i hjel, sier Ola.

XSn var imidlertid rimelig solbrent, eller falmet i lakken, etter mange år i stekende Colorado-sol. Ola har derfor lakkert opp igjen sykkelen i den originale rødfargen «Candy Red» med riktig pinstriping. Noen mindre tekniske forbedringer er også gjort, og nå kan Ola kose seg på svingete vestlandsveier når solen titter frem. XS650 ble en kommersiell suksess for Yamaha. Modellen var i produksjon fra 1969 til 1985, og det anslås at den ble produsert i overkant av 400 000 eksemplarer.

Da var det kanskje ikke så dumt av Yamaha å kopiere Triumphs suksessmodell Bonneville!

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.skafteren.no**

NSU 350 OT: Den «glemte» verdensmesteren

NSU ble etablert i den tyske byen Riedlingen i 1873, og senere ble produksjonen flyttet til Neckarsulm. Merket startet opprinnelig med produksjon av sy- og vevemaskiner, og etter hvert produksjon av biler og motorsykler. Den første motorsykkelen fra NSU kom i 1901, og den hadde motor fra den sveitsiske produsenten «Zedel».

Tekst og foto:
Hallgeir Muren

NSU var en betydelig tysk produsent av motorsykler, på linje med BMW og Zundapp. Fabrikken som lå i Neckarsulm produserte motorsykler og mopeder frem til 1963, og biler frem til 1969. 2-hjulingene var både raske og teknisk avanserte. NSU var å regne med både på landeveien og ikke minst på racerbanene. Neckarsulmer Motorenwerke AG har en lang og merittett historie, og motorsyklene fra NSU markerte seg tidlig som svært raske og pålitelige. Fabrikken ble som tidligere nevnt etablert i Riedlingen i 1873, og de første produktene var strikkemaskiner.

Triumfer på racerbanene

I 1884 flyttet produksjonen til Neckarsulm og i 1886 ble det startet produksjon av tråsykler under navnet «Germania». Den første motorsykkelen til NSU ble laget i 1901, noe som plasserer fabrikken blant pionerene innen mc-produksjon. I 1938 nådde produksjonstallet hele 61 000 motorsykler, noe som var toppåret så langt for NSU. Ved inngangen til 1950-tallet hadde NSU ristet av seg krigens herjinger, og var sammen med BSA, en av verdens største produsenter av mopeder og motorsykler.

NSU satte som nevnt spor etter seg, og på 1950-tallet hadde de stor suksess i TT-løpene på Isle of Man. Dette tiåret satte NSU ikke mindre enn tre verdensrekorder, henholdsvis i 1953, 1954 og i 1955. Det var særlig modellen «Rennsport» som brakte merket til toppen av seierspal-

Tekniske data

1940 NSU 350 OT

Motor: 1-sylindret 4-takter, OHV

Slagvolum: 331 ccm

Effekt: 12.5 hk v. 5000 omdreininger

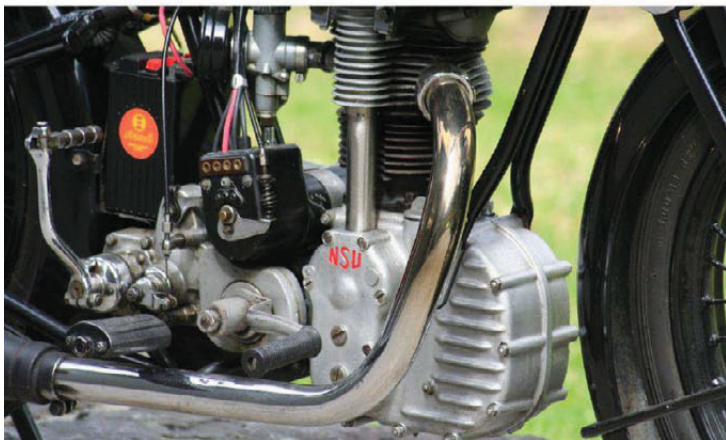
Ant.gir: 3

Vekt: 150 kg

Toppfart: 105 km/t



Stilig: Bensintank med kneputer i gummi og chrommede sider. Forseggjort og stilfullt.



len innen racing. Størst kommersiell suksess hadde NSU med mopeden «Quickly» som ble produsert i ca. 1.1 million eksemplarer.

4-takterne OT, OS og OSL

Tidlig på 1930-tallet kom NSU med en rekke små og 1-sylindrede 4-takter som ble svært populære. Tre av disse modellene med slagvolum på hhv. 201 ccm, 251 ccm og 351 ccm var raske og lett kjørte. De tre modellene var på litt avstand til forveksling like å se på, og mange av delene var de samme. Modellbetegnelsene OT, OS og OSL var med på å skille de fra hverandre mht. spesifikt slagvolum, vekt og effekt. De største modellene i 4-takts-segmentet var på 500- og 600 ccm

Tross sitt gode navn og rykte, og triumfer innen racing, gikk salgstallene nedover mot slutten av 1960-tallet. De japanske motorsyklene banket på døra. Timeglasset rant nå ut for NSU som etter 1969 ble gjenstand for diverse fusjoner, inntil de forsvant inn i det som i 1985 var Audi AG.



Oversikt: Hovedlykta med det innfelte speedometeret har aerodynamisk tenningsnøkkel i sentrum, og med ladelampe til venstre og sikringsholder til høyre.

Pålitelig: NSU var kjent for kvalitet og pålitelighet. Legg merke til motorens utforming, der fremre del av motorblokken, som fungerer som oljetank, blir tilført kjøling når sykkelen er i fart.



Tidstypisk: NSU 350 OT er en tidstypisk 40-taller. Stivramme, girdergaffel og 1-sylindret 4-taktsmotor var en miks som de fleste mc-produsentene tilbød sine kunder i overgangen mellom 30- og 40-tallet. 350 OT var en lett og rask «trefemti», og toppfarten lå greit i overkant av 100 km/t.



Lukket: Primærhuset er koblet sammen med lukket kjedekasse. Dermed går både primærkjedet og kjedet til bakhjulet i lukkede system med smøring, noe som gir beskyttelse mot ytre påvirkning. Legg merke til den praktiske og elegante sideveska anno 1940.

Fisk: Fiskehalepote ble benyttet av mange mc-produsenter fra sent på 20-tallet og inn på 40-tallet, og NSU var intet unntak. Egentlig en ganske elegant konstruksjon.



Fisk 2: Elegant flyndresete.



1964 Fiat 2300 S coupé: Mellomklasse- Ferrari



Grand Tourer, GT på kort – biltypen for deg som liker å reise rundt på det europeiske kontinent, gjerne i høy, men stabil fart og lastet med nødvendig bagasje og din kjære ved din side. Vi skal nå stifte bekjentskap med en grand tourer de færreste vet hva er, nemlig en Fiat 2300 S coupé fra 1964.

Tekst og foto: Christopher Skjæveland

Mekanikk fra Fiat, karosseri av Ghia, skrudd sammen av Osi og tunet av Abarth. Det hele høres ut som en eneste stor røre. Fiat 2300 S coupé startet livet som chassis til Fiat 2300 Berlina (sedan på italiensk vis), men med en langt lekrere «sommerkjole» i regi av den kjente karosserimakeren Ghia. En skulle kanskje tro Ghia designet den på oppdrag fra

Rullende kunst: Fiat 2300 S coupé er et rent kunststykke av en bil. Langstrakt og smekker. Den er like elegant som den er enkel. Misforstå riktig – den er alt annet en overdådig, men tar allikevel sin plass.

Fiat, men egentlig var det motsatt. Ghia så et potensial i den mer trauste sedanen. Med sjefdesigner Sergio Sartorelli i spissen, akkompagnert av den amerikanske designeren Tom



Neue Klasse?: Sett bakfra minner Fiaten aldri så lite om BMW sin «Neue Klasse» coupé – 2000 C og CS.

Tjaarda laget de en prototyp på et Fiat 2100-chassis som ble stilt ut under Torino Motor Show i 1960. Året etter, under Geneva Auto Salon, ble produksjonsbilen vist, nå på Fiat 2300-chassis (som strengt tatt er det samme, bare med større motor).

Med og uten S

Seks måneder senere ruller den første bilen ut på markedet.

Coupeen var, som sine sedan- og stasjonsvogn-søsken mulig å få i to utgaver; med eller uten S.

S for Abarth, det kjente italienske tuning-firmaet som med sine triks skremte mer liv i den ellers smidige og momentsterke rekkesekseren på 2279cc. Enkel nedtrekksforgasser er

byttet med to horisontale forgassere, kvassere kamaksel og lite grann høyere kompresjon og vips – 150 hestekrefter etter SAE-standarden mot 117 i den «vanlige» 2300. Motoren er faktisk designet av tidligere Ferrari-motordesigner Aurelio Lampredi, så litt Ferrari-DNA har den i seg. Fiat 2300 (i sin helhet) er dog en relativt enkel bil rent mekanisk. Doble bærerarmar, torsjonsstaver og hydrauliske dempere og stabilisatorstag utgjorde opphenget foran. Solid aksel med bladfjærer, hydrauliske dempere og stabilisatorstag bak. Bremsene er kanskje det mest imponerende – her er det servoassisterte skivebremsar på alle fire hjul. Ikke nok med det, ►

Pen profil: Like pen som folket som kjører dem. Stilige, dresskledde menn og vakre, kjolekledde damer prydet salgsbrosjyrene. En kan liksom ikke kjøre denne bilen i joggedress fra Sparkjøp.





Vinylhimmel: Vinyl er robust og svart skjuler de fleste hemmeligheter. Dog er interiøret her strøkent og gjenspeiler bilens perfekte ytre. Lang girspak gjør jobben lettere og er kun en liten bevegelse ned til siden unna. Sort vinyl, stort treratt med tre metall-eiker er jo så italiensk som en får det.



Ruter: Bakruten Knut falt sånn for. Tredelt, med myke kurver og usedvanlig god sikt.



Stålfelg: Lakkerte stålfelger er lekkert, dog er det ikke korrekt med matchende farge. Originalt skal felgene være sølvfarget.



Bakom her: ... gjemmer det seg en bjelle som ringer dersom man kjører lenge på høyt turtall.

på Ulefoss. Knut falt pladask for det spesielle bakvinduet på bilen og tenkte at «den måtte han ha». Han skulle uansett østover og fant ut at han like gjerne kunne svippe innom for å se nærmere på bilen. Dog ble det en sørgelig affære. Bilen var rullemalt blå, med rosa plysj innvendig. Den så rett og slett ikke ut. Knut ble derfor enig med seg selv om å heller lete etter en bil som var «ferdig», det ville bli lettere både for hans eget sinn, så vel som hans lommebok.

En tre-fire års tid går og bilen vi her ser havner på finn, hvor Knut må ha sittet pakket og klar. Kort tid etter setter Knut kursen østover med bank-ID brikken i hånda. Før Knuts eierskap kan bilen sies å være et ekte låvefunn. Den ble solgt ny i Tyskland i 1966 (selv om det er en 1964-modell). På tidlig 2000-tallet er to norske brødre på en heisatur i Tyskland, hvor de får øye på den røde skjønnheten stående hos en veteranbilforhandler. Det er kjærlighet ved første blick og brødrene undertegner salgspapirene, men kjører fra eksportdokumenter og det hele, noe som skulle bli et problem når de ville første-gangsregistrerte bilen på norsk jord. Statens vegvesen fryktet det var snakk om mafiavirksomhet (ja, faktisk) og ville ikke underskrive noe som helst i frykt for at bilen var stjålet og det som verre var. Brødrene blir lei hele greia og setter bilen ifra seg i en garasje med jordgulv. Der blir den stående de neste ti årene. Erik Hansen får nyss om

men systemet er et to-krets-anlegg hvor hver krets har sin egen bremsekraftforsterker – en krets foran og en krets bak. Faktisk deler Fiat 2300 bremsekraftforsterker med den langt dyrere Ferrari 250, så Ferrari-DNAet går lenger enn som så. Girkassen har fire trinn med synkronisering på alle gir, overdrive var mulig å bestille og fra 1966 av kunne en få Borg Warner tretrinns automat i tillegg.

En ting som skiller 2300 S coupé fra 2300 coupé er utvekslingen bak. For 2300 S er den 3.72:1, mens den for 2300 er 3.9:1. Med den høyere utvekslingen gjør 2300 S 33,6 km/t pr. 1000 omdreining. Toppfart er oppgitt til 190 km/t.

Skuffelse og et låvefunn

I dag er det Knut Lien som eier denne flotte doningen. Han har figurert i bladet tidligere, sist med sin Porsche 968 vinterbil. Nå er det blitt vår og det er Fiatens tur til å skinne, bokstavelig talt. Knuts historie med Fiaten begynner også i dette tilfellet på finn.no. En slik bil sto avertert der og befant seg



Stilren: En får litt Ferrari-følelse når en ser på den. Krom er holdt til det absolutte minimum. Ca 7000 eksemplarer 2300 S coupé ble bygget i perioden 1962 til 1968. Sjekk vinkelen på C-stolpen. Den møter neppe dagens krav, men hvem bryr seg om det når den ser så bra ut?

deles som kjent med Ferrari 250 GTE, med påfølgende prislapp. Et kjapt søk på nettet fortalte ham at nyoverhalte forsterkere kostet 60 000 norske kroner pr. stykk. Dersom du sendte inn dine gamle som pant, sank prisen til 40 000 kr pr. stykk. Eriks lommebok er ikke forenelig med slike summer, så med stort pågangsmot gjøv han løs på dem selv. Selv om han måtte få laget pakninger på mål, kostet affæren ham 600 kr og han er en erfaring rikere.

Mellomklasse-Ferrari

Fiat 2300 S coupé er en forseggjort bil som oser eleganse. Opprinnelig rettet den seg mot markedsandelene til blant annet Jaguar E-type, men var aldri ment som en utfordrer mot Ferrari. Med mellomleder-sjiktet i sikket ble den fort døpt til «mellomklasse-Ferrari». Ikke at det er noe å skjennes over. Interiøret er mer komfortorien-

tert enn ren luksus, dog fikk Fiat kritikk for å a tøyde «økonomi-strikken» vel langt ved å bruke vinyltrekk på setene i stedet for skinn. Fiat 2300/2300 S coupé var alltid ment å være en GT-bil av den gamle skolen, en bil som kan ligge jevnt i 160 km/t uten å lee et øyelokk. Fiat skjønte at en enkel, men robust bil ikke bare var billigere å produsere, men de hadde for vane å vare lenger. Musikk i ørene til enhver mellomleder på sekstitallet.

Bilen lyser opp sine omgivelser og folk må simpelthen bort for å titte litt ekstra på den. Knut tar imot dem med åpne armer og forteller gladelig om sin italienske doning. Fiaten er litt temperamentsfull, har Knut fått erfare, og den er ikke altfor blid denne dagen. Litt lovnad fra Knut underveis om litt ordentlig bensin, samt all oppmerksomheten den fikk gjorde nok sitt, for de kom seg velberget hjem.

Robust: Momentsterk rekkeseiser, tunet av Abart, yter 150 hk. Legg merke til bremskraftforsterkerne helt fremst i motorrommet – en på hver side. De deler delenummer – og pris – med storebror Ferrari. Den venstre styrer bremssekretsen foran, den til høyre dekker bak.

denne sjeldne skjønnheten og får kjøpe bilen. Han har kranget med Statens vegvesen før, han og vet hva han går til.

Kun på overflatene

Når han henter den, står bilen med ti centimeter jord på taket og den er full av vann inni. Erik får lastet den på henger og fraktet til verkstedet sitt i Oslo. Alt av tepper og interiør blir tatt ut, renses og tørket. En italiensk

bil stående lenge på jordgulv under norske forhold høres ut som den reneste skrekkefilm, men faktisk fant ikke Erik noen tegn til rust – kun overflaterust! Tenk det! Dog hadde bilens elektriske anlegg tatt den verste støyten. Alt var korrodert i stykker, så Erik rasket det gamle ledningsnett ut og lagde nytt selv. En annen ting han måtte ta fatt på, var bremskraftforsterkerne. Disse

Vårmønstring Jærhagen



Tekst og foto:
Christopher Skjæveland

Første mai er en viktig høytid for oss motorfrelste, enten vi trives best på to, fire eller flere hjul. I Stavanger og omegn er det tre store begivenheter denne dagen: Vårmønstringen på Kvadrat kjøpesenter i Sandnes, Vårsleppet for MC og Vårmønstringen på Jærhagen kjøpesenter på Klepp. Vi dro ut til sistnevnte for å sjekke ut stemningen. Vi ble så absolutt ikke skuffet!



Tidlige 3-serier:

BMW 02-serie i rødt, flanket av en hvit ikke-registrert tidlig E21. Riktig nok er det bare E21 som med rette kan kalle seg «3-serie», men 02-serien var forgjengeren, så vi tar oss noen friheter. Fine var de begge to.



Lånte klær:

1987 BMW 518i i «Alpina-drakt», eid av Ivar Lae Pedersen fra Sveio.

Ute og inne: Et riktig godt oppmøte, såpass at parkeringsanlegget måtte fylles opp – over to plan!



Drive-in: Om de vant for «best in show» vet vi ikke, men dette oppsettet vant vår stemme i det minste. Skikkelig drive-in setup på en nydelig 1957 Mercury Monterey med høyttaler (som spilte 50-talls musikk), burger with fries på vindusbrettet og passende piknik-saker på matchende pledd. Det blir ikke stort bedre. Terese Kolstø og Kjell-Arne Bastiansen er eierne.



Krigsheltene: WWII var også representert i form av to Ford GPW'er. Lars Haalands 1942-modell nærmest og Finn Rune Lenes 1943-modell borterst.



Strek åtter: Mercedes-Benz W115 «Strek-8» i herlig originalskikk. Eid av Pål Honoré fra Hommersåk.



Rallyhelt: Rigget Renault 8 Gordini med veltebur og hele pakken. Eier Karl Kleppe har eid den i en årrekke og bruker den flittig både på bane og på veien.



Dø skje vø: Citroën 2CV Azu, eller varebil om du vil. Vi glemte å sjekke om den var lastet med baguetter og bereiter.



Kupe: Nydelig Opel Kadett LS Coupe fra 1969, eid av Leif Håland fra Nærbø.



Kontraster 1: Herlig VW Type 2 i 70-talls grønn parkert ved siden av en like erketypisk Cobra Replica. Only at Jærhagen.



Kontraster 2: Hvor kan man ellers se en kliss ny Ferrari parkert ved siden av en Opel Commodore B? Jo, på Jærhagen 1.mai.



So-Cal: Denne nydelige VW «Boba» er som snytt ut av California. Mangler bare surfebrettet på taket.



Glad 50-taller: Hvitt og turkis kunne nærmest ha vært et tema ved årets mønstring. Tor Arne Thjøtta eier denne nydelige Dodge Coronet fra 1957.



Hel-knæs: R129-type Mercedes-Benz SL 600 med V12-motor og sprelsk farge – både utpå og inni.



Fast Fords: Ford Sierra med litt Cosworth-look ved siden av en nydelig '65 Mustang Fastback med Shelby-look.



Fargeklatter: Herlige britiske roadstere i form av Triumph Spitfire i lekne og friske farger.

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**

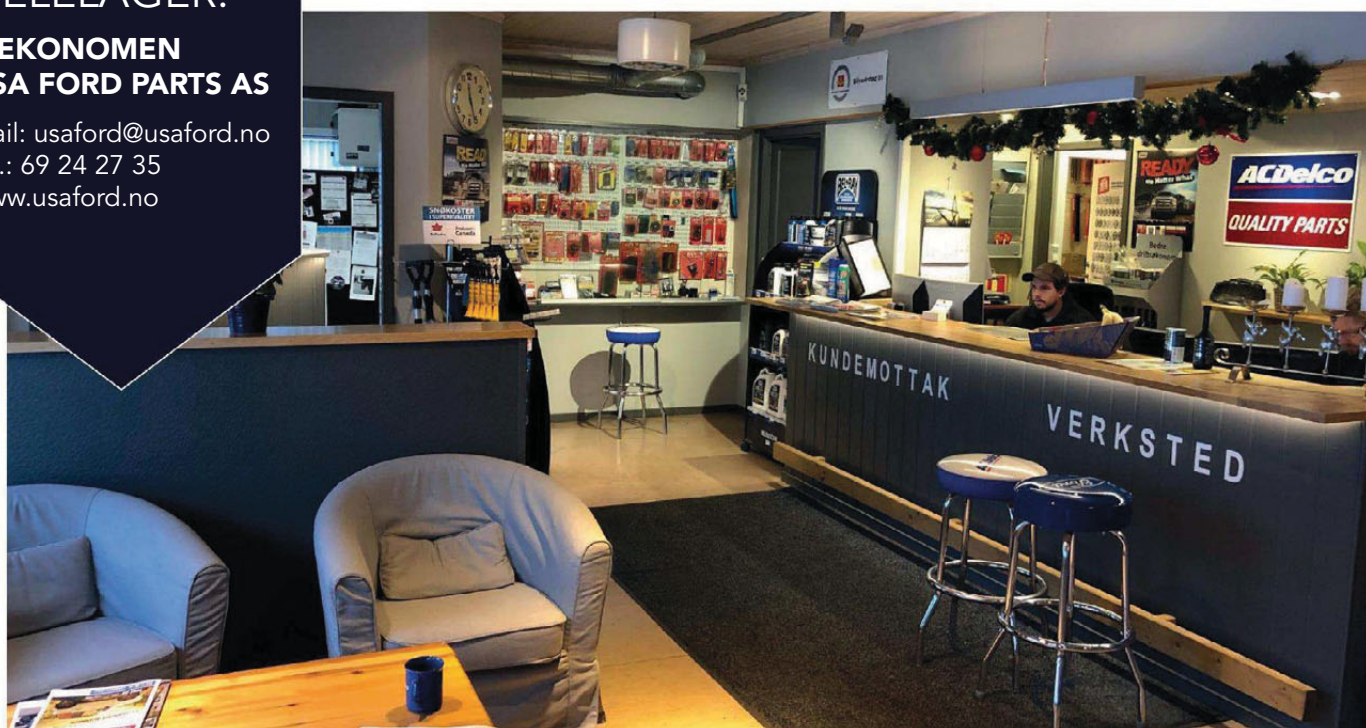
- Autorisert bilverksted
- EU-kontroll
- Medlem av Mekonomen-kjeden

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

1991 Toyota LiteAce Camper: Motorisert hvilepuls

I en hektisk hverdag og travelt arbeidsliv, ønsker man gjerne å ta det med ro når man først slipper unna. Høy puls veksles ut med hvilepuls. I en trivelig japansk bobil er det umulig å bli stresset og passer derfor perfekt til formålet.



Bileier Håvard Holen er intensivsykepleier av yrke og får med det sett og opplevd litt av hvert. Men som han sier, en blir vant til det. En kobler det ut. Finnes det da en bedre måte å koble av

på, enn i en trivelig bobil? Håvard har eid bilen et par års tid, men har ikke fått brukt den helt slik den var tenkt enda. Tanken var å være omreisende sykepleier i sommerhalvåret, med livet på veien og heimen

med på slep. Parkere der en måtte ønske, helst i litt natur-skjønne omgivelser, for så å koble helt av etter skift med fiskestanga i den ene hånden og noe godt i glasset i den andre. Kan det bli mer idyllisk? Vi får

se hva tiden bringer. Bilen Håvard har skaffet seg er ganske så unikt på disse kanter, nemlig en Toyota LiteAce Camper fra 1991. Toyota LiteAce i seg selv er ikke fryktelig uvanlig, men som ren campingbil er den det.

Tekst og foto:
Christopher Skjæveland



To-tonet: Hvit over champagne-brun/grå kler bilen godt og er typisk for epoken.

I registeret finner vi 4 stykker fra 1985 til 1992: En er vraket, to avskiltet og den fjerde er denne du ser her.

Bilsystem

Toyota LiteAce er ikke bare en



bil eller modellrekke, men et slags bil-system med forskjellige varianter til forskjellig behov. «Lite» i LiteAce henviser til bilens tiltenkte bruk som lett nyttekjøretøy. LiteAce ble først lansert i 1970 som et lite chassis med plan, person- og varebil-karosseri tilgjengelig først i 1971, begge under internkode M10. I 1976 ble den noe større TownAce lansert, først som van/flerbruksbil og fra 1978 også som chassis-variant for plan og påbygg. Første generasjon ender med modellår 1979 og på høsten samme år overtar andre generasjon, internkode M20. TownAce og LiteAce ble produsert og markedsført som separate modeller, helt til Toyota i 1982 fant ut at de kunne kalle TownAce-chassisene for LiteAce og LiteAce-van/varebil for TownAce. Forvirret? Vi også.

Håvard's LiteAce tilhører tredje generasjon som så dagens lys i 1985. I 1988 gjennomgikk LiteAce en ansiktsløftning og holdt på det utseendet til og med 1992. Dette med internkoder er ikke så enkelt som å bare si M30 lenger og så er det greit. Nei, nå skal det mer til. Chassis-variantene av både LiteAce og TownAce har nå kode M50 (og opp til M80, alt etter produksjonsår, ettersom de ble bygget frem til 2007), mens van (personbil) og varebil-variantene fikk henholdsvis M30- og M40-designasjoner.

Romferge: Bilens profil er noe science fiction aktig, litt romferge-aktig. Rom er det nok av på innsiden.



Trespann: Bilen er registrert for 3 passasjerer inklusiv fører. To foran og en på tvers bak passasjeren på venstre side. Spypose medbringes på eget ansvar.



Dieseldyr: Motoren sitter under passasjersetet. Setet holdes oppe med en stropp festet i B-stolpen. Motoren er en «2C» rekkefirer uten turbo på 1974 cm³.

Med eller uten Turbo?

Tredje generasjon så en rekke forbedringer i sin konstruksjon. En kunne få vanlig takhøyde, forhøyet tak med eller uten såkalt «Skylite» – eller soltak på fint. Rent fysisk vokste bilen i bredden og fikk noe bedre kjørekomfort takket være nytt oppheng bak med firelink og panhardstag i stedet for blad fjæring. Bobil-varianten er bygget på et chassis som ble levert til en tredjepart som ordnet påbygget. Vi lykkes ikke i å finne ut hvilken leverandør som sto bak. Det er dog ikke Toyota selv.

Selve påbygget er i glassfiber

og sitter relativt sømløst mot «hytta» (førerhuset). I «huset» bak er det overraskende god plass og ståhøyde for en som er under 180 cm på strømpelent. Bilen har vanntank og mulighet for oppvarming av vannet, samt enkelt gassbluss for matlaging, en liten vask for oppvasken og et lite kjøleskap som sikkert også kan fungere som stol eller benk. Bilen har også det som må være verdens trangeste dusj, som burde komme med en advarsel for klaustrofobiske folk. WC er det ikke, men som Håvard sier: det kan du gjøre ute.

Selv om det er et lite nytte-



Hjerterom: Lille Toyota LiteAce med hytta på ryggen.



Klaus: ... er det du får av å gå inn i dusjen.

Primærbehov:

Dusj til venstre, kok og vask rett frem og kjøleskap til høyre.

Nesten alle primærbehov dekket. Du kan gå på ute.



Hjemmekos: Romslig og luftig «hus» med seter og sofa trukket i grå fløyel. Helt innerst finner vi både dusj og kjøkken.

kjøretøy i utgangspunktet, er den alt annet enn liten. Lengden klokkes inn på 498 cm, 184 cm bredde. Akselavstand på 230 cm og egenvekt på 1200 kg. For få flytte på

galskapen, tilbød Toyota flere bensin- og diesel-motorer. Minste bensinmotor, 4K-motoren er på 1290cc, den største (3Y-U) på 1998cc. Alle firesylindret. Diesel-motorene var det fire av, en 1C-II rekkefirer på 1839, to «2C» rekkefirere på 1974cc med og uten turbo, samt «top dog» på 2184cc kalt 3C-E. Også her er alle rekkefirere. Dog gjaldt ikke dette for chassis-variantene. Kun 3Y-U



Høyhus: Vi har ikke den eksakte høyden. En vanlig lastebil-LiteAce er 180 cm høy cirka. Camperen må være en halv meter høyere, minst! Den lille dupperingsen helt øverst er et ettermontert ryggkamera. Det trengs!

bensinmotor på 1998cc eller 2C-motoren uten turbo. I Håvard's bil bor det en 2C-motor som ifølge vognkortet skal yte rundt 85 hk, men det tallet virker å være hentet fra 2C-T motoren med turbo. Det «råeste» tallet vi finner i arkivet for en turbo-løs maskin er 72 hk ved 4700 omdreininger og 132 Nm ved 2800 omdreininger. Uansett er det respektable tall for en oljebrenner uten pustehjelp.

Girkasser var det flere av, 4- eller 5-trinns manuell. 3- eller 4-trinns automat. I Håvard's bil sitter det en 5-trinns kasse. Med rattgir i typisk H-mønster. Firehjulsdrevne modeller har både høy og lavserie med gulvvelger. Firehjulstrekk ble forresten lansert i oktober 1985 for van og varebil, mens det rakk helt til 1991 før det fant veien til chassis-variantene. En annen del av facelift fra 1988 var introduksjonen av TEMS-

systemet, Toyota Electronic Modulated Suspension. Eller på godt norsk: elektroniske dempere. Systemet er et semi-aktivt system som var veldig populært blant Toyotas luksuskjøretøy på 80- og 90-tallet.

Vanlig uvanlig

LiteAce (og TownAce) Camper er ikke vanlige her til lands og få ble solgt nye. Derfor er det mer vanlig å finne en som er importert, slik som denne som i sin tid ble hentet fra hjemlandet Japan via England, der den også tjenestegjorde en liten periode, før den ble med over til kalde nord. Nærmere bestemt Bodø. Det er også der Håvard henter bilen. Annonse sett på finn, enveis flybillett til Bodø bestilt og en liten tur hjem på 151 mil senere, er bilen nå i Håvard's eie og har vært det i et par-tre år.

Hvorfor akkurat en LiteAce, Håvard?

Stilkrasj: Hvilken oppgave disse amerikanske 50-talls baklyktene har eller hvorfor akkurat de ble montert på, vites ikke. De både passer svært godt og fryktelig dårlig på en og samme tid.



Happy-face: Bilens front minner om en smilende robot. Legg merke til de asymmetriske speilene.



Utsyn: Den luftige følelsen inne skyldes til dels de store rutene med luftevindu. To på hver side av bilen.

James Bond: Fjernstyring av sentrallås og fjernstyrt oppstart styres av denne fjernkontrollen.

–Jeg var på jakt etter en liten bobil, en som kunne parkeres på vanlig p-plass uten problemer. Men jeg ville også ha firehjulstrekk for fremkomlighetens skyld, forteller Håvard.

Dog er han på tanken om å selge, så hvis du drømmer om en ekte «JDM Camper», er det bare å hyle ut. Vi får æren av å kjøre til fotolokasjonen og takker pent for tilliten. Høyre-rattet er ikke avskrekkende, men rattgiret viser seg å ikke alltid være så samarbeidsvillig som vi skulle ønske. Girspaken er tungt vektet og har en tydelig, mekanisk klang når den betjenes. Som tungt artilleri som lader om, på en måte. Motoren er turtallsvillig, samtidig som den ikke virker stresset. Giringen i 5-trinns kassa er godt avstemt mot både utvekslingen i differensialen og



motorens effektregister. Vi merker fort at hver hestekraft trengs. Det bilen ikke har i vekt, tar den igjen i luftmotstand. Allikevel er det ikke en så stressende opplevelse som det kanskje høres ut som, med ratt på gjerne sia, rattgir og alt det. Det er som om ens mentale tilstand endres når en kjører et hus på hjul. Kanskje derfor bobiler så ofte ligger fremst i køen?





☆☆☆
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!*

Vår/sommersjekk

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



*Egen tilbringertjeneste
der du stilfult blir
fraktet til og fra tog/fly*



*Visammarbeider med
Tommel Opp AS
ved profilering / foliering
TLF. 466 26 446*



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



*Mens du venter på kjøredningen 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



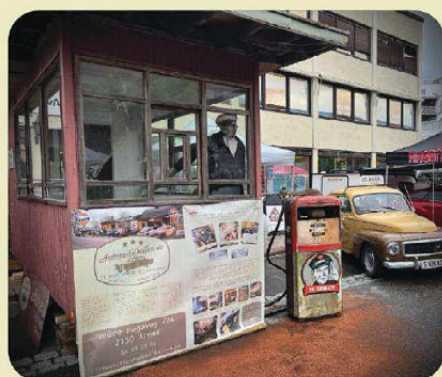
taxi



Bilelektro



Utlånsbil



*Kontaktinfo:
63 90 19 56*

*Firmapost@
automobilhallen.no*

*Nedre hagaveg 724
2150 Årnes*

1961 Ferrari 250 GT California Spider:

Den ultimate

Ferrari blir aldri allemannseie, og en 250 GT California Spider i enda mindre grad. Det holder ikke å være en ordinær «lotto-millionær» for å drømme om denne fantastiske sommerbilen, man må nok knalle til med en toppet Euro Jackpot.

Kostbar sommerbil: Ferrari 250 GT California Spider er for de aller rikeste. Fronten på andre generasjon var litt forandret med en lavere grill med annen profil.



sommerbilen

Tekst og foto:
Ronnie Krabberød

Enzo Ferrari bygde biler primært for å kjøre racing. 250 GT California Spider tilhørte nok ikke den klassen. Den var heller myntet på velstående amerikanere som ønsket vind i håret på vei til golfbanen. Det strides litt om hvem som fikk Ferrari til å produsere denne modellen.

Man hadde allerede den «snille» 250 GT Series 1 Cabriolet som kom tidlig i 1957, så Enzo følte nok at markedet var tilfredsstilt med denne. Men i USA ønsket man mer.

Series 1 hadde bare 220 hk, og særlig østkyst-distributør og tre ganger Le Mans-vinner, Luigi Chinetti, sto på for å få en mer sporty utgave. Chinetti hadde vunnet Le Mans i Alfa

Romeo 8C 2300 i 1932 og 1934 og blitt nummer to i 1933, og toppet det hele med sin tredje seier og Ferraris første, i en Ferrari 166MM i 1949, da han kjørte tilnærmet hele døgnet selv.

Ble hørt

Chinetti fikk støtte i sitt fremstøt mot Ferrari av vestkystforhandleren Johnny von Neumann og Ferrari-føre-

ren David Cunningham som blant annet vant Sebring 3-timers i 1958 med en Ferrari 250 Testa Rossa for Chinettis North American Racing Team (N.A.R.T.).

Enzo lot seg overbevise, USA var jo et avgjørende marked for hans virksomhet. Sergio Scaglietti, som var kjent for å kunne skape en bil ut av rette stålplater uten hjelp av tegninger, fikk oppgaven å friske opp ►





Elegant: Selv om California Spider egentlig skulle være litt sporty var interiøret sobert trukket i rødt skinn. Original radio var spesielt.



Røyking tillatt: Man røykte i bil på den tiden, så askebeger inngikk i standardutstyret.

breidere sporvidde og dessuten nye Dunlop skivebremses rundt om. De historiske kneleddsdempere bak var også byttet mot mer moderne teleskopdempere, men bakakselen var fortsatt stiv og hang i langsgående bladfjærer. Ferrari var utvilsomt konservativ.

Chinetti fikk sine ønsker oppfylt, og Scaglietti, som også bygde 250 Passo Corto (SWB), frisket opp designet ved modellskiftet. Grillen ble litt lavere og fikk en annen profil, utluftingen i fremskjermene ble mer markert og baklyktene ble

Ferrari 250 GT California Spider SWB '61

Eier: Peter Kalikow, USA

Karosseri: California Spider SWB designet av Carrozzeria Pinin Farina/Sergio Scaglietti for Genève-utstillingen i 1960, bygget i stål med aluminium dører, panser og koffertlokk av Carrozzeria Scaglietti i Modena.

Chassis: Ferrari 250 GT SWB rørramme med to langsgående hovedrør bundet sammen med rørtraverser, 240 cm akselavstand.

Motor: Giacomo Colombo-konstruert Ferrari 2.953 ccm, 60 grader V12, SOHC, 2V, 9.6:1 i kompresjon. Tre doble Weber 40 DCL6 forgassere, doble fordelere, tørrsump smøring.

Effekt: 280 hk, 7.000 rpm. Girkasse: 4-trinns manuell Ferrari girkasse.

Forstilling: Uavhengig med doble A-arm, spiralfjærer og teleskopdempere, krenghemmer.

Bakstilling: Stiv bakaksel, opphengt i langsgående bladfjærer, teleskopdempere.

Bremser: Dunlop skivebremses rundt om.

Felger & dekk: Borrani 5.5x15 knock-off eikefelger med klassiske Avon Radial 185 R15 dekk.

Interiør: Skinntrukket, Nardi treratt, full Veglia-instrumentering, original radio.

Lakk: Blu Inverno, en Alfa Romeo-farge.

Diverse: Ferrari 250 California ble introdusert 1957 på et 260 cm Tour de France-chassis. Tre år senere kom den kortere, 240 cm utgaven, basert på 250 SWB. Totalt ble det produsert 106 biler, hvorav 56 av den korte versjonen.

Klokkespill: Instrumenteringen med Veglia-instrument er spredd utover dashbordet. Nardi leverte treratt.

Pinin Farinas nyviste Cabriolet-utgave og gi den et litt mer sporty preg. Resultatet ble 250 GT California Spider, og den ble presentert første gang bare et halvår senere.

Bilen var bygget på et rullende chassis fra sportsmodellen Ferrari 250 GT Tour de France. California Spider var lettet en smule i forhold til Cabriolet-versjonen og hadde dessuten fått en sterkere utgave av den Giacomo Colombo konstruerte 3-literen enn hva som satt i Cabriolet.

Scaglietti viste sine sedvanlige

designkunster med «hammer og mothold» og skapte en bil som har gått til bilhistorien som en av de vakreste. Ferrari bygde rundt 50 biler på tre år, og dette var litt flere enn 250 Cabriolet.

Short Wheel Base

1959 ble 250 GT Tour de France erstattet av den 20 cm kortere 250 GT Short Wheel Base (SWB), og da var amerikanerne igjen frempå og ville at California Spider skulle få SWB-chassis.

Dette hadde ikke bare kortere akselavstand, men også litt

lett skråstilt for å gi bilen en litt mer avrundet avslutning i stedet for de opprinnelige «vingene» fra Tour de France som var på de første årgangene.

Dashbordet ble også gjort om ved å spre ekstrainstrumentene ut på rekke midt på dashbordet i stedet for at de satt samlet bak rattet. Nye 56 biler ble produsert frem til 1963.

I dag er Ferrari 250 GT California Spider blant verdens



Vingeklippet: Ferrari California Spider er en sann sportsbilklassiker. 61-modellen hadde fått en litt mer avrundet bakende med reduserte «vinger» og skråstilte baklykter.



Hjertet: Ferraris legendariske Colombo-konstruerte V12. 60 graders V, enkle overliggende kamaksler, tre doble Weber-forgassere og 280 hk

mest ettertraktete bilmodeller. Vi har nå sett salgssummer på nærmere 200 millioner, så det er ikke allemannseie annet enn i 1:18.

Samleren

Peter Kalikow (83) fra New York er en lidenskapelig Ferrari-samler siden 60-åra. Alt

som 15 åring hadde han overtalt sin far at de skulle ta en tur på New York Auto Show. Peter falt for Ferrari, men faren mente det var en dårlig «deal» å betale mer enn dobbelt for en toseter i forhold til hans nye Cadillac. Det burde jo være omvendt.

Alt som 24 åring kjøpte Peter



Toppløs: 1957 Ferrari 250GT California Spider Prototipo var nærmest en Tour de France som hadde mistet taket. «Vingene» forsvant og bakenden ble avrundet på produksjonsmodellen.

sin første Ferrari, og noen år senere skapte han også sitt eget bilmerke, Momo Mirage. Det skulle være komfort som Jaguar, muskler fra amerikansk drivverk og med italiensk design.

Frua produserte bilene. Men knapt en håndfull ble bygd før sparepengene var slutt, og faren rådet junior til å drive med noe mer fornuftig. Det betydde

eiendom som familien hadde holdt på med siden bestefar hadde kommet fra Russland ved århundreskiftet.

I dag har Peter Kalikow en stor samling Ferraris, og han har fått bygget flere spesialmodeller hos Pininfarina for å supportere sin favoritt. Men klassikere står i høysetet.

Hans blå 1961 Ferrari 250 GT California Spider er kanskje ►



Øyelokk: Man finner innkapslede hovedlykter på de fleste utgavene, men i Italia var ikke dette tillatt, så der mangler plastdekselet, og hovedlykten sitter litt lenger fremme. Man reduserte kanskje luftmotstanden ved å kapsle inn hovedlyktene.



Detaljer: Man kostet også på seg en elegant pressing i hard-top-taket.

Tak skal du ha: Det fulgte også med en egen hard-top som sikkert gjorde bilen mer brukervennlig.



perlen i samlingen. Den har ifølge Peter «alt»; den sterkeste motoren, originalradio som var sjeldent på Ferrari i 1961, herlig, uvanlig farge, original hard-top og god historie.

Historisk har Peter Kalikow sine biler i den flere etasjer høye underjordiske garasjen i sitt eget forretningsbygg på 101 Park Avenue i New York, og det finnes flere filmer der han tar ut klassikere «for a spin» i New Yorks gater. Det er tydelig at han har forvaltet rådet fra faren godt. For oss andre som må nøye oss med disse bilene i mindre skala, er det en gave å få sett dem, slik jeg gjorde på Villa d'Este i 2007.



Hjul igjen: Borrans eikefelger med knock-off var tilnærmet standard på datidens Ferrari-modeller.

Sommerbiler



Snill: 1958 Ferrari 250 GT Series 1 Cabriolet var en «snillere» modell enn California Spider med 220 hk. Den kom både med tradisjonell støtfanger i hele bilens bredde og denne støtfangerhornvarianten. Denne bilen inngår også i Peter Kalikows samling.



Lukket: Ferrari 250GT Tour de France, her i 1958-modell, var utgangspunktet for California Spider og de andre åpne modellene. Man ser 50-tallets «halefinner» også fant plass på en Ferrari.



Aston Martin DB5 Convertible: Mange tenker vel klassisk James Bond-film når man sier Aston Martin DB5. 007 kjørte den kjente coupe-utgaven, men modellen fantes også som åpen. Det sies at 123 ble bygget, og bare 36 har rattet på «riktig» side.

De fleste av oss har vel en drøm om «sommerbil», og det betyr nok i de fleste sammenhenger en bil der taket kan forsvinne. Her har du et assortert utvalg av potensielle sommerbiler fra hele verden; noen veldig dyre, men flere som er det som kalles innafor. Så drøm i vei!



Citroën DS Chapron: Citroën DS var en sensasjon da den kom i 1955. Fem år senere slapp man også den Henri Chapron-bygde cabriolet-utgaven. Den var både eksklusiv og kostbar – håndarbeid blir gjerne det – så bare 1.365 ble produsert frem til 1971. Etter det fortsatte Chapron noen år å levere biler til dem som var villig å betale.



Åpen Ford GT40: De fleste tenker nok Ford GT40 som lukket, men det ble faktisk også bygget en knapp håndfull åpne utgaver. Om det var for å få mer vind i håret eller å bli kvitt mye av varmen skal være usagt, men det var den lukkede versjonen som gikk fortest, så det avgjorde fremtiden.



Fiat 500/600 Jolly: Strandbilen må kanskje være den ultimate sommerbilen. Ikke noe for langturer – man sitter ganske vondt i pedigsetene, og utsikten under frynsene på «taktrekket» er heller ikke optimal. Det var FIAT som ledet vei med sine oftest Ghia-konverterte Jolly-utgaver, men du finner også andre merker.



Mercedes-Benz 190: Har du ikke råd til en M-B 300SL Roadster, så er jo «lillesøstera» en attraktiv erstatning. Produsert 1955–63 i et antall av over 25.000, så det finnes fortsatt noen å ta av.



Meyers Manx: Beach Buggy ble en virkelig folkebil. Den var billig og ganske enkel å bygge. Med kortet bunnplate fra en gammel Boble og litt plastikk hadde man noe som bare skrek sommer. Rundt om i verden ble det en «landeplage», i Norge ble det stort sett forbudt. Men du finner noen.



Datsun Fairlady: Det var nok ikke mange som så på Datsun med sportsbiløyne i 1959, men da kom deres mer eller mindre håndbygde Fairlady. Den skremte vel ingen med sin 1.000-motor, men i løpet av de neste ti år vokste den til 2.000 og byr på masse kjøreglede. Her en andre generasjon som kom 1963.



Morgan: Ingen oversikt over sommerbiler uten å ha med legendariske Morgan. Har sett lik ut «bestandig», og uansett om du velger firer eller åtter, så er det kjøre glede fra forrige årtusen. Krever bomber-jacket i saueskinn!



BMW 507: Den skulle bli BMWs eksportmodell til USA, men den høye prisen gjorde at den ble en salgsmessig fiasko og nesten ruin for merket. I dag er BMW 507 en av de virkelige klassikere og priset deretter. 252 bygde biler og Elvis hadde en av dem.



Austin-Healey 100: Bilen rullet inn på London Motor Show som Healey og het Austin-Healey da utstillingen åpnet noen timer senere. Legendarisk bilmerke som levde i rundt 15 år. Først med 100- og senere 3000-modellen, og selvsagt den billigere Sprite. Sommeren kan knapt bli mer britisk.



Karmann-Ghia: Historiens vakreste «Folkevogn»? Karmann bygde denne Ghia-designede bilen i nesten 20 år, og du finner den fortsatt «på hvert gatehjørne». Ikke akkurat sporty, men definitivt en sportsbil med sterk sommerfølelse.



Mercedes-Benz SL Pagode: I 1963 erstattet Mercedes både 300SL og 190SL med den nye SL. Snakk om revolusjon. I dag er den en av de største klassikere. Kom både som 230, 250 og 280. Stram og elegant. Ni årganger og nesten 50.000 bygde.



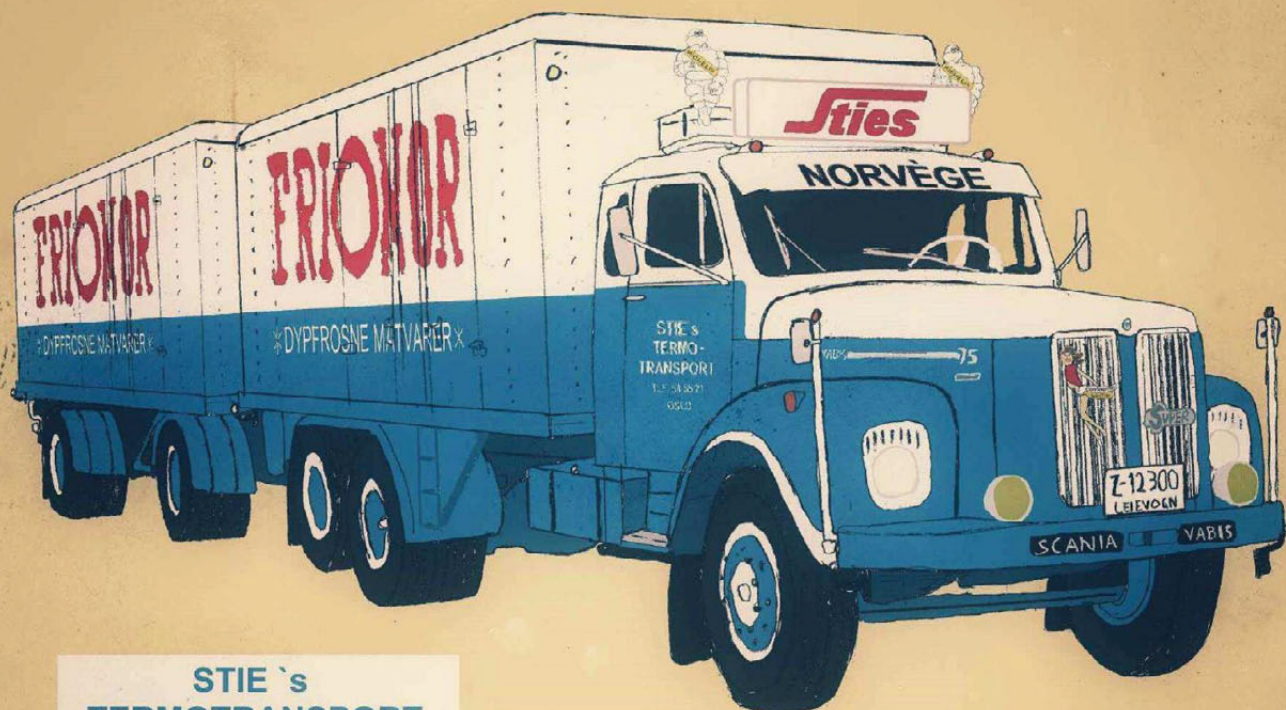
Jaguar E-Type: Imperiet slo tilbake i 1961. Jaguar E-Type var en sensasjon. Teknisk moderne og sofistikert for tiden, med en design og pris som skremte Enzo Ferrari. Eventyret varte i 13 år og med rundt 70.000 produserte biler. Drømmebil for mange!



ISO Grifo «Targa»: Man tenker vel på Iso Grifo som en tradisjonell Coupe, men det ble også produsert 14 biler med sommervennlig «Targa-topp», der taket kunne løftes av. Har man virkelig flaks på Lotto, så finnes det også én ekte Iso Grifo Spider.



Lamborghini Miura Roadster: Det er bare å drømme! Bertone bygde bare én Lamborghini Miura Roadster. Ferruccio Lamborghini ville ikke ha den. I dag står bilen i verdens ypperste Lamborghini-samling, og der blir den.



**STIE'S
TERMOTRANSPORT**
bringer nok en last
FRIONOR
DYPFROSNE MATVARER
OSLO - NORVÈGE

NORSK SCANIA-VABIS A/S.

Drammensveien 159, Skøyen-Oslo 2 - Tlf. 55 90 90



P. TYSNES 12.2024

Ringen er sluttet!

Tekst og illustrasjon: **Petter Tysnes**

Den myteomspunnede Betsy, en av de første bilene til Øystein Stie, med både boggi og Super-motor (turbo) er jo som kjent kommet hjem og tilbake på hans hender. Replikaen like så.

Scania-Vabis LS75 Super, 1962 modell med DS10-motor, 10,26 liters rekkesekker med turbolader på 205 hk og 718 Nm. I tillegg til treaksla chassi med 5-trinns G660 girkasse og T2 2-tinns tilsatskasse.

"State of the art" fra Södertälje på begynnelsen av det glade seksti-tall.

Så da blir det jo to Betsy'er hjemme på stallen i Grimstad, det er det nok ingen andre som kan skilte med.

Originalen, som opprinnelig hadde Oslo-skilte med bare siffer, hadde lenge i nyere tid kjennemerke fra Vestfold (Z-12300), nå har den fått gamle Oslo-skilte igjen, med kjennemerke 29-95-31. Og den har levd et ganske omflakkende og mildt sagt variabelt liv, deriblant en lang karriere hos Vest Transport i Haugesund.

Jaja, uansett, hadde den lenge på "beddingen", eller tegnebret-

tet om du vil, på ja nettopp, "Tegnekontoret" !

Så her har dere en illustrasjon av herligheten, sågar ispedd litt gammel reklame, Frionor var jo som kjent en stor oppdragsgiver og starten på det hele. Som slagordet så fint lød: "Stie's Termotransport bringer nok en last med Frionor dypfrosne matvarer". I tillegg til at Norsk Scania-Vabis var hoffleverandør, kan man vel si.

Det skal legges til at nokså nylig blei denne bilen modifisert med kjøleaggregat og lyskassen + Michelingubbene

blei tatt av, den var vel akkurat klar til Sties-treffet den 10. mai ved Landvik, men da den blei klar på tegnebrettet så den altså slik ut som på tegningen.

Det nærmer seg sommer og sol, og da kan det jo passe med en frysebil i sommervarmen, som holdt varene kalde og frosne fram til sin rette destinasjon, stort sett et sted nedover syd på kontinentet. Ha en fin sommer når den tid kommer!

Med vennlig hilsen
"Tegnekontoret".





Custom Motor Show 2025: Påsketur til motor-Mekka

Påsen er mer enn Kvikk Lunsj, appelsin og topptur på ski. For svært mange motorinteresserte er det nemlig starten på sesongen, og da passer det godt med en tur til «söta bror» i Jönköping.

Tekst og foto: **Tormod Granath-Magelssen**

For i Jönköping ligger messeområdet Elmia, og for svært mange er det synonymt med motor, blank lakk og flotte kjøretøyer. Vi

snakker om Custom Motor Show. Messa har historie helt tilbake til 1971 og har gjennom årene hatt flere navn. I 1981 ble messa arrangert av bladet

BilSport sammen med SHRA Jönköping og het da «BilSport Custom Show». Så slo man sammen to messer til en og kalte det for «BilSport Perfor-

Stinn brakke: Custom Motor Show 2025 i Jönköping kunne notere seg for over 91 000 besøkende i løpet av fire dager.

mance & Custom Motor Show», et navn som vel ble noe tungt å uttale. I 2023 lanserte man et nytt navn, kort og godt «Custom Motor Show». Men de aller fleste entusiastene som legger påsketuren dit kaller det kort og godt for Elmia. Som kjent har kjært barn mange forskjellige navn.

Oppskriften er alltid den samme; å vise bredden på motorinteressen med en mengde flotte kjøretøyer i forskjellige kategorier. Her var utstillingshallene fylt opp med gatebiler, sportsbiler, racerbiler, custombiler, hot rods, veteranbiler og amcars, samt motorsykler i



Fjong pickup: 1958 Dodge Sweptside 100 skulle konkurrere med blant annet Chevrolet Cameo/Apache, og Fords nye Ranchero, men nådde ikke helt opp. Ca. 1200 Sweptside ble produsert fra 1957–1959. Ikke mange finnes i dag.



Framtids-Saab: Saab Future ble bygd i 1988 av en entusiast som støpte karosseriet selv og baserte teknikken på Saab-komponenter.



mange varianter. Dessuten er det flere haller fylt til randen av alt mulig og umulig som kan relateres til motorhobbyen. Det selges T-skjorter, memorabilia, felger, dekk, bilpleieprodukter og verkstedmateriell. Har man lyst på en ny «tattis» er det selvsagt også mulig. Det er bare

Liten mus: Det er Topolino på italiensk, og Fiats lille mus er faktisk liten.

å stille seg i kø til drop in tatovering.

Av spesielle arrangement kan vi nevne utendørs driftingsshow, med så mye gummirøyk i lufta at man fort kan få en overdose. ►



Stilig syttital-
ler: 1973 Audi
100 Coupé
S er uten tvil
vakker.

Inne i hallene er det selvsagt en rekke kåringer i forskjellige kategorier som Sveriges Snyggaste Bil, Beste Custom, Beste lakk etc. Som en del av årets messe kåret man nok en gang «Sveriges Snyggaste Bil». Dette markerte den 50. gangen siden starten av kåringen i 1976.

Vi besøkte messa på påskeaften og følte oss ikke spesielt ensomme der vi forsøkte oss på å ta oss frem gjennom vrimlelen av folk. Riktignok ble ikke fjorårets rekord med over 97 000 publikummere slått, men 91 472 publikummere er jammen ikke å kimse av det heller. Motorinteressen lever med andre ord i beste velgående.

Har du ennå ikke besøkt Elmia og Custom Motor Show, kan vi trygt anbefale deg å ta turen neste år. Da går arrangementet av stabelen 3. til 6. april. Husk å bestille hotell i tide. De fylles nemlig fort opp.



Gammel stil: Hot Rods har sin opprinnelse helt tilbake på 1930-tallet, og det er mange forskjellige stilarter innen denne grenen av motorhobbyen. Her en 32' Ford 5-window coupé i skikkelig femtittallsstil.



Mange navn: Massey Ferguson 35 med bronsefarget kropp kalles «Gold Belly» i England, «Gullfisk» i Norge og «Guldkalv» i Sverige.



På to hjul: Lekre tohjulinger av svensk fabrikat.



Norsk i Sverige: Peer Tarkingtons utrolig flotte 1967 Chevrolet Impala SS med 427 cid-motor.



Pinlig nøyaktig: 1970 Plymouth Cuda 340 skal være en av de mest korrekt restaurerte i verden.



Grønn skjønnhet: Strøkent restaurert 1959 Buick Electra 225 convertible.



Ed Hugus Tribute: Replica på AC Cobra 289 Le Mans som Ed Hugus deltok med i Le Mans 24 hours i 1963.

Fanskare: Saab har sin trofaste fanskare, og mange siklet nok på denne fine Saab Turbo og ble grønne av misunnelse.





Pastellfarget: 1958 Oldsmobile har fått tilnavnet «Chrome Olds». Ikke så rart når man studerer detaljene.

Høvdingens bil: 1957 Cadillac Series 60 Special var bilen til landshøvding i Jönköpings län, Allan Nordenstam, fra 1957 til 1961. Bilen har hatt 22 eiere, men fremstår nå som ny.



Til salgs: Patinert 1939 Plymouth stepside.



Nyttig med V8: World of Volvo stilte med stor stand og fine biler. For eksempel denne 1965 Volvo L 430 Trygge med Volvos egen V8-motor på 3,6 liter og 120 hk. En vanlig misoppfatning er at motoren er basert på to Volvo B18-motorer, men det stemmer ikke. Motoren, med betegnelsen B8B, ble tatt frem allerede 1952/53 og var opprinnelig tenkt for personbilen Philip, men den ble kun bygget i ett eksemplar. Motoren ble så videreutviklet og fant veien til lastebilmodellene Snabbe og Trygge, samt som båtmotor.



Den peneste: Det er 50 år siden «Sveriges snyggaste bil» ble kåret første gang. I år vant denne 1950 Mercury Coupé som er customisert i klassisk stil.



Sikker sportsbil: 1975 Bricklin SV1 (Safety Vehicle 1) ser man ikke ofte. Den Canada-produserte sportsbilen var i produksjon fra 1974–1975 og var først utstyrt med en V8 fra AMC, så fra Ford. Litt under 3000 eksemplarer ble produsert.



Amazon i Sverige: Da Volvo lanserte sin vakre Amason i 1956 (Amazon ble det senere) var de ikke klar over at mopedprodusenten Kreidler allerede hadde registrert navnet. Det ble en kompromiss; Volvo Amazon i Sverige, Volvo 121/122 på de andre markedene. Men de fleste kalte den Amazon uansett.



Debutanten: Subaru 360 var den første masseproduserte bilen fra selskapet. Den var utstyrt med en luftavkjølt to-sylindret rekkemotor på 356 cm³. Modellen var i produksjon fra 1958 til 1971 og totalt rullet det ut 392 000 biler fra fabrikk.



Under grantreet: Denne Opel Kadett Caravan havnet på en svensk bilskrot i 1978. Hampus Granström (23) fant bilen og ville kjøre den fra skroten og hjem for egen maskin. Motoren satt fast, forgasseren manglet, og førerdøren hadde stått åpen siden 1990-tallet. Allikevel ga han ikke opp. Han pendlet til og fra skroten i to måneder. Han fikk tilslutt motoren til å gå rundt, overholte toppen, drivstoffsystemet, samt bremsesystemet og en hel del annet på stedet, og endte med å kjøre Kadetten derfra. Bilen skal bevares slik den ble funnet og stilles ut på Ivars bilmuseum i Hoting i Jämtland, Sverige.

 Fredriksten Festning
■ et nasjonalt festningsverk



HALDEN
KOMMUNE

GRENSETREFF

FREDRIKSTEN FESTNING - HALDEN

ReFUEL

NYTT FOR ÅRET:


**YOUNGTIMER
TREFF**

ALLE BILER: 1980-2010

By Amcar

UKE 32 - 2025

6. TIL 10. AUGUST



SCAN MEG



Street & Cruisin' Club
Halden

WWW.GRENSETREFF.COM



PROGRAM:

ONSDAG 6. AUGUST:

- AMCAR Cruise Night
- Miss Fuzzy Dice

TORSdag 7. AUGUST:

- Klassisk bilorienterings rebusløp
- Fotosafari/piknik til Båstnäs bilkyrkogård

FREDAG 8. AUGUST:

- Aarnes lunch cruise
- Queen of hearts chick meet

LØRDAG 9. AUGUST

- Refuel Youngtimer treff
- Fun Run
- Merkeklubbtreff
- Konsert i byparken

SØNDAG 10. AUGUST:

- Grensetreff på Fredriksten Festning.
Treff for entusiastbiler eldre enn 30 år



RēFUEL

veng
BILDELER



JetCarrier

amcar
- For norsk kjøretøyhobby

Drømmebilen kom tilbake:

Hjemsokt av egen Cadillac

I årevis dukket den opp i drømmene hans. Nå har Tomas Brudvik endelig fått tilbake Cadillacen han vant for 30 år siden.



Tekst og foto: **Paal Kvamme**

Avinne en Cadillac gjør du bare én gang i livet. Å få den tilbake etter så mange år, skjer omtrent aldri, sier Tomas Brudvik.

Bergens mest kjente tatovør lar blikket gli over de svulmen- de formene på en skulptur fra Detroit.

– Det er et vakkert design. Jeg er jo en stor mann, så jeg liker store biler og store motorsykler, sier 57-åringen.

At en Cadillac Eldorado Seville fra 1956 er romfrekk, er ingen hemmelighet. Men at denne lysegrønne kolossen nå hviler i Brudviks garasje, var på ingen måte selvsagt.

«Den skal jeg vinne»

I 1991 var Brudvik en blakk firebarnsfar i ferd med å avtjene førstegangstjenesten. På et kjøpesenter kom 24-åringen over en tegnekonkurranse servert av matprodusenten Stabburet.

På en brosjyre hadde matprodusenten trykket opp omrisset av en 1956 Cadillac.

Den som laget det beste designforslaget, vant bilen.

«Den skal jeg vinne», tenkte Brudvik, som er utdannet ved Kunsthåndverkskolen i Bergen.

– Jeg blåste omrisset opp til fem ganger original størrelse og malte begge sidene av bilen med akrylmaling, sier han.

Hundre timer senere hadde han malt en Cadillac der



Gevinst: – Vi har vært på en lang reise sammen, sier Tomas Brudvik om Cadillacen han vant for 30 år siden. I dag er mann og bil gjenforent.

Tung: En 1956 Cadillac Eldorado Seville veier godt over to tonn. Mye skyldes krom.

amerikansk hverdagsliv spilte seg i lakken. På den ene siden av bilen kunne man se gjen-skinnen av en snackbar med biler og folkeliv, på andre siden palmer og biler langs Californias strender. Ukene gikk, så ringte telefonen. Stemmen i røret fortalte at Brudvik var i finalen, og nå skulle finalistene intervjues. Kunne han stikke

innom Stabburets forretnings-partner i Bergen?

Da han dukket opp i kanti-nen og ble møtt av trampe-klapp, gikk det opp for Brudvik at det ikke fantes noen finale. Han hadde vunnet en nyrestau-rert kromdrøm på over to tonn.

Elsker Amerika

Brudvik er veldig opptatt av

Amerika. Han har hatt flere USA-biler. Det står en 1944 Harley-Davidson ved siden av Cadillacen, og på tatovørens armer lever både Elvis og Sun Studio i beste velgående.

– Jeg har sikkert vært i Amerika 30 ganger. Det fineste er å være på landeveien, opp-lev naturen, reise fra sted til sted. Jeg

tenker på det hele tiden, sier han.

– Hva skyldes dette båndet til USA?

– Det er jo bilens hjemland! ►



Automatikk: Det ser kanskje ut som en blanding mellom UFO og kjøkkenmaskin. Men Cadillac Autronic-Eye var en lyssensor som automatisk dimmet langlysene.

Amerikanerne har vært modige på design. De har våget å være ekstravagante. Mitt forhold til USA handler om både nostalgi og romantikk, en forestilling om være underveis, kjøre gjennom vakker natur og se nye steder. Og å dele gode opplevelser med noen, sier bergenseren.

Men den første turen med Cadillacen var mer mareritt enn drøm.

Skolisse ble redningen

Overleveringen skulle skje i Trondheim. Brudvik fløy dit med kona og deres tre måneder gamle baby. På vei hjem skjønte han at gamle biler ikke alltid handler om å gli mykt inn i solnedgangen.

– Turen var forferdelig. Det var et sjokk, sier han.

– Slakk i styresnekken gjorde at bilen veivet frem og tilbake på veien. Det regnet noe sinnssykt, og vindusviskerne virket ikke. Vi dro skolisser gjennom sidevindue og knyttet disse på viskerne. Så dro vi lissene frem og tilbake, slik at viskerne flyttet seg.

Den majestetiske Cadillacen ble stående i en borettslagsgarasje i sin nye hjemby, til stor irritasjon for mang en nabo. Ekteparet ble skilt, og Cadillacen hjemløs.

– I noen år sto bilen litt i et parkeringshus, litt på en lånt parkeringsplass. Jeg flyttet til en annen bolig, men bilen var lang

Cadillac: Standard of the World.

for garasjen. Den sto med nesen ut i friluft, med presenning over fronten, husker Brudvik.

Sånn behandler man ikke gamle biler. Etter åtte år solgte han Cadillacen.

– Der og da føltes det riktig. Jeg hadde dårlig lagringsplass og trengte penger til en familiebil. Men det var vemodig. Biler er ofte bedre i drømmer enn i virkeligheten.

Romance in Durango

Nå hadde han blitt kjæreste med den amerikanske tatovøren Sandy. Før hun flyttet til Norge,



Påminnelse: Glemte hvilken årgang bilen er? Bare ta en titt på dashbordet.



Trivsel: – Å ha gamle biler og motorsykler i garasjen gir en herlig verdi, mener Tomas Brudvik.



Rullende restaurering: – De neste ti årene kommer bilen til å bli i enda bedre stand, mens jeg kommer til å bli fattigere, men gladere, sier Tomas Brudvik.

brukte de Cadillac-gevinsten til å kjøpe en splitter ny bil i USA: En rød Dodge Durango, med syv seter og heftig 5,9-liters bensinmotor under panseret.

– Å kjøre den rundt i USA er kanskje min største bilopplevelse, sier han.

SUV-en tjente familien i ni år før den ble solgt. Om Dodgen var populær, glemte Brudvik aldri Cadillacen.

– Jeg så et bilde av den i en lokalavis, med navnet på den nye eieren. Jeg ble veldig sjalu, sier han.

– I flere år etterpå hendte det at jeg drømte om bilen, at den fremdeles var min. I drømmen var jeg ofte ute og kjørte, og så virket ikke bremsene.

Som å vinne for andre gang

Årene gikk. I 2013 var han i ferd med å tatovere en kunde da telefonen ringte. Stemmen



Dobbelt opp: Panserpynt måtte man jo ha på 1950-tallet.

i røret var ikke ute etter ny kroppsdekor.

– Det var bilens kjøper som ringte. Først ble jeg litt forvirret. Jeg lurte på om det var noe galt med bilen, selv om det kanskje var litt sent etter 14 år, humrer Brudvik.

– Han hadde jo sett ansiktsuttrykket mitt da han kjørte av gårde med bilen. Han lurte på om jeg ville kjøpe den tilbake. Det var som å vinne bilen for andre gang.

Bygget garasje

Å parkere et aldrende, 18-fots designikon gjør man ikke utendørs – spesielt ikke i Bergen.

Brudvik bygget en delvis underjordisk garasje på 70 kvadratmeter for at Cadillacen skal stå tørt og godt.

– Hva betyr bilen for deg?

– Tegning er omtrent det eneste jeg har kunnet i livet, så bilen er en bekreftelse på at jeg i hvert fall ved én anledning har

vært flink. Vi har vært på en lang reise sammen. Det har vært som et vanskelig forhold, der det har vært mye kamp selv om man er glad i hverandre.

Rullende restaurering

Karosseriet har fått noen sår, og krommen ser ikke ut som da bilen trillet ut av en Cadillac-forhandler for snart 70 år siden. Nå skal den restaureres, litt etter litt.

– Det er på tide at bilen får litt kjærlighet igjen. De neste ti årene kommer den til å bli i enda bedre stand, mens jeg kommer til å bli fattigere – og gladere, sier den stolte Cadillac-eier.

– Det er ikke en bil som blir brukt mye. Men å si gjennom byen en tørr høstkveld med vinduene nede, er magisk. Så den blir nok ikke solgt igjen i min levetid, sier Tomas Brudvik mens han lener seg mot Cadillacens nabo i garasjen, den røde Dodge Durangoen, som han også har kjøpt tilbake. ☺

Ford i Storgata og Willys på Torget

Tekst: Asbjørn Rolseth
arolseth@online.no

Det korte øyeblikket som en fotograf en gang har festet til filmen, lever lenge når det blir utgitt som

postkort. Etter å ha presentert postkort fra Hamar og Lillehammer, er turen kommet til «Den hvite by ved Mjøsa» – Gjøvik i tidligere Oppland fylke. Ifølge NAF Veibok har

byen «en vakker beliggenhet i skråningen nedover mot Mjøsa» og det er ingen grunn til å protestere på den beskrivelsen.



Storgata: T-Forden nærmest har kjennemerke E-2788. I Bilboken for Norge 1927 er høyeste nummer E-2726, noe som tyder på at denne bilen ble registrert like etter utgivelsen våren 1927. I 1928-utgaven av samme bok står E-2788 oppført med Paul Fuchel, Gjøvik som eier. I Norges Bilbok 1935 heter eieren Johan Rødningsby, Skreia. Bilen bak er også en Ford T, en 24-modell med kjennemerke E-2308. Den var i 1927 eid av Larsen & Ellingsen, Vardal. I 1935 står E-2308 på Johannes Jensen, Raufoss.

T-Fordene parkerte trygt i Storgata, for i hjørnebygget med tårn holdt Ford-forhandler H.J. Øveraasen til. Hans Johannes Øveraasen etablerte egen forretning i 1919, etter at han gikk ut av Øveraasens Motorfabrik som han hadde startet sammen med sin bror Even i 1908. Det var ikke snakk om en ren bilforretning, vareutvalget omfattet alt fra sykler og geværer til seletøy og kjøkkenutstyr. Øveraasen fikk oppført forretningsgården i Storgata 8 i Gjøvik i 1927. Da Øveraasen sluttet som Ford-forhandler i 1933, overtok firmaets salgssjef Erling O. Nordgaard Ford-agenturet og startet eget firma Nordgaard & Co. A/S i Gjøvik.



Torgdag: Dette postkortet ser ut til å være fra tidlig 1950-tall. Gjøvik trafikkstasjon finner ingen opplysninger om torghandlerbilen E-1662. I «Hvem eier bilen?» fra 1948 står den som en Willys kombinertbil med Arne Indahl, Vardal som eier. Han var gårdbruker. Høyre ratt, støpte eikefelger og skjermmontert reservehjul tyder på at det er en engelskprodusert Willys Light Six fra 1930–32. Willys-Overland hadde et produksjonssamarbeid med Crossley i UK, noe som medførte et annet modellprogram enn i USA.





CARL NORMANN

gateparti Gjøvik.

De andre butikkene som kan identifiseres er skobutikken til O. Skumlien nærmest til venstre, og H. Grønvolds manufakturforretning nærmest til høyre.

Ekstraustyr: Et nærbilde av E-2788 viser at denne T-modellen er utstyrt med noe vi ellers ikke har sett på en bil fra 1920-tallet. Det ser nærmest ut som en solskjerm i plast. Var det en Øveraasen Special, eller snakker vi om en oppfinnsom bileier?



CARL NORMANN



AUNE KUNSTFORLAG



ASEBJØRN ROLSETH

Forhandlerskilt: Biler solgt av H.J. Øveraasen ble merket med fint forhandlerskilt, her på en 1927 Ford T levert til Raufoss med reg.nr. E-1352. Senere restaurert av Egil Hagen i Halden. Siden det riktige E-nummeret var opptatt, måtte han registrere bilen på E-1350 isteden.

Tranberg gård: I 1951 kjøpte Norges Lærerlag gården Tranberg, der det ble oppført en stor internatbygning. Tranberg gård lå i Vardal kommune, som ble en del av Gjøvik i 1964. På dette postkortet fra 1950-tallet er det et variert utvalg av 50-tallere, blant annet Morris, VW og Volvo PV. Mellom de to Skoda'ene står det en BMW / EMW 340.



Slik det var: Det er høy nostalgifaktor over utstillingen Camping på hjul hos Norsk vegmuseum. Utstillingen er plassert hos kjøretøyhistorisk museum.

Camping på hjul

Utstillingen Camping på hjul ved Norsk vegmuseum/Norsk kjøretøyhistorisk museum åpnet søndag 8. juni.

Det var høy nostalgifaktor når den fargerike utstillingen Camping på hjul åpnet ved Norsk kjøretøyhistorisk museum søndag 8. juni kl. 12.

Åpningen er en del av Nasjonal motordag.

I utstillingen vises over hundre års campinghistorie med utgangspunkt i ulike kjøretøy fra museets samling. Både sykler, motorsykler, personbiler, campinghengere, campingbiler og campingvogner er representert.

Deler av utstillingen bruker kjøretøy fra den faste utstillingen, men det er også hentet ut en del kjøretøy og annet utstyr fra museets magasiner eksklusivt for denne utstillingen. I tillegg er det en rekke mindre gjenstander, og mye av dette er plassert i et eget campingplassmiljø som er bygd opp spesielt for utstillingen.

– Om det er et museum i Norge som har et ekstra ansvar for å ta vare på og formidle norsk campinghistorie, er det Norsk vegmuseum! Vi har et nasjonalt ansvar i det å skulle fortelle små og store historier fra hvordan norske veier har vokst frem, og om de menneskene og kjøretøyene som har brukt veiene, sier prosjektleder Morten O. Reiten ved Norsk vegmuseum, før han legger til: Svært mange nordmenn har et forhold til camping. Det er kanskje mange små historier, men i sum har de vært med å definere barndom, ferier og ofte gode minner. I utstillingen Camping på hjul prøver vi å fange litt av det nostalgiske, det enkle og det bekymringsløse, i en scenografi og et utstillingsdesign som låner fritt fra både 1960-, 70- og 80-tallet. Siden utstillingen er plassert i Norsk kjøretøyhistorisk museum, har

vi valgt å ta utgangspunkt i rullende materiell – campingbiler, campingtilhengere og campingvogn.

Til sommeren 2026 skal camping-temaet ved Norsk vegmuseum forsterkes ved

etablering av fire historiske campinghytter ute i museums-parken.

Utstillingen Camping på hjul vil stå til over sommeren 2027.



Bygg reis deg: En Lillebror fra 1966 er blant de mange utstilte objektene.

Endelig på lager!

Nå kan du kjøpe våre populære
samlepermer igjen.
En årgang får plass i en perm.

Kr 99 per perm

Kjøp 1, 2 eller 3 pakk

Skann koden med ditt mobilkamera
for å komme til bestillingsside:

1 stk:



2 stk:



3 stk:





Berliet T 100 6x6:

Ørken-kjempen!

I 1957 kjørte den legendariske Berliet T 100 6x6, den gang verdens største lastebil, til Paris på egne hjul. 62 år senere valgte dagens eier, Berliet Foundation, å transportere kjempen på en spesialtransport for å stille den ut på Rétromobile i Paris i 2019.

Tekst: Gerlach Fronemann

Foto: Gerlach Fronemann og Berliet Foundation

Bearbeidet av: Tormod Granath-Magelssen

Da datidens største lastebil, Berliet T 100 6x6 skulle presenteres på Paris Motor Show, var det hele en hemmelighet. Men hemmeligheten varte bare til den enorme lastebilen med en

lengde på 15 meter, en bredde på 5 meter og en høyde på 4,43 meter, ble kjørt på Route National (offentlig vei) fra Berliet-fabrikken i Vénissieux, som er nabobyen til Lyon, til Paris.



BERLIET FOUNDATION

Retour du T 100 n°2
Traverse de Beaupré
1981

På vei til Paris: I 1981 kjørte den enorme Berliet T 100 6x6, med en bredde på fem meter, på egne hjul på franske N 7 og N6. Ferden gikk også gjennom byer og landsbyer.



For et monster!: Berliet T 100 6x6 er det største kjøretøyet som noensinne er stilt ut på veteranbilmessa „Rétromobile». Det skjedde i 2019.

Men en såpass spesiell transport med en så spesiell lastebil ble selvsagt ikke oversett av menneskene langs ruta. Spesielt ikke av alle lastebilsjåførene bak rattene på lastebiler av merkene Bernard, Willème, Berliet, Somua, Mack eller UNIC, som var de vanligste lastebilene i Frankrike på denne tiden.

Overdimensjonert

Den første utgaven av Berliet T 100 6x6 ble konstruert og bygget i 1957. Tanken var å ha et kjøretøy som taklet å transportere stort og tungt udelbart gods, under krevende forhold i områder med mye



Startforsøk: Etter en nøye kontroll var den store Cummins V12eren klar til start.

Heavy metal: Førerhuset er spartansk, men typisk for femtitallet, med røde kontrollamper. De to spakene til høyre for rattet er for betjening av girsystemet.



„Sweet little sixteen»: Chuck Berry kunne ha sunget sin hit hvis han hadde sett den gigantiske T 100 6x6 bak en Volvo FH 16–750.



dårlig vei og mye sand. Dette gjaldt spesielt i kolonien Algerie, der franske selskap pumpet opp olje og raffinerte det til drivstoff i Sahara-ørkenen.

Utfordringen til Paul Berliet, sjefingeniør André Billie og hans team var enorm. De måtte finne og utvikle komponenter av det mildt sagt overdimensjonerte slaget. Det startet med de

spesialproduserte dekkene i dimensjonen 37,5-33 XR, som Michelin skaffet til veie. Dekkene har en diameter mellom 2,20 og 2,37 meter. Berliet-teamet fant ingen



GERLACH FRONEMANN



GERLACH FRONEMANN

Veteranen: Joseph Caiola er stolt av å ha vært den første til å teste kjempen. Han kjørte T 100 6x6 først nær Lyon, deretter i Sahara.

lastebilmotor som var stor nok. I stedet falt valget på en motor beregnet på diesellokomotiv. Det er snakk om en Cummins V-12-motor på 24,25 liter, med 600 hk. Senere falt valget på en V12 på 30 liter med twinturbo som kunne skilte med 700 hk. En slik motor sitter i den Berliet T 100 som sto utstilt under Rétromobile i 2019 i Paris.

Girkassa er produsert av Clark, og har hydraulisk clutch, og lastebilen har flere varianter av å låse differensialene. Med tanke på ekstreme vekter og varmt klima, valgte man skivebremsere beregnet for fly, og det er fire skiver til hvert hjul.

Egenvekta er på ca. 50 tonn, mens totalvekta er på 100 tonn, avhengig om vi snakker om modellen med dumperkasse fra Marrel, eller lasteplan med vinsj og kran. Fire kjøretøy ble bygget, den som sto på Rétromobile i 2019 er nr 2, bygget i 1958.



BERLIET FOUNDATION

Mye gummi: De spesialproduserte Michelin-dekkene har dimensjonen 33.5-33 XR, og har en diameter på mellom 2,20 og 2,37 meter.

Dimensjoner: Enorme aksler koblet til den hydrauliske Clark-girkassa.

Pioner på testbanen: Joseph Caiola i sine yngre dager kjører Berliet 700 HP Nr. 2. Året er 1958.

Tilbake i Paris

Organisasjonen bak Rétromobile og Berliet Foundation

(Fondation de l'Automobile Marius Berliet) i Lyon, bestemte seg for å stille ut den enorme

lastebilen på standen til Berliet under Rétromobile 2019. Men det store spørsmålet var

hvordan de skulle frakte den til den franske hovedstaden? Å hjulkjøre den enorme lastebilen



Designet for stor og bred last: T 100 med flakpåbygg og kraftig vinsj laster udelbart gods for geologiske undersøkelser i Sahara.



Ikke akkurat roll on – roll off:

T 100 ble lastet med kran for å fraktes over Middelhavet.

de 600 kilometerne var ikke et tema denne gangen. Løsningen ble et spleiselag.



Voksen tippbil! T 100 No. 3 var utstyrt med et tippåbygg fra Bennes Marrel, og ble brukt i fem år i en fransk urangruve.

Transportselskapet Transports Prémat sa seg villige til å kjøre gratis, mens andre utgifter ble dekket av Pneus Michelin og Renault Trucks. Men før transporten måtte Berlieten sjekkes teknisk. De to tekniske spesialistene som hadde stått for restaureringen, Maurice Chevalier og Michel Michaux, måtte få i gang motoren. Det var et spesielt øyeblikk da

Cummins-motoren skulle startes. Det brummet og røk, men plutselig kom den i gang. Teknisk kontroll av V12-motoren sørget mekanikere fra Cummins for, uten å ta betalt.

Det store kjøretøyet ble så lastet på en spesialtransporthenger, trukket av en Volvo FH16 750 6x4. Den stolte sjåføren Jérémy Pingal satt bak rattet.



Pause på oljefeltet: Joseph Caiola sammen med algeriske arbeidere i ørkenen.

Første sjåfør

Blant tilskuerne som var til stede da Berliet T 100 6x6 rullet av hengeren for egen maskin var Joseph Caiola (84), som var den første som testkjørte T 100 i 1958. Først på testbanen nær Vénisseux, deretter i Sahara-ørkenen etter at lastebilen hadde blitt transportert over Middelhavet.

-Det var et stort eventyr å få æren av å være den første til å kjøre dette tekniske vidunderet. Jeg satt høyere enn noen gang tidligere, og motorlyden var fantastisk! Det største øyeblikket var da jeg ga gass og satte 50 tonn i bevegelse. Jeg tok det sakte og pent, før jeg ble litt modigere og kjørte raskere. Det mest imponerende var hvordan kjøretøyet fungerte offroad. Takket være de enorme hjulene passerte vi gjennom krevende områder uten problemer, forteller Joseph Caiola.

Senere presenterte han kjøretøyet i Sahara, og underviste andre sjåfører om hvordan lastebilen skulle betjenes, hvordan man skulle kjøre i sanddynene og i hvilke hastigheter man kunne forsure hindringer.

T 100 6x6 i bruk

På standen til Berliet Foundation under Rétromobile var Berliet T 100 selvsagt hovedattraksjonen. Folkemengden svermet rundt lastebilen alle dagene. Godt voksne besøkende kjente den igjen fra avisartikler fra slutten av femti- og begynnelsen av sekstiåra, og husket at den ble brukt i Sahara. På veggene ved standen hang det mange historiske



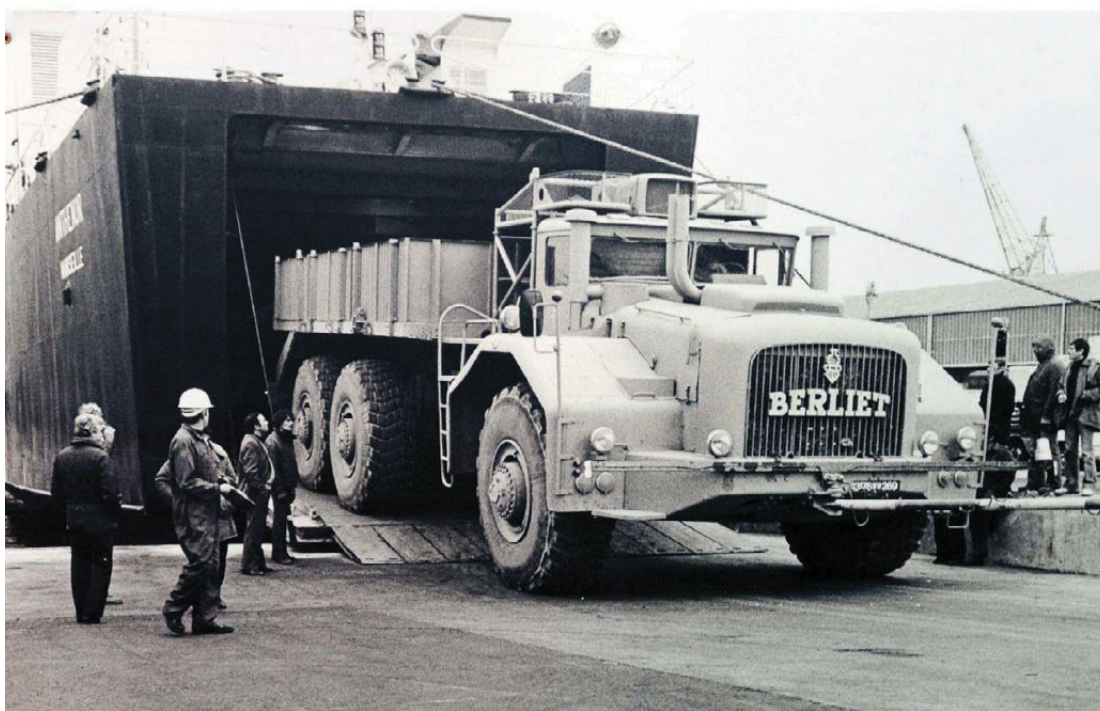
Venter på lass: T 100 6x6 blir demonstrert foran franske kolonitjenestemenn og algeriske representanter.



På vei hjem: En flott restaurert T 100 ved siden av en restaurert Berliet av normal størrelse. Bildet er tatt før T 100 ble sendt til Frankrike og Berliet Foundation.



BERLIET FOUNDATION



BERLIET FOUNDATION

bilder fra da den enorme lastebilen var i bruk i Nord-Afrika. Et par av dem viste også Josephe Caiola sammen med kollegaer fra Berliet, der han lærte dem å bruke giganten.

Det ble bare bygget fire eksemplarer av T 100. Den første og andre i 1957 og 1958,

begge ble brukt av oljeselskap. Den som ble bygget i -58 ble senere benyttet til å frakte utstyr i forbindelse med geologiske undersøkelser. Fra 1962 til -63 ble begge lastebilene brukt til transport av tusenvis av tonn med barytt, et mineral som blant annet

Retur: Returen tilbake til Europa og Frankrike i 1981 gikk med Ro-Ro-skip.

benyttes i forbindelse med oljeboring. Etter uavhengighetskrigen i Algerie, ble kjøretøyene tatt over av den algeriske staten.

I 1981 viste den algeriske

Nummer fire: Den fjerde T 100 ble modifisert i 1959 for det amerikanske markedet. T100 6x6 Tulsa COE ble så stilt ut på Tulsa Petrol Fair i Oklahoma, samt i Chicago. I 1960 var den tilbake hos Berliet i Valbonne. Der ble den modifisert igjen og brukt som testbenk. Senere ble Cummins-motoren byttet ut til fordel for en 1000 hk sterk turbinmotor til et helikopter. Det ble ingen suksess, og kjøretøyet ble demontert og eksisterer ikke lenger.

energiministeren T 100 nr 2 til den aldrende Paul Berliet. Den ble så fraktet til havna i Tunis, der den „reiste» hjem til Lyon. Samme år stiftet en gruppe teknikere og historikere i kretsen rundt Paul Berliet og Mademoiselle Monique Chapelle „Fondation de l'automobile Marius Berliet», oppkalt etter grunnleggeren av Berliet. Berliet T 100 nr 2 ble så donert til stiftelsen, der Monique Chapelle fortsatt er visepresident. ©

Mystisk bil i Fredrikstad

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

«Vikene Bilcentral JA» står det på logoen på siden av bilen på bildet. Dermed er eierforholdet avklart, men bilmerket er et mysterium.

Vikene ligger i tidligere Onsøy kommune, som ble en del av Fredrikstad i 1994. Som i mange andre kommuner var det flere små rutebilaktører i Onsøy. I tillegg til Vikene Bilcentral var det Græsvik Vognmannsforretning, Brødrene Emilsens Bilruter, Gunvald Eriksen & Sønner og Hans Paulsens Bilruter. De fleste startet opp på 1920-tallet.

Johannes Andersen

JA er en forkortelse for Johannes Andersen. Han var sønn av Alfred Andersen som åpnet kolonialforretning på Vestre Vikene i 1888. Det var først og fremst Hankø Bad og Kystsankatorium, som ble oppført i 1877, som ga grunnlag for å drive butikk på stedet. Da Alfred trappet ned, overtok Johannes butikkdriften. Han satte i tillegg i gang med fergetrafikk til Hankø i 1921 og samme år også bilrute mellom Vikene og Fredrikstad. I en søknad om å etablere holdeplass i byen, skriver Johannes at «I ruten vil det bli indsat 2 biler – en paa 8 personer og en paa 11 personer».

Etter at Johannes døde i 1925, bare 34 år gammel, måtte enken Dagny ansette flere sjåfører. En av dem, Kristian Lund, giftet seg med Dagny i 1938. Rutebilriften ble drevet under navnet Vikene Bilcentral, men endret etter hvert navn til Vestre Onsøy Bilruter. I 1959 gikk dette selskapet inn i Gresvik Båt- og Bilruter, som i neste omgang ble fusjonert inn i det nye A/S Onsøy Bilruter i 1978 og i 1986 videre inn i Fredrikstaddistriktets Rutebiler A/S.



Mystisk bil: Fra denne synsvinkelen har hverken radiatorkappe eller panser spesielle kjennetegn som kan være til hjelp. Bilen har heller ingen synlige logoer. Den lille tilhengeren med spinkle bladfjærer er kanskje bygd på en aksel fra en liten bil.

Flere biler, men ingen ligner

I «Bilboken for Norge» 1922 står Johs. Andersen oppført med B-1846, en Templar personbil. I 1925-utgaven av samme bok har han ytterligere tre biler. B-1874 National personbil, B-1918 Renault rutebil og B-2020 Ford lastebil. B-1846, B-1874 og B-1918 står også i utgaven fra 1926. I 1926 omfatter bilparken i tillegg B-1885, en Chevrolet rutebil. Personbilene var i praksis drosjebiler.

Bilen på bildet, som skal være tatt i 1924, ligner ikke på noen modeller fra de merkene som står i Bilboken. Bildet viser en stor personbil med lang akselavstand (anslagsvis over 3 meter), bred torpedo med tankfylling på toppen og et karosseri med tak og tynne

stolper. Bak er det presenning som er festet med trykknapper i karosseriet. Det er også trykknapper langs karosseriet for feste av sidegardiner. Fremre dør er ganske smal, mens bakre dør mangler utvendig håndtak. Dekkene er merket Dunlop SS Cord i dimensjonen 33x5 og det er gassbeholder for lys på stiggrettet. Bilen har tre seterader og kan være 11-seteren som er nevnt i søknaden fra 1923.

Bildet har stått på trykk både i boka «Sollems fotoskatt» (1993) og i Onsøy Historielags tidsskrift «Varden» fra 2003. Begge steder med samme bildetekst: «Han har det luftig, sjåføren som poserer for fotografen på Apenes' Kullkompani's brygge på dette fotografiet fra 1924. Uten

sidevinduer må denne bussen fra Vikene Bilcentral betegnes som en typisk sommerbuss». Bortsett fra årstallet og teksten på bygningen er det altså ingen konkrete opplysninger om kjøretøyet.

Heller ikke heftet «Rutebilene i Onsøy» fra 2003 er til hjelp. Også der brukes bildet med nesten samme bildetekst. Heftet inneholder en vognliste for Vikene Bilcentral, der den mystiske bilen er oppført uten registreringsnummer, bare med teksten: «Ukjent karosseri, 1924, med tilhenger». En etterkommer av Johannes Andersen med tilknytning til bussnæringen ble kontaktet i håp om at familiehemmeligheten kunne avsløres. Visste han kanskje hva slags bil som skjulte seg bak «Vikene Bilcentral JA»? Svaret var NEI.

Nå håper vi at noen av Norsk Motorveterans lesere kan løse mysteriet! ☺



www.sarpsborgmotor.no

Telefon: 69 13 73 00, e-post: support@sarpsborgmotor.no

Åpent: Mandag - Fredag kl. 08.00 - 16.00, Torsdag kl. 08.00 - 18.00

Tilbud gjelder så langt lageret rekker. **Alle priser er inkl. mva!** Referer til annonse ved bestilling. (Forbehold om trykkfeil).

Problemer med lekkasje eller koking / varmgang?



Radiatorrett for 6 til 12 liter kjølevæske kapasitet. Kr. 133,-

Radiatorrett for opptil 18 liter kjølevæske kapasitet. Kr. 149,-



Reverserbare elektriske kjølevifter

12" 1430 cfm kr. 1494,-
14" 1983 cfm kr. 1950,-
16" 2325 cfm kr. 2258,-

Justerbart termostat kit fra 160-220F Kr. 1300,-



Radiatorlokk med temp. måler, i krom og i standard utførelse lagerføres. Pris fra kr. 148,-



Termostater til de aller fleste US motorer på lager. Pris fra kr. 198,-

23% Amcar rabatt på disse prisene!



TUSEN TAKK!

Vi sender en stor takk til alle dere som deltok på vår Charity Cruising og som gjorde det til nok en suksess. Dyrebeskyttelsen Fredrikstad og omegn ønsker å takke dere alle sammen for gavmildheten. Totalt ble det samlet inn hele kr. 72.050,-!

Kala Travpark, Rudskogen Motorsenter, Skjeberg Biloppduggeri og Kruuse Norge fortjener også ros for godt samarbeid og vi kan allerede nå rope at det blir Charity Cruising 9. mai 2026 hvis ikke noe uforutsett skulle skje.

Bilder fra årets Charity Cruising ligger ute på www.rallyruth.com



Foto: Sara Tveit

Deler til ikke US biler

Du husker vel at du i tillegg til motor og automatgir deler også får kjøpt service og slitedeler som brems, forstilling, understell, lager, filter, tenningsdeler etc. til din ikke amerikanske bil / light truck hos oss? Og selvfølgelig får du 23% Amcar rabatt på delene til den også!



Fabrikks nye Edelbrock forgassere



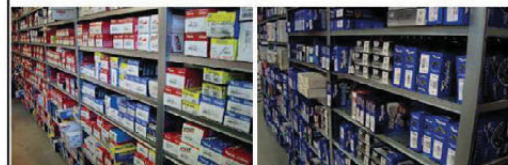
500 cfm m/manuell choke	kr. 6563,-
500 cfm m/elektrisk choke	kr. 7194,-
600 cfm m/manuell choke	kr. 6676,-
600 cfm m/elektrisk choke	kr. 6790,-
600 cfm marine m/el.choke	kr. 7575,-
650 cfm Offroad m/man ch.	kr. 6625,-
650 cfm Offroad m/el. choke	kr. 7234,-
650 cfm Thunder m/man ch.	kr. 6551,-
650 cfm Thunder m/el. choke	kr. 6939,-
750 cfm m/manuell choke	kr. 7480,-
750 cfm m/elektrisk choke	kr. 7926,-
750 cfm marine m/el. choke	kr. 8176,-
800 cfm Thunder m/el. choke	kr. 7063,-

Ikke rabatt på disse prisene!

Servicedeler

Servicedeler som fordelerlokk, rotor, stifter, kondensator, tennplugg, olje / luftfilter og pluggledninger lagerføres til de fleste amcars, light trucks og marine V6/V8 motorer.

Forstilling og bremsedeler



Lagerføres til kurante US biler og light trucks fra tidlig 1950 og opp.



Sarpsborg Motor AS, Holmegil 2, Boks 3, 1740 Borgenhaugen



Heltene reddet mange jøder til Sverige

Risikerte livet – ble glemt

Det anonyme lastebilfirmaet ble brukt til å redde jødiske flyktninger ut av Norge. Men etter krigen havnet heltene fra Carl Fredriksens Transport i glemmeboka.

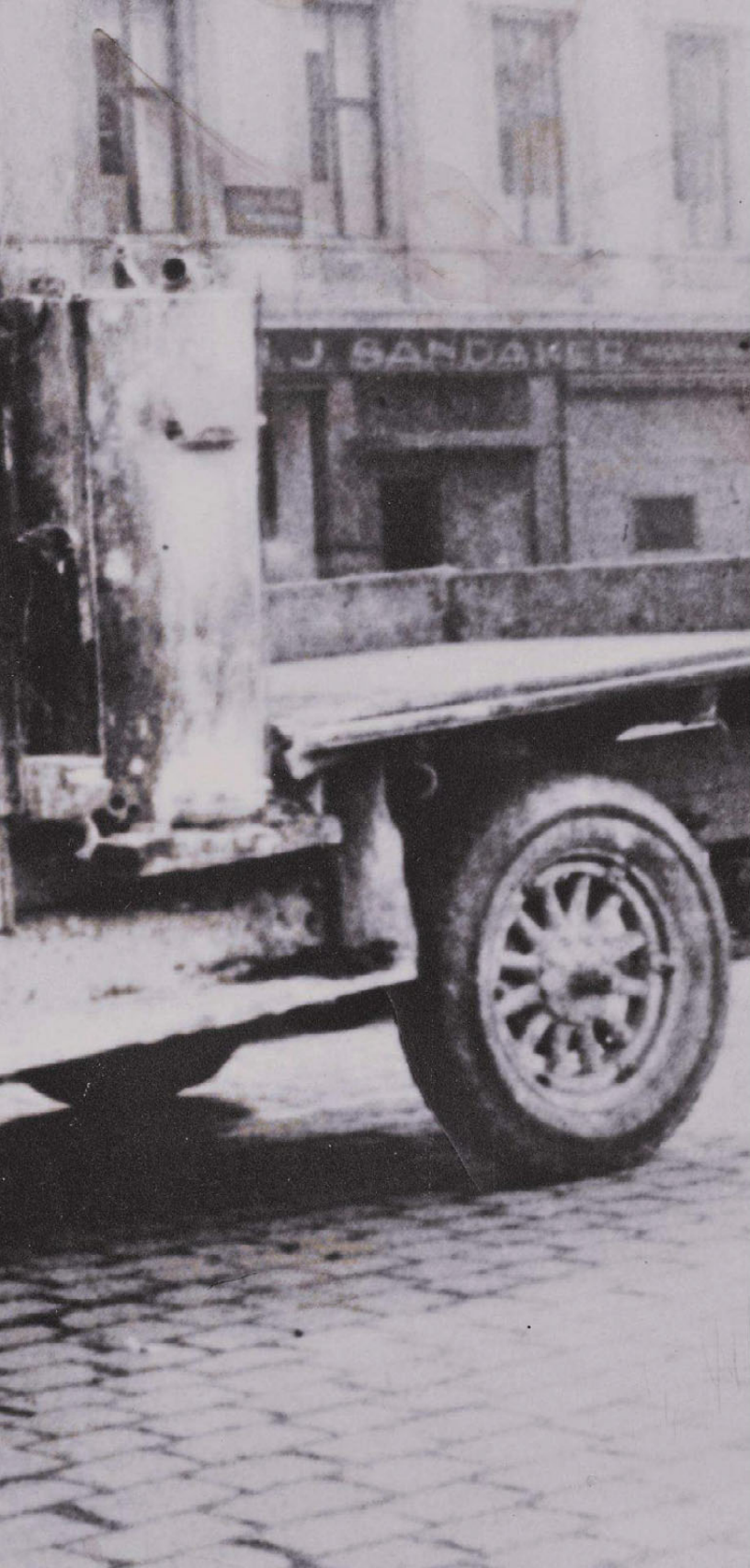
Tekst: **Olav Jørgenvåg**
Fra boka «Carl Fredriksens Transport»

Språkkunnskapene var uhyre godt egnet til å skjule hva den 28 år gamle Alf Pettersen egentlig drev med.

Pettersen snakket flytende tysk, og var dreven i å snakke seg ut av floker. Bedre forutsetninger kunne politikonstabelen ved ordensavdelingen i Oslo,

knappt få for å gjøre det han brant mest for.

Alf Pettersen var oppvokst ved Mysen i Østfold og var lommekjent langs svenskegrensen. Allerede fra 1941 tok han på seg oppdrag – iblant for private som ville flykte over til Sverige, andre ganger for organiserte grupper med folk som virkelig



Nygifte helter: Gerd og Alf fotografert etter bryllupet.

måtte unna i en fart. Som lokalkjent fant Pettersen frem flere ruter over grensen, og allierte seg med slekt og venner som kunne varsle om kontroller.

På jobben ved Oslo politikkammer gikk det så som så. Blant kolleger ble Alf snart kjent som «Jøssing-Petter».

Patriotisk dekknavn: Et par av karene fra Carl Fredriksens Transport – som var organisasjonens interne dekknavn – fotografert utenfor Folketeaterbygningen i Oslo – der det på vinduet til Arbeiderbladets lokaler er en logo for NS-organet Fritt Folk.

I 1942 fikk han sparken på grunn av illojalitet overfor Nasjonal Samling.

Kona Gerd var gravid og Alf måtte finne nye måter for å forsørge familien. Nøden skulle gjøre politimannen til en helt.

Fordekt hyllest

Alf Pettersen ble tipset om at Transportformidlingssentralen trengte sjåfører. Sammenslutning av lastebileiere og sjåfører ble ledet av inspektør Reidar Larsen, en tidligere reservekonstabel og sersjant i kavaleriet. I boka «Carl Fredriksens Transport – Den ukjente historien om krigens største redningsdåd», forteller Hilde Vesaas historien om operasjonen og menneskene bak.

Vesaas' mor var niese av Alf og Gerd Pettersen.

En sentral skikkelse som skulle bli Alf Pettersen og Reidar Larsens nære allierte, var Rolf Syversen. Han drev et gartneri i Sukkertoppveien i Oslo. En dag kom fire jødiske brødre løpende inn. De var på flukt fra politiet og måtte komme seg ut av landet så fort det lot seg gjøre. Syversen henvendte seg til Reidar Larsen, som i sin tur kontaktet Alf Pettersen – og uten å kaste bort tiden, ble de enige om å trå til:

De etablerte Carl Fredriksens Transport (CFT).

Det tilsynelatende ordinære firmanavnet var en referanse til Haakon den syvende, som før han i 1905 ble norsk konge, var



Tyske grensesoldater: Oppstilt på Flisa – klare til å rykke ut for å stoppe folkene fra Carl Fredriksens Transport. Men når de møtte på Alf Pettersen, møtte de en tilsynelatende jovial pro-tysker med gode språkkunnskaper.

dansk prins og het Carl. Og han var sønn av kong Frederik.

Våpen mellom bona

Brødrene London ble de første jødiske flyktningene Alf fraktet over grensa. Trykket fra flyktninger som måtte rømme landet økte betraktelig etter at Statspolitiet intensiverte jakten på norske jøder: Først mennene, så kvinner og barn som ble samlet sammen før de skulle sendes til dødsleiren Auschwitz.

Flyktninger ble skjult i gartneriet mens de ventet på transport. I nattet mørket kjørte så to biler i følge på dårlige landeveier mot grensen med flyktninggrupper stuet under presenningen bak på lasteplanet.

Alf Pettersen holdt utkikk fra

førerhuset. Havnet fulget i kontroll, var det Pettersens oppgave å føre ordet. Snakketøyet hjalp ham gjennom mang en knipe. Men i hver knipe satt han stram som en stålsjær, med et skuddklart våpen skjult mellom beina.

Bredt nett

Alfs kone Gerd bidro med forfalskning av dokumenter og var samtidig den som styrte all logistikk – fra å holde oversikt over navn og møtested på dem som skulle reddes, til å underrette hver av kontaktene langs veien til grensa om at varslerne måtte holde ører og øyne åpne.

Fru Pettersen hadde mange angstfylte våkenetter mens Alf befant seg på oppdrag. Carl Fredriksens Transport var nå

Passersedlen må tilbake-sendes politiet senest ved fristens utløp.

GRENZZONEN-GENEHMIGUNG
GRENZZONE OST
PASSERSEDEL
til **GRENSZONE OST**

Nr.: 58153

Polizeidirektor/Lensmann in
Polizeimester/Lensmannen i Oslo og Akor, Oslo-avdelingen
Inhaber dieser Grenzzonen-Genehmigung,
Inhaber von dieser Passersedel,

Pettersen, Alf Tollef geb. am 6. 11. in *Myren*
födt den 6. 11. i *Myren*

Beruf: *Stud. jur.* Staatsangehörigkeit: *Norsk*
Yrke: *Stud. jur.* Nationalität:
Ständiger Wohnort: *Oslo* Strasse und Nr.: *Brundheimsg. 5*
Fast bopel: *Oslo* Gate og nr.:
hat die Genehmigung, in die Grenzzone Ost ein-zureisen und sich in
folgenden Polizei- bzw. Lensmannsbezirken aufzuhalten:
har tillatelse til å reise til Grenssone Ost og oppholde seg i følgende
politi- eller lensmannsdistrikter:
Polizei-bezirke: *Sandberg* Lensmanns-bezirke:
Polizei-distrikter: *Kjellerstrøket* Lensmanns-distrikter:

Gültig bis: *25. febr. 1943*
Gyldig til:
Ort: *Oslo*
Datum: *26. nov. 1942*
Datum:

Siegel:
Stempel:

Eigenhändige Unterschrift
Egenhendig underskrift

Unterschrift des Polizeidirektors bzw.
Lensmanns
Politeimesters eller lensmanns
underskrift

Passersedlen må tilbake-sendes politiet senest ved fristens utløp.

GRENZZONEN-GENEHMIGUNG
GRENZZONE WEST
PASSERSEDEL
til **GRENSZONE VEST**

Nr.: 64.540

Polizeidirektor/Lensmann in
Polizeimester/Lensmannen i Oslo og Akor, Oslo-avdelingen
Inhaber dieser Grenzzonen-Genehmigung,
Inhaber von dieser Passersedel,

Pettersen, Alf Tollef geb. am 6. 11. in *Myren*
födt den 6. 11. i *Myren*

Beruf: *Stud. jur.* Staatsangehörigkeit: *Norsk*
Yrke: *Stud. jur.* Nationalität:
Ständiger Wohnort: *Oslo* Strasse und Nr.: *Brundheimsg. 5*
Fast bopel: *Oslo* Gate og nr.:
hat die Genehmigung, in die Grenzzone West ein-zureisen und sich in
folgenden Polizei- bzw. Lensmannsbezirken aufzuhalten:
har tillatelse til å reise til Grenssone Vest og oppholde seg i følgende
politi- eller lensmannsdistrikter:
Polizei-bezirke: *Fredrikstad - Sarpsborg - Moss* Lensmanns-bezirke:
Polizei-distrikter: *Fredrikstad - Sarpsborg - Moss* Lensmanns-distrikter:

Gültig bis: *5-43*
Gyldig til:
Ort: *Oslo*
Datum: *5-12-42*
Datum:

Siegel:
Stempel:

Eigenhändige Unterschrift
Egenhendig underskrift

Unterschrift des Polizeidirektors bzw.
Lensmanns
Politeimesters eller lensmanns
underskrift

Grenseboerbevis: Ett av dokumentene som gjorde det mulig for Alf Pettersen å løpe frem og tilbake gjennom de norske og svenske skogene.



Feirende flyktninger: Fest med norske flyktninger i Stockholm – fotografert hjemme i leiligheten hos Olga og Reidar Larsen.

blitt en godt utbygd organisasjon. Frontskikkelsene fikk hjelp av alt fra patrioter innen politiet, til drosjesjåfører, tømmerhuggere i Østfold-skogene og privatpersoner som tipset om tyske kontroller og patruljer.

Larsen og Pettersen hadde også kontakter blant motstandsfolk som jobbet på sykehusene i hovedstaden. Forkledd som Gestapo-agenter hentet de sågar ut jøder fra sykehusene – rett foran nesen på tyske vakter. Hvis de ble stoppet, holdt Alf seg kald og forklarte tyskerne at han kjørte materiell for Arbeidstjenesten.

Hans flytende tysk gjorde også sitt til at de alltid greide å bløffe seg gjennom.

– Alf kunne være både frekk og snarrådig. Han og Reidar gikk høyt ut overfor tyskere som stoppet dem, sier forfatter Hilde Vesaas.

Ut over den omfattende menneskesmuglingen drev Alf også som spion for svenskene.

Flykte – den som kan

Carl Fredriksen Transport trengte to sjåfører hver kveld, og det hastet så voldsomt med å få ut mange av dem som ventet at iblant ble det tatt lett på sikkerheten. Å finne folk som både kunne gjøre jobben og samtidig holde roen om noe skulle skje, var ikke lett.

Til slutt røpet en løsmunnet

sjåfør detaljer til en småkriminell kollega som igjen plapret til tyskerne.

Like over nyttår 1943 ble infiltratører oppdaget blant flyktningene ved to anledninger. Grunnen til at tyskerne ikke slo til umiddelbart, var nok at de ville sikre seg total oversikt over transportrutene før de knuste organisasjonen.

Alf var utslitt.

Da han utpå formiddagen 14. januar kom hjem til leiligheten i Trondheimsveien 17, stupte han rett i seng. Han hadde ikke sovet lenge før Gestapo banket på døren.

Alf var nærmest i koma på grunn av søvmangel gjennom

flere døgn, og hadde ikke våknet av alle bankelyder i hele verden. Ute på gata sto en skrekkslagen Rolf Syversen og fryktet det verste. Men da han så at gestapistene forlot bygården uten å ha anholdt noen, løp han sporenstreks opp og fikk ristet liv i kameraten.

Nå var det de selv som befant seg i overhengende livsfare.

Neste natt satte Gerd og Alf kursen mot Sverige. Syversen valgte å bli i Oslo fordi kona hans var høygravid. Avgjørelsen skulle koste ham dyrt. Rolf Syversen ble arrestert og senere henrettet på Trandum – bare noen få uker før hans sønn Øyvind kom til verden.

Ekteparet Pettersen slo seg ned i Göteborg, der Gerd i mars

« Alf kunne være både frekk og snarrådig.



Jon Elling: Navnet på Gerd og Alfs sønn som kom til verden i mars 1943. Her er den lille familien fotografert i en automat i Stockholm mot slutten av krigen.



Frem fra glemselen: Forfatter og niese av Alf Pettersen, Hilde Vesås, gravde seg ned i familiehistorien og kunne gjenoppfriske den nasjonale hukommelsen rundt heltene i Carl Fredriksens Transport, som reddet blant annet jøder i hopetall fra nazistenes forfølgelse.

1943 fødte en sønn. Etter ett års tid flyttet de til Stockholm hvor Alf kastet seg ut i en utdannelse på det svenske politiets kriminaltekniske institutt.

Feldmann-sakens skygge

Anerkjennelse ble det lite av, for Alf greide å legge seg ut med folk høyt på strå.

I 1947 sto to grenseloser tiltalt for overlagt drap og tyveri av betydelige verdier fra det jødiske ekteparet Feldman på vei over til Sverige. Fremtredende motstandsmenn vitnet til fordel for de tiltalte: De måtte åpenbart ha vært i personlig fare. Det jødiske ekteparets dårlige forfatning kunne ha bidratt til avsløring av virksomheten, med fryktelige konsekvenser for alle involverte.

Alf Pettersen kunne ikke gå god for en slik vurdering: Ikke på noe tidspunkt kunne det vært nødvendig – enn si legalt – å ta livet av de to, som grenselosene faktisk hadde fått mange penger for å bistå. Selv hadde han håndtert langt

vanskeligere tilfeller enn Feldmann-ekteparet, konstaterte grenseveteranen.

Etter reaksjonene å bedømme, ble vitnemålet betraktet som et forræderi mot gamle kamerater.

Hedret – til slutt

Mens de to grenselosene kun ble funnet skyldig i tyveri, sto Alf Pettersen ikke lenger på listene over dem som fikk invitasjon til krigsmarkeringer i





FRA VESAAS BOK

årene etterpå. Mens andre motstandsfolk ble utropt til nasjonale helter i årene etter krigen, forsvant resten av Pettersens gruppe ut av den kollektive hukommelsen.

Ekteparet Pettersen snakket lite med sine nærmeste om sine krigsopplevelser. Alf la senere i livet ikke skjul på at han satt igjen med en sterk følelse av å ha tråkket hele Hjemmefrontledelsen på tærne.

Fra oktober 1942 til februar

1943 greide 900 jøder å komme i sikkerhet over grensa til Sverige. Historikeren Bjarte Bruland slår i sin bok om det norske holocaust fast at Carl Fredriksen Transport totalt reddet en tredjedel av de jødene som greide å stikke av. 🇳🇴

Kilde: «Carl Fredriksens Transport – Den ukjente historien om krigens største redningsdåd», Hilde Vesaas (2018)

I godstolen: Alf Pettersen fotografert mange år etter krigen.

Hedret først etter 68 år

Først 68 år etter krigens slutt ble menneskene bak Carl Fredriksens Transport hedret.

I 2013 åpnet kronprins Haakon parken «Dette er et fint sted», også kalt Sukkertoppen-minnepark i Oslo.

Og i januar 2017 ble Alf og Gerd Pettersen, Reidar Larsen og Rolf Syversen posthumt tildelt medaljer og hedersbevisninger fra Israel under en seremoni i Oslo rådhus hvor også statsminister Erna Solberg var til stede.



RALF ROETSCHKE

Bilåret 1925 i Europa:

Et mylder av modellnyheter

Mer sporty briter, fantastisk fjærende franskmenn og truende skyer for tysk bilbransje er stikkord for europeisk bilutvikling i 1925. Men også at store aktører søkte å omgå tollhindringer internasjonalt.

Tekst: **Tor Ivar Volla**

Ford hadde i årevis montert T-modellen i land etter land for å omgå høy importtoll på hele biler. Så da Tyskland gjennom sin vedtatte Dawes-plan hevet sperren for utenlandske investorer 17. august 1925, registrerte Ford sin kommende montasjefabrikk i Berlin allerede dagen etter. Det skulle riktignok drøye til 1926 før produksjonen kom i gang, og i mellomtiden rodde Ford for livet i Europa. I England var produksjonen deres blitt mer enn halvert på bare to år og utgjorde nå bare 2% av landets personbilmarked, og i land med mer proteksjonistisk bilindu-

stripolitikk hadde Ford på ingen måte innfridd egne forventninger. Dessuten opphørte ytterligere 3 europeiske produsenter av ombygde T-Forder.

Grensekryssninger

16. november kom også GM til Europa. Da overtok de Vauxhall. Merkelig nok, for med skral økonomi og 17 produserte biler i høy prisklasse per uke virket ikke Vauxhall som noe opplagt valg for et konsern som hadde anonymisert eller lagt ned alle sine individualistmerker gjennom årene – senest Scripps Booth. Men om ikke annet hadde Vauxhall et navn blant store, sportslige modeller

som kun Sunbeam og Bentley kunne matche i øyriket. Bare en måned før overtakelsen hadde Vauxhalls sjefskonstruktør Charles Evelyn King sågar lansert en ny 25/70 med 3,9 liters sleide-sekser som var hele 15% dyrere enn merkets større 30/98 OE Velox, men pussig nok valgte GM å beholde begge modellene. Enn så lenge.

Bjellesauen i britisk personbilproduksjon, William Morris, sto nå for rekordartede 42 % av den og hadde fått karret seg bak Frankrikes tollmur ved å overta Léon Bollée i Le Mans i slutten av 1924. Siden da hadde han sendt både direktører og produksjonsutstyr dit fra Cowley, og den første frukten

Tsjekker med fremtid: Årets viktigste merkenyhet sett i langtidsperspektiv var Skoda, fortsettelsen av Laurin & Klement. Nå var den nye 1,8-literen 110 den rimeligste modellen.

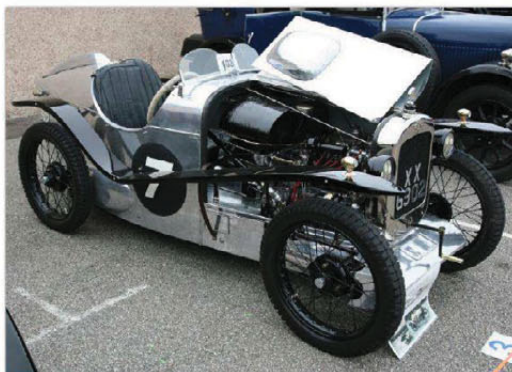
ble en ny 12CV kalt MLB, stinn av Morris-deler og drevet av en toppventilt 2,4 liters Hotchkiss-firer.

Austin hadde med Sevens hjelp nå så sterk framgang på egen hånd (10% av britisk personbilproduksjon) at de avvirket den engelske biten av samarbeidsfabrikatet Sizaire-Berwick. Den franske delen fikk drive S-B videre alene med den nye 2-liters 15 som enhetsmodell.

Samkjøringen mellom Talbot-merkene i de samme to land var langt mindre oversiktlig på grunn av omfattende intern multibranding. Franske Talbot het f.eks. Darracq på



Siste selvstendige Vauxhall: Den dyre S 25/70 kom på markedet kun en måned før GM overtok bedriften. Her som Ormonde Sporting Saloon fra Arthur Mulliner.



Tøff tass: Med Sevens hjelp ble Austin løftet til Englands nest største bilprodusent, og nå tilbød fabrikken også denne Brooklands Super Sports, en replika av Gordon Englands klasserekordbil.



Langdistanselokomotiv: Lorraine-Dietrich var blant de få franske klassemerker fra pionertiden som fortsatt var inspirerende på 1920-tallet, og med sin fine 15CV Sport overbeviste de i 24 timers-løpene på Spa og Le Mans. Dette er «normalutgaven».



Forvirrende: Talbot bygde fine biler både i Frankrike og England, men å holde styr på modellpolitikken var ingen spøk. Dette er en engelsk 18/55, lansert i 1925.



RMC-vinner: At et slagskip som Renault 40 CV kunne vinne det vinterlige Rallye Monte-Carlo virker nærmest absurd, men ekteparet Repusseau greide det i 1925 med en helt lukket utgave.



«Folke-Bugatti»: Type 37 gjorde en Bugatti-racer oppnåelig for et bredere kundegrunnlag. Malcolm Campbell kjøpte den aller første.

eksport, men deres Owen Clegg-konstruerte V16 fra 1913 ble i hvert fall omsider erstattet av den mer moderne TLA med toppventilt sekser. Den var muligens en videreføring av den engelske 16/50 som for sin del var en rebadget Sunbeam, og som nå ble videreført med 18/55 i England. S-T-D-konsernets historikk med forgreninger har alltid vært en egen vitenskap!

Citroëns B10 hadde vist seg å være for svak for det nye helstålkarosseriet, og ble erstattet av B12 med styrket ryggrad og 2 hk mer. Samtidig ble en montasjefabrikk åpnet i Italia. Merkets toårige Afrikaekspedisjon ble avsluttet, og gjenstander fra turen sendt på vandretustilling til skoler som undervisningsmaterieell om fremmede kulturer. André Citroën innførte dessuten både sykeforsikring og pensjon for ansatte i tillegg til bedriftsbar-

nehage og bedriftsorkester. Han viste derimot ingen nåde da han overtok Mors, men nedla det legendariske merket tvert. I likhet med Léon Bollée hadde Mors bygget motorvogner helt siden 1895, og begge hadde vært blant de virkelig store bilsportnavnene i bilens barndom.

Amilcar hadde nå 1100 ansatte og var representert hos 150 forhandlere i Frankrike – fantastiske tall for en sportshilbasert produsent. Likevel måtte Amilcar tegne avtale med Margyl som ekstra karosserileverandør. Til sammenligning hadde Delage med sine luksusbiler 2540 ansatte, italienske SPA 727 (inkludert tungbil- og flymotorproduksjon) og Aurea, som lyktes i å få tilført mer kapital, 126.

Både Le Zèbre og tyske Pluto bygde Amilcar på lisens, og nå kom en ny i form av Amilcar Italiana. Samtidig ble Amilcars

ene lisensavtale opphevet i Østerrike, der bare Grofri fikk drive videre. Modellene CC, CS og E utgikk, men til gjengjeld kom 1,9-literen J og racersportsvogna CO – henholdsvis den største og den raskeste Amilcar til da. Malurten i dette gylne begeret var at en Amilcar-fører samme år ble det første dødsofferet i Le Mans 24-timers.

Det første konstruktør-VM

I år er det 100 år siden det ble forsøkt iverksatt et konstruktør-VM for Grand Prix-biler, etter initiativ fra den italienske bilsportorganisasjonen. Til grunn skulle ligge poengsamling fra 4 løp, hvorav det første var Indy 500 – ett av målene var å redde stumpene av internasjonal deltakelse på brusteinovale, som tidligere hadde vært god. Det lyktes dårlig. Neste løp var Europas GP på Spa der Ascari tok hjem seieren for Alfa Romeo. Bare han og Campari

fullførte løpet, Delages samlede lag brøt sammen lenge før den tid, og andre deltakere fantes ikke.

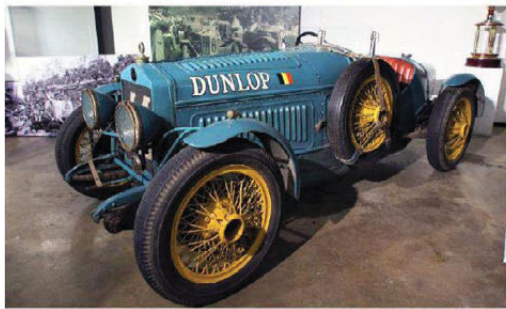
I det tredje løpet, Frankrikes GP på Montlhéry, forulykket Ascari mens han lå i tet. Laget trakk umiddelbart sine to gjenværende biler fra løpet, som ble vunnet av Benoists Delage. Etter å ha mottatt laurbærkransen tok Benoist med seg de to andre på pallen bort til Alfa-vraket og la kransen der. Det var en gledeløs seier, selv om ingen franskmann hadde vunnet deres hjemlige Grand Prix på 12 år.

Dermed sto Duesenberg, Alfa Romeo og Delage likt i poengsammendraget før det siste løpet, Italias GP på Monza. Men Delage prioriterte å delta i San Sebastian GP, og da Tommy Milton i Dusie endte på fjerde plass sikret Alfa Romeo seg verdensmesterskapet. Dette ble behørig markert ved at Alfa-



WIKI/ CALREYN88 CC-BY-4.0

Råskinn: Ved hjelp av en Roots-kompressor, doble overligger-kammer og 6 sylindre presset Amilcar hele 90 hk ut av kun 1100 ccm i deres nye CO, som var en ren konkurransesportsvogn.



WIKI/ ALF VAN BEEM CC0

Hjemmeseier:

Belgiske F.N. skapte patriotisk entusiasme da de la beslag på de tre første plassene i 1500-klassen ved 24-timersløpet på Spa.

logoen fra nå av ble ringet inn av en laurbærkrans.

Bilsport og sportsbiler

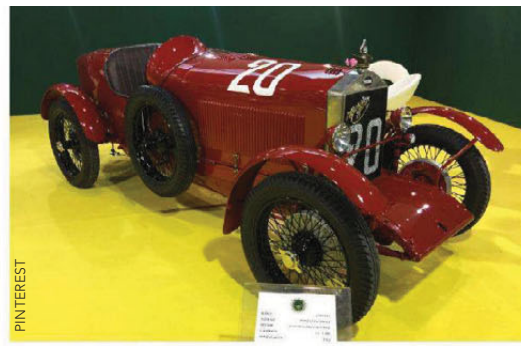
2-litersgrensen var ikke til hinder for at det fortsatt fantes grovere skyts å kjøre fort med, for det fantes massevis av løp uten begrensninger på sylindervolum. I juli presset Campbell sin noe tilårskomne Sunbeam Blue Bird opp i 242,8 km/t på Pendine Sands og ble den første til å overskride 150 mph. Samtidig skrudde fabrikken to GP-motorer sammen til en 4 liters V12 i en ny Sunbeam «Tiger». Allerede før den ble lakkert gjorde Henry Segrave unna en kvartmil på Brooklands med 233 km/t, der Blue Bird hadde toppet ved 215 tidligere. Og mens bilsportverdenen ventet spent på fortsettelsen, kunne Sunbeam også notere en 2.plass i Le Mans mellom to Lorraine-Dietrich. Igjen var de kongen blant britiske sportsbiler, mens Bentley mot slutten av året havnet i alvorlige økonomiske vanskeligheter.

Også i andre sportsvognløp hadde franske merker et godt år. Delage forsynte seg godt av

premiene der de dukket opp, og omsider fikk Bugatti T35 sin første fjær i hatten med seier i Targa Florio. Chenard & Walcker vant 24-timeren på Spa og Peugeot tok Coppa Florio, mens Rallye Monte-Carlo ble vunnet av et ektepar i en 9.1 liters Renault-limousine(!). Med spesialkarosseri satte en 40CV også flere rekorder på Monthéry. Men det var i de mindre klassene det var mest mylder, noe som hadde klar sammenheng med at 1.5 liter ville bli øvre grense for Grand Prix-biler og 1.1 liter for voituretter fra kommende sesong.

Blant 1.5-literne tilbød Bugatti nå «miniversjoner» av GP-modellen T35 til private entusiaster, den 4-sylindrede T37 og den raskere og dyrere åtteren T39. Begge gjorde straks innhogg på premiebordene. Italias bidrag var en enda raskere, men mindre tilgjengelig Spinto-versjon av Chiribiri Monza Corsa, men aller raskest i klassen var NSU Kompressorwagen som kun deltok i tyske løp.

B.N.C. GSS var den nye



PINTEREST

Lyn under tunge skyer: Chiribiri-biler solgte dårlig og uten fortjeneste, men deres nye Monza Corsa Spinto kunne kjøre fjøra av Bugattis nye 1500-kubikkere.



WIKI/ TOMISLAV MEDAK CC-SA-BY-2.0

For avansert: Med kompressormatet V12 på bare 1100 ccm, forhjulstrekk og uavhengig fjæring rund baut kunne 1-seteren Itala Tipo 11 ha blitt et spennende voiturette-innslag, men pengene rant ut før den nådde startstreken.

kometen blant 1100-kubikkerne, hovedsakelig takket være merkets hovedfører Boris Ivanowski, en eksiloffiser fra tsartidens Russland. Med kompressor var bilen god for oppsiktsvekkende 160 km/t. Like stor oppsikt vakte Chenard & Walckers Z1 Speciale «tank» som vant klassen i årets Le Mans med en motorkonstruksjon så spesiell at de fleste hadde tvilt på at den ville tåle påkjenningene. Strømningene hjalp bilen til 152 km/t langsmed Hunaudières – uten kompressor.

Fagfolk i bevegelse

Som alltid var det også noen bransjekjendiser som flyttet på seg. Ved årssinngangen forlot brødrene Maurice og Henry Clayette Delaugère & Clayette etter 22 års kompaniskap. Lionel Martin forlot Aston Martin. I Spania døde Arturo Elizalde samtidig som hans legendariske Type 48 ble dumpet til fordel for en mer markedstilpasset modell med under en tredjedel av motorvo-

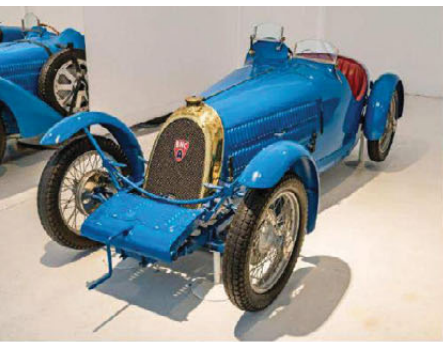
lumet, og hans enke Carmen Navarro overtok firmaledelsen.

Tyske Selve hentet inn Karl Slevogt fra Ruppe/Apollo som ny sjefskonstruktør etter forgjengeren Lehmanns dødsulykke i 1924. Bilprodusenten Martin Hildebrand ble alvorlig skadet i en annen ulykke, og under Hildebrands fravær fra bedriften begikk hans nestkommanderende Ott underslag. Hele produksjonen stoppet opp samme år. Louis de Monge ble ny utviklingsingeniør hos belgiske Impéria.

Svinger på hjemmebaner

Det skjedde noen interessante innenriks-overtakelser også. Fremfor alt at det tsjekkoslovakiske våpenkonsernet Skoda overtok Laurin & Klement i juni. Inntil videre fikk begge merkenavnene pryde bilenes front, og Václav Laurin fortsatte som teknisk direktør. Som tidligere tilbød man tre grunnmodeller, men nå innenfor en strammere ramme fra 1,8 til 3,5 liter.

Hos Peugeot ble hovedanleg-



WIKI/ JØRGENSEN MI CC-BY-SA-3.0

Gjennombrudd: B.N.C. 537 Super Sport ble et stort løft for både merket og for deres førstefører Boris Ivanowski, som vant flere seire i 1100-klassen gjennom året.



WIKI/ ALF VAN BEEM CC0

Den tredje «tank»: Inspirert av Bugattis og Voisins tidligere GP-racere overførte Chenard & Walcker strømlinjeideen til sin vesle racersportsvogn Z1. Den vant 1100-klassen i årets Le Mans.

get nå lagt til Sochaux og en ny 1.6 liter innført, Type 181, som lå tett opp mot den noe mindre 177 som solgte godt. For å sikre seg mer kapasitet i bakhånd overtok Peugeot derfor Bellanger, som inntil videre måtte nøye seg med å selge biler fra lager uten å produsere nye.

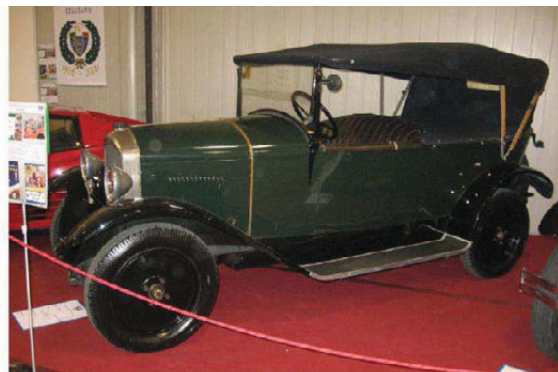
Ceirano i Italia opphørte ved å gå inn i SCAT som tilhørte samme familie, men deres «Ceiranina» ble fortsatt lisensbygget hos tyske Mölkamp. Itala var blitt nasjonalisert året før, men økonomien ble ikke bedre av den grunn. I samme land innførte Fiat avbetalingskreditt på den nye 509 som med sin 1 liters motor var deres minste modell fram til da – men dog med overliggende kamaksel!

I Storbritannia hadde Calcott mistet piffen helt etter



WIKI/ THESUPERMOT CCA-SA-3.0

Litt sterkere: Citroën B12 og Peugeot 181 hadde litt mer motor enn sine forgjengere B10 og 173, men var fortsatt utpreget trauste representanter for nedre mellomklasse.



WIKI/ LUC 106 CC0



WIKI/ SURFAST CCA-SA-3.0

Fiat for alle: Fiat 509 avløste salgssuksessen 501. Nykommerens motor var mye mindre, men med overliggende kamaksel – og som første Fiat kunne den kjøpes på avbetaling.

grunnleggerens død året før, og selv med tre nye modeller gikk de med store tap. Hos Hampton måtte en konkursforvalter inn på nytt, men så skjøt John Hatton-Hill inn kapital i foretaket, og dermed var Hampton tilbake i markedet. Chambers i Nord-Irland fikk omsider fornyet sin nedslitte maskinpark og feiret det med en stor, 6-sylindret 18/48. Oppløftende var også at Alvis ikke lenger lå under noen økonomisk administrasjon, at tungbilprodusenten Commer ble overtatt av Humber, og at luksusmerket Aster fikk solgt noen flere biler som følge av at hertugen av York kjøpte en.

Wolseley foretok omsider et kraftig rasjonaliseringsgrep for å komme tilbake i svarte tall. Fem modeller forsvant inkludert de to med overliggende kam, og inn kom en toppventilt 11/22 samt sideventilt 16/35

og 24/55 – sistnevnte ble tatt av plakaten igjen samme år.

Tunge skyer i Tyskland

I Tyskland utløste innføringen av Dawes-planen alarmen i den hjemlige bilindustri som allerede slet. Det var i så måte symptomatisk at tyske bilmerker knapt var å se lenger i bilrace utenfor landets grenser, enda de ikke manglet dugelige sportsbiler og andre kraftpluggere.

Wilhelm Kissel, styremedlem hos Benz, var allerede i slutten av 24 i gang med en joint venture med DMG der storspekulanten Jakob Schapiro eide 42% av aksjene. Nå var Schapiro i ferd med å høyne aksjeposten sin fra 45 til 60% i Benz gjennom sine vekselavtaler fra før hyperinflasjonen. Så Kissel ble innvilget en styreposisjon også hos Daimler, med tydelig kurs mot en snarlig sammenslutning – man anså dette som eneste mulige utvei

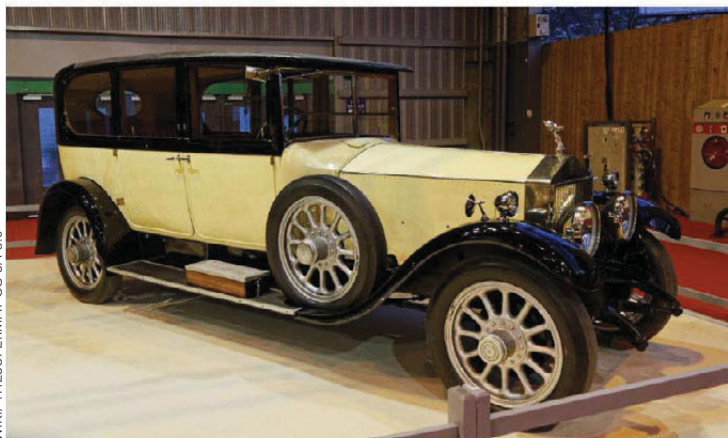
for å få parkert Schapiro før hans galopperende insolvens trakk begge firmaene – og flere til – utfor stupet. Hverken Benz eller Mercedes lanserte nye modeller dette året.

Også konsernarvingen Edmund Stinnes slet økonomisk etter sin samlebandsinvestering for AGA og oppkjøpet av Dinos-fabrikken. Likevel overtok han i mai også Rabag som bygde Bugatti Brescia-varianter på lisens, og slo det sammen med AGA. I november gikk det en gang så mektige Stinnes-konsernet konkurs. Den populære AGA 6/20 ble imidlertid fortsatt bygget i mindre omfang av deler fra lager gjennom et forvaltnings-selskap, og det samme gjaldt siste versjon Rabag-Bugatti, 6/30 alias Brescia Modifié.

Faun måtte settes under økonomisk administrasjon. 750-mannsbedriften Ley ble reddet ved forlik mot årsslutt. Da ble også Ego, som nylig var overtatt av Hiller etter konkurs, reorganisert på nytt som Ego etter en ny konkurs. Horch, som trengte mer produksjonskapasitet, overtok Hataz som dermed fikk sitt endelikt som merke. HAG fikk nye eiere; Waggonfabrik Gebrüder Gastell. Stoewer markerte seg ved å finansiere en velodrom til Stettin by som fortsatt er i bruk som kombinasjonsstadion, mens Brennabor ikke utnyttet det forspranget de kunne hatt som første tyskere med samleband: Ingen ny og mer folkelig modell, kun ganske



Lot seg ikke friste: Mens mange briter søkte et sportsligere image, holdt Humber seg konservative. Her deres nye kompaktmodell 9/20.



Støysvak 1: Rolls-Royces nye generasjon 40/50 fikk i likhet med sin forgjenger «sølvspøkelsen» et navn som skapte assosiasjoner til noe overnaturlig og lydløst: Phantom.

forutsigbare oppgraderinger av deres to eksisterende.

Omfattende modellnyheter

Noen få bedrifter møtte utfordringene de så komme gjennom å fornye hele modellprogrammet. Fremfor alt gjaldt det Adler, som samtidig innstilte seg på mer moderne produksjonsmetoder med modellene 6/25, 10/50 og 18/80, de to sistnevnte var de første sekserne fra den kanten. NSU skar ned utvalget, men sprit opp de to de beholdt: 5/25 og 8/40, de ønsket også et mer sportslig image. I Frankrike gjaldt det Mathis som kuttet ut alle modeller under 1,4 liter til fordel for større, samt La Licorne som bare beholdt sin største modell og kom med tre nye i størrelser fra 1.4 til 1.7 liter. Belgiske A.D.K. erstattet sin ene modell med tre helt nye.

Den mest omtalte bilnyheten i samtiden var imidlertid å finne på øverste hylle: Rolls-Royce

New Phantom, erstatteren til den såkalte «Silver Ghost» som først utgikk det følgende året etter 19 år i produksjon. Med Phantoms kraftigere sekser på 7,7 liter og 95 hk samt firehjulsbremser med servo kom Rolls-Royce prestasjonsmessig omsider i kapp med Isotta Fraschini 8A, om ikke helt med Hispano-Suiza H6B – men hadde til gjengjeld et betraktelig lavere støynivå.

Andre nye kjempere var Gräf und Stift S3 (6 liter), Daimler 30hp (5 liter), Beverly-Barnes 30/90 (4,8) og Fulmina B (4.4), mens Minerva AF (5,35) var en oppdatering av deres 30CV-serie. Dessuten fristet Elite med en Sportwagen-versjon av 4.7-literen S18, og det samme gjorde Simson-Supra med den noe mindre J, merkets første sekser. Mest overraskende var kanskje at polske CWS T-1 ble erklært produksjonsklar etter en lang forsøksperiode. Dette var en ganske svær sak på 1,7 tonn med firehjulsbremser og



Støysvak 2: Kongehusmerket Daimler gikk i likhet med RR omsider helt inn for firehjulsbremser. Årets nyhet var 30hp, den nest største av deres seks modeller.



Ulydsfri: Beverly-Barnes fikk endelig til en kultivert rekkeått i sin nye 30/90 og kunne snart slutte som deleleverandør til Bentley.



Stadig bedre: AF-generasjonen av Minerva 30CV var smukke saker, kanskje særlig denne landau-coupeen.

148 liters bensintank, og hvor absolutt alt i den toppventilte fireren var festet med M10-bolter.

I det mer håndterlige segmentet mellom 2 og 3 liter fant man franske nyheter som De Dion Bouton JZ, Turcat-Méry UG, Ariès Grand Sport og Charrons første sekser 12/14CV. Belgia bidro med en fin Nagant 20CV, også 6-sylindret.

Hos britene løftet Rover imaget sitt ved å erstatte trøtte Twelve med 14/45 som både hadde kamakselen på toppen og hemikamre, men som også ble dyr å produsere. Derfra kom også Armstrong-Siddeleys bedre

og spenstigere Mk II-generasjon av 18hp. I Tyskland gikk Opel bort fra enhetsmodellpraksisen med 10/45, en enkel samlebåndsbil som var tydelig rustet for å ta opp kampen mot den amerikanske invasjonen landet ventet på. Presto sprit opp sin enhetsmodell en smule med videreutviklingen Typ E. NAG gjorde imidlertid samme erfaring med sin C4m som Citroën hadde gjort med B10: Ramma var for svak for tyngre karosserier.

Franske «flyvende tepper»

I årene etter Verdenskrigen hadde interessen for veigrep,



AUTASP

Eneste gjenværende: Liebhabermerket Steiger prøvde å gjøre seg litt mer salgbare med en mer familievennlig utgave av sin 11/55. Den på bildet skal være den siste overlevende Steiger.



WIKI/ STEVE GLOVER CC-BY-2.0

Kundekjær: Armstrong-Siddeleys kunde-lojalitet var tømret på konstruksjoner, materialer og håndverk av beste sort, og de sviktet heller ikke med Mk.II-generasjonen av 18hp.

ferdselskomfort og kjøre-egenskaper steget betydelig både hos bilkonstruktører og det bilende publikum i Europa, og mye av årsaken lå i vedlikeholdsetterslepet på det kontinentale veinettet helt siden Verdenskrigen startet.

At krigen nærmest hadde utslettet tre årskull med arbeidsføre franskmenn førte til at spesielt dette landet hadde vansker med å komme ajour – landet som før krigen kunne skryte av Europas beste veier. Forfallet var like ille hos de tidligere Sentralmaktene, der veibudsjettene ble salderingsposter som følge av Versailles-traktaten. Ikke å undres over at nettopp disse landene ledet an i utviklingen av understell, fjæring og dekkteknologi. Rumpler og Ledwinka utmerket seg i øst, mens Léon Laisne og George Messier var de ledende på området i Frankrike. Laisne

kom med tre nye prototyper dette året, mens Messier hadde kommet så langt at han utstyrte løpsutgaver av bilene sine med hydropneumatisk fjæring. Man kan undres over hva André Citroën må ha tenkt hvis han noensinne fikk studert dem.

I 1925 slo så Cottin-Desgouttes til da de presenterte sin serieproduserte modell Sans Secousses («ristefri») på Paris-salongen med svært sinnrike, uavhengige fjærings-systemer som var forskjellige foran og bak. Da landets president Garton Doumergue besøkte utstillingen, stoppet han ved standen og gratulerte Cyrille Cottin «for denne løsningen som utvilsomt ville fremme fransk bilindustri». Cottin besvarte uberørt gratulasjonen med at myndighetene selv hadde bidratt gjennom sine manglende bevilgninger til veivedlikehold...



WIKI/ GORDON GRIFFITHS CC-BY-SA-2.0

Totalfornyelse: Av La Licornes 4 modeller var 3 helt nye, deriblant 1700-kubikken B7W4, her som grønnsaksbil.



WIKI/ TOBIAS NORDHAUSEN CC-BY-2.0

Klar for motstand: Opel forventet en flom av USA-biler når internasjonale etableringer ville bli tillatt i Tyskland, og var klar for motstand med sin 10/45.

Mellomklassenyheter

Så er vi inne på segmentene som var ganske utbredte på Europas veinett, selv om det også innenfor dem fantes godsaker med sportslige tilsnitt som Ballot 2L Tourisme-Sport, Lagonda 14/60, 16 hp seksere fra BSA og Whitlock, H.E. 13/38, Bignan 10CV, og ikke minst Dürkopp P8B Sportwagen, som en ung Hans Stuck debuterte med i bakkeløp. Dessuten var den lavprofilte nye Tatra 17 med overliggerkam-sekser egnet til å hensette Lancia-kunder til valgets kvaler.

Mer prosaiske og volumrettede var Hillman 14, Swift 14/40 og den mer spenstige Calthorpe 15/45 fra England, tyske Beckmann 8/32 og franske Vermorels 10CV-nyheter ZX og AL.

Kompaktsegmentet

Også her var det sportslige nyhetsbildet svært iøynefallende, og mest av alt gjaldt det



WIKI/ JOACHIM KOHLERREIMEN CC-SA-4.0

Redningsplanke: Det ble ikke mye igjen av det engang frodige Wolseley-programmet etter spare-macheten i 1925. 16/35 var det ene av to fremtidshåp de satset på.



Endelig: Chambers var Nord-Irlands eneste bilfabrikk, og maskinparken deres var helt nedkjørt da den omsider ble fornyet slik at de kunne lansere 18/55.

den første «ekte» Frazer Nash, Fast Tourer, som utmerket seg ved kjedetrekking og mangel på differensial. Her fant man også en E.H.P. med underslungramme, noe også Freia S23 hadde. A.B.C. kom med en klart forbedret Super Sports, sveitsiske Maximag med en 8/30PS sportsbil og franske Rally med en 8/10CV. Svært smale alternativer var Aurea 4000 Sport, Ricart-Perez 12hp og Buc 4/5, som var merkets første i en liten serie.

Men også Lea-Francis gled over mot et mer sporty image da de lot en modells avgang blomstre i fire nye, uten at dette smittet over på deres samarbeidspartner Vulcans 12hp. De Dion Bouton JP hadde merkets minste motor siden Verdenskrigen, men i aluminium, og da ►



Trassige: NSUs bilavdeling hadde det vondt under Schapiro-veldet og måtte kutte i utvalget. Men de spritet opp resten, som denne 5/25 med tulipwood boattail.



2-liter av klasse: Ballot fortsatte å foredle sine 2-litersmodeller. Nyeste vri het 2LTS (Tourisme-Sport), her med skaitrukket Weymann-karosseri.

falt glansen litt av Hurtus 8CV-utfordrer. Riktig vellykkede økonomibiler var de toppventilte Singer 10/26 og Fiat 509-utfordrer Bianchi 54/84, men sistnevnte hadde selvsagt en utfordring mot Fiats avbetalingstilbud. Apollos Slevogt-konstruerte 5/25 var heller ikke til å kimse av, spesielt ikke for NSU, og Donnet-Zédel ble selv overrasket over hvor godt de traff markedet med sin økonomimodel G.

Magotax, drosjeutgaven av ungarske Magomobil ble sluppet løs i landets byer, og i nedre del av segmentet tilbød Jowett sin første saloon og S.A.R.A. en fireseter. De sportslige fristelser ble ivaretatt av Salmsons GSC San Sebastian og i noe mindre grad av Koco 6/24 og Gibbons 9/25.

Tsjekkkiske Isis gikk fra en dårlig totaktsmotor til en litt større toppventilt Chapuis-Dornier, og det samme forsøkte

franske Benjamin med fortvilelsens mot – de rakk å konvertere 3 av sine 4 modeller i løpet av året. Det spanske forsvarrets totaktsbil CEYC ble tilbudt det sivile marked som Euscalduna, mens kvalitetsmåbilen Perl i Østerrike hevet seg et hakk med 4/17 Suprema.

Nye merker

Man skulle vel knapt tro at det nå var marked for flere sportslige biler fra det britiske øyriket, men faktum er at Invicta ble det europeiske, nye merket av 1925 som skulle sette størst bilhistorisk avtrykk nest etter Skoda. Bak Invicta sto Noel Macklin fra Eric-Campbell og Silver Hawk i tospann med investor Oliver Lyle fra sukkergiganten Tate & Lyle. Ideen var å kombinere amerikanske krefter og fleksibilitet på den maskinelle siden med britisk kvalitet og veigrep. Etter en 2 liters prototype med en Coventry-Simplex motor i en



«Flyvende tepper»: Léon Laisne hadde lenge jobbet for å gjøre langturer på franske veier levelige, men det var Cottin-Desgouttes som fikk satt avansert fransk fjæring i serieproduksjon.



Eget navn: Mc-fabrikken Excelsior bygde biler, men fordi et belgisk bilmerke het det samme kalte britene bilen sin Bayliss-Thomas. 12/27 var en av deres tre nye modeller.

Bayliss-Thomas ramme, fikk serieutgaven en 2,7 liters toppventilt sekser fra Meadows. Den var elastisk nok til å kunne dra bilen fra gangfart til 95 km/t i fjerdegir.

Etableringen av M.G. som merkenavn må være bilhistoriens tregeeste av sitt slag. Med navnet Morris Garages i bruk på spesial-Morris'er i 1923 og oktagonlogoer med MG på de samme bilene året etter, drøyd det helt til 1925 før en toseters

racer på samme plattform retrospektivt ble titulert «Old Number One»...

Blant de over 50 andre nye merkenavnene av året merket man seg racerfører Albert Guyots håndbygde sportsbiler og at den tyske mc-fabrikken D-Rad prøvde seg med bilmerket D-Wagen, som ikke ble noen suksess. Franske Robert Serf fortjener også å nevnes, om ikke annet fordi de skulle holde det gående gjennom de



WIKI/ ROBERT KNIGHT CC-BY-SA-2.0

Utfordrere: Hillman 14 og Swift 14/40 var enkle, men solide, romslige og godt utstyrte nyheter i mellomklassen som utfordret Humber 14/40 og Austin 12 på pris.



WIKI/CHARLES01 CC-SA-2.0

sykkelbilenes tid var omme. For nå satte også kategoriens mest profilerte merker kroken på døra. Av de betydelige pionerene fra tiden før Verdenskrigen som ga opp var G.N., Carden, Sphinx og ikke minst Bédélia som hadde initiert hele bølgen i 1910. Selv Bédélias skaper, Robert Bourbeau, måtte avvikle sykkelbilen Jacquemont som han hadde framstilt de senere tre år. Men brødrene Stanhope, som hadde bygget sykkelbiler i ti år, hadde muligens ikke gitt seg hvis ikke Harry, ildsjelen blant dem, hadde gått bort i influensa.

Totalt opphørte rundt 60 bilmerker i segmentene opp til 1.5 liter dette året. Selv om mange av dem var både gode og avanserte, ble småskalafremstilling for dyrt nå som de senere års masseproduserte småbiler begynte å bre om seg. I tillegg snevret entusiast-nisjene seg inn når det knapt ble arrangert løp eller klasser for biler under 1 liter lenger.

Noen av sykkelbil-aktørene fant egne sikkerhetsnett. Den tsjekkoslaviske Disk ble snart erstattet av nye modeller under et annet merke fra samme produsent. Trehjuleren Colombe fra 1920 skulle ennå i mange år fortsette som Villard. Grade ble reorganisert og greide seg foreløpig bra med F2A som hadde fått mer driftssikker motor, starter og elektrisk lys.

Morain Sylvestre ble etter sin andre konkurs siden 1920 overtatt av deres chassiskunde Delfosse. Rhemag og Train fortsatte med motorproduksjon etter sin bil-epoke. Etter å ha bygget biler siden 1902 gikk Ariel tilbake til mc, noe også Scott gjorde etter å ha gitt opp sin trehjuls «Sociable».

Svanesanger blant de store

Men det var også merkbare frafall blant produsenter av større biler. I Østerrike ble det for mange luksusmerker innenfor grensene, og WAF som hadde bygget landets første



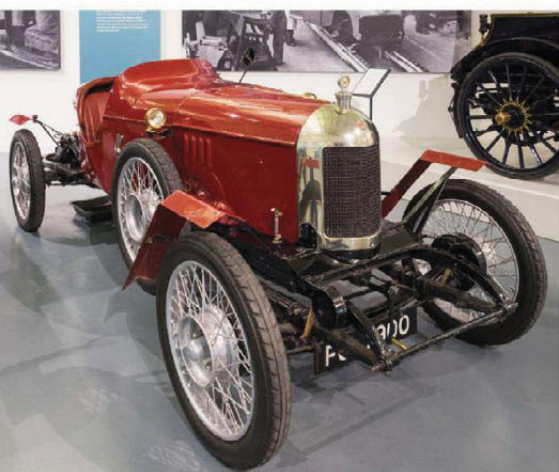
WIKI/ HAK JOSEF CCA-SA-4.0

Overraskende ordinær: T17 var den første storebroren til banebrytende Tatra T11, men vannkjølt sekser med overliggende kam røpet en helt annen klasse.



WIKI/ IBEX73 CC0

Traust og trygg: Vermorel var typisk for 1920-tallets solide og gode, men uspenkende franske biler av litt størrelse. 1.7-literen ZX var deres nye 10CV.



WIKI/ DEFACTO CC-BY-SA-4.0

Tjah: Den velkjente M.G. «Old Number One». Men var den egentlig det?

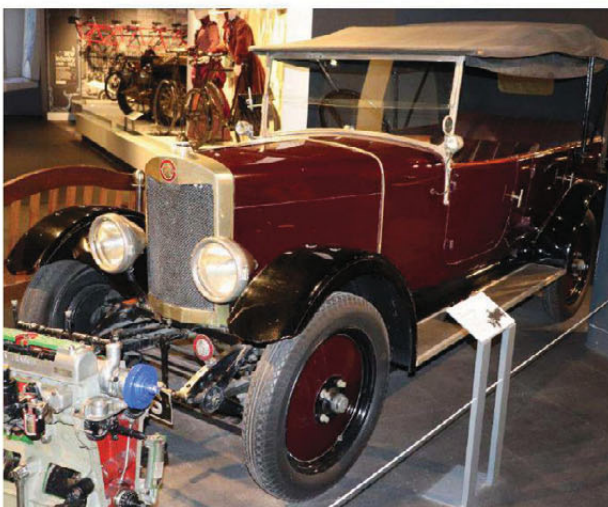


FOTO: WIKI/ VAUXFORD CCA-SA-4.0

Tøff under skallet: Lea-Francis ble stadig mer sporty, i tråd med den britiske trenden. Meadows-motorer hjalp. Bildet viser J-typen.

hardeste 30-åra selv om bilene bare ble solgt regionalt.

Man kunne også registrere to comebacks: Engelske Jack Storey med tre nye modeller etter å ha gått konkurs i 1921, samt franske Paul Génestins nye, sportslige biler etter å ha

vært borte fra markedet siden 1919. Flere ansatte fra det nedlagte Benz Söhne prøvde å gå sammen om ett nytt merke, Badenia, der toppventilmotoren hadde alu-stempler. Men i likhet med 20 andre debutantmerker overlevde ikke Badenia

introduksjonsåret. De fleste av disse var å regne som den siste «store» puljen av sykkelbiler.

Sykkelbilens undergang

Tendensen hadde allerede vært synlig i flere år, men i 1925 var det ikke lenger tvil om at

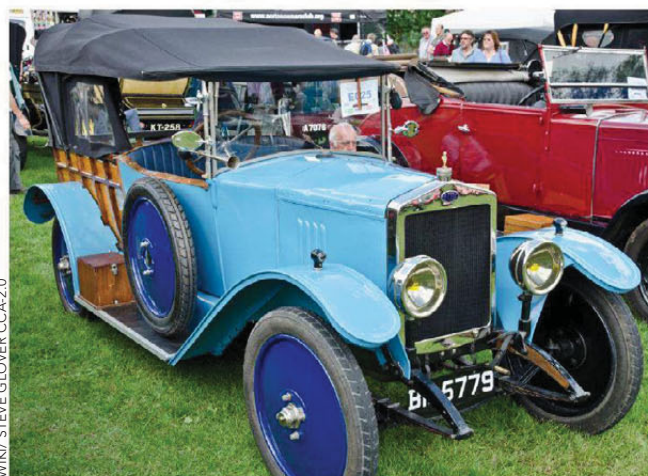


BONHAM/WIKI/ STEVE GLOVER CCA-2.0

Trefferikket: Donnet-Zédel G var merkets første økonomi-modell og sørget for at Donnet vant nye venner år for år.



Pangsuksess: Singer 10/26 var i alle henseende et vellykket produkt og hadde hovedæren for at merket seksdoblet salget på to år.



WIKI/ STEVE GLOVER CCA-2.0



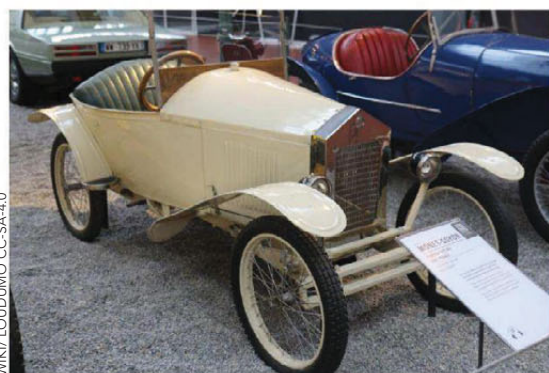
WIKI/BUCH-T.CC0

Lokale: Typisk for Frankrike var bruksbilmerker som bare ble solgt i små antall lokalt. Her er to eksempler - En De Cézac 10hp camionette og en Jean Gras Type A.



WIKI/ THOMAS'S PICS CCA-2.0

Chain gang: Frazer Nash Fast Tourer hadde drivkjeder, men ingen differensial. Den beste måten å komme rundt svinger var å skrense bakvogna.



WIKI/ LOUDIMO CC-SA-4.0



WIKI/BUTTONFREAK CC-SA-4.0

Dårlig timing: Midt i sykkelbilenes definitive kollaps presenterte Monet-Goyon sin MV Torpedo, mens det nye merket Micron ble lansert i form av en 1-seter.

åtter måtte gi seg – de hadde i 1911 videreført Bock & Hollender som begynte med biler i 1896. Spyker i Nederland fikk en trist 25-årsmarkering ved å avvile bilproduksjonen. Det hjalp ikke at Dronning Wilhelmina hadde kjøpt 10 stykker, for de belgiske rivalene lå for nært. Året etter var Spyker konkurs, og hele arkivet ble brent på fabrikkens gårds-plass før anlegget ble solgt til en papirprodusent.

Lokalene til Nederlands edleste bilmerke gjennom

tidene ble revet så sent som i 1993.

Det livsglade Frankrike hadde også sine ofre i øvre sjikt. Da Hispano-Suiza truet Léon Paulet med rettslige skritt fordi de mente at den Michelat-konstruerte sekseren deres var en kopi, foretrakk Paulet å gi seg med bilbyggeri framfor å konstruere en ny motor. René Fonck, flyverhelten fra Verdenskrigen som nå håndbygde like fine biler, sluttet med det av en helt annen årsak: Han ville bli den første til å fly over Atlante-

ren nonstop. Året etter foretok han forsøket i en spesialbygget Sikorsky-maskin, men krasjet under takeoff. To av de fire om bord omkom, og det ble Lindbergh som først utførte bragden i 1927.

I England forsvant Magnetic, det siste bilmerket som benyttet Entz elektromagnetiske transmisjonssystem. Stenge portene gjorde også Belsize som hadde begynt med Marshall-brandede Benz Velo i 1897. Det samme måtte Jack Pick som etter 27 år i bransjen byttet sin

tittel «bilprodusent» med «grønnsakshandler». Det tidligere betydelige Cubitt ble kvalt av problemer med deleleveranser, mens Donald Marendaz vaklet videre fra det havarerte Marseal for å bygge biler under eget navn. Blackburn konsentrerte seg igjen om fly og Guy om tunge kjøretøy, noe som også ungarske Raba valgte å gjøre.

De latinske land mistet hvert sitt merke for store og sporty biler; FAST i Italia og SRC i Spania. Tysklands strømlinjede Rumpler Tropfenwagen måtte også sette sluttstrek, men en del var fortsatt i taxibruk i to år til. Da ble minst et dusin samlet inn til Fritz Langs film «Metropolis», hvor de alle ble smadret og et par av dem påtømt til et heksebål i sluttscenen! I samme land møtte professor Wunibald Kamm finansieringsproblemer for sine svært avanserte SHW-prototyper, og forlot hele bilbransjen til fordel for tysk luftfartsforskning.

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 TILSETTINGS
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.

"Grindpojke"

Husker du episoden om Emil fra Lönneberga der han løp fra grind til grind for å åpne og lukke etter de som kom kjørende med hest og vogn? Dette var en velkjent måte å tjene en slant i gamle dager. I dag er derimot "grindpojken" borte, selv om bomveiene stadig brer om seg.



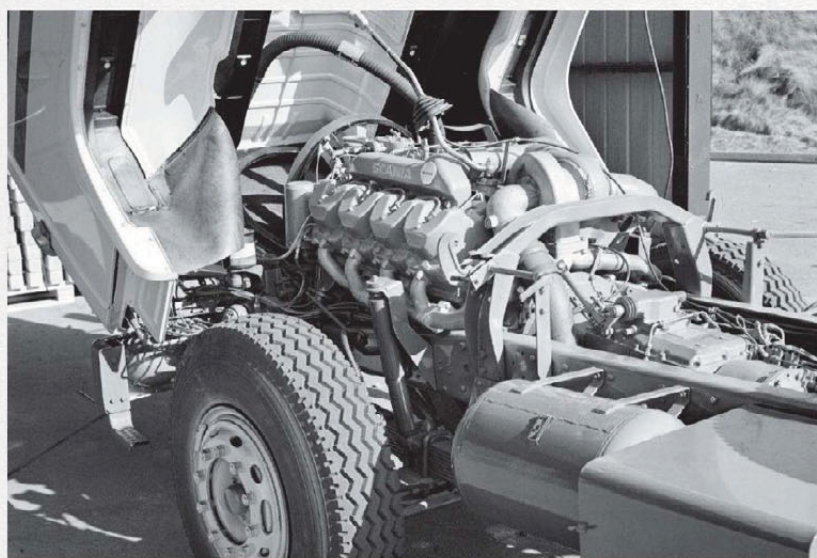
PRIVAT

Fortsatt aktuelt

Den kjente amerikanske motorjournalisten Tom McCahill hadde en rekke artikler i bilblader verden over. Blant annet hadde han faste spalter i bladet Illustrert Teknikk og Hobby, som var et populært blad i Norge. I utgave nr.2 i 1957, hadde han en artikkel om hvordan man kunne bli en bedre bilfører. Selv om teksten i dag kan virke litt for humoristisk, hadde han mange gode poenger som fortsatt er aktuelt. For eksempel: "Den sikreste måte å bulke både seg selv og bilen på, er å krysse den hvite streken i en sving". Dessverre ser det ut til at noen av dagens sjåfører ikke har lært dette.



TORMOD GRANATH-MAGELSEN



SCANIA ARCHIVE 1969

På vei ut?

Scanias V8 er legendarisk og et viktig symbol for svært mange yrkessjåfører. Da den kom på markedet i 1969 var det faktisk Europas sterkeste lastebilmotor på 350 hk og et dreiemoment på 1245 Nm. Nå kan det se ut som om legendemotorens dager er talte, med stadig økende fokus på elektrisk drift. Da må man nøye seg med V8-lyd i høyttalerne for å minnes hvordan det hele var en gang.

Stamtavle

Det amerikanske lastebilmerket Mack har en bulldog som sitt symbol. Før i tiden kunne man avgjøre om motoren i lastebilene kom fra egen produksjon, eller fra en underleverandør. Sølvfarget bikkje var ensbetydende med at motoren kom fra en annen produsent, men hvis bulldogen var gullfarget var det Macks egenproduserte motor som lå mellom rammevangene.



TORMOD GRANATH-MAGELSEN

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 transportbransjen 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

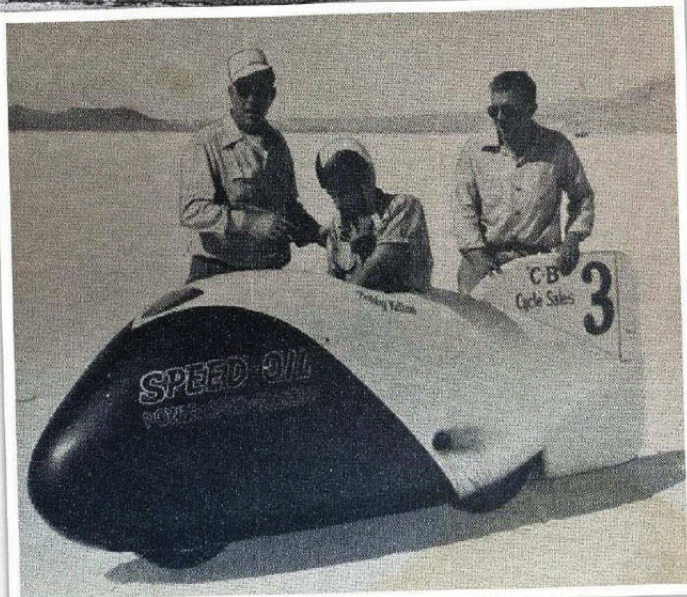
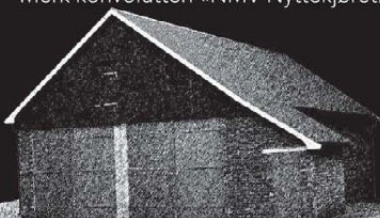
Eller per post: NMV Nyttekjøretøyer
Egmont Fagmedia, PB 24 Nydalen, 0412 Oslo
Merk konvolutt «NMV Nyttekjøretøyer»



TORMOD GRANATH-MAGELSEN

Med pil og bue

Det var blant favorittaktivitetene før i tiden. Men pil og bue kan jo brukes til mer sofistikerte ting enn å løpe rundt i småskogen og skyte på blink. Denne lekre panserfiguren befinner seg på en 1936 Pierce-Arrow Twelve limousine. Bilen er utstyrt med en V12-motor på 185 hestekrefter og da var det nok greit med en pil- og bueskytter som varslet at her kom det noe grovt.



PRIVAT

Ikke rask nok

I 1953 forsøkte Bobby Kelton å slå den tyske hastighetsrekorden for motorsykkel. Den lød på 290 km/t. Kelton stilte med denne strømlinjeformede tohjulingen, men oppnådde "bare" 274 km/t. Da begynte den å slingre og "lette fra jorden", hvorpå han fant det smart å slakke på gassen. Det holder vi med ham i...



TORMOD GRANATH-MAGELSEN

Stil

Bilmerker kan være så mangt, men felles for dem alle er at de har et merke. Noen er vakrere enn andre for eksempel dette gamle merket til MAN. MAN står forresten for Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg.



August Horch Museum: Historisk samling i Zwickau

Byen Zwickau, 100 km sør for Leipzig, er en av de viktigste vuggene for tysk bilkonstruksjon gjennom tidene. August Horch var en svært anerkjent grunnlegger av bilproduksjon, noe vi ved selvsyn fikk oppleve da vi besøkte museet nylig.

Tekst og foto: **Gerlach Fronemann**
Bearbeidet av **Tormod Granath-Magelssen**

Området rundt Zwickau og nabobyen Chemnitz vest i Sachsen, er historisk sett blant de tidligste industrialiserte regionene i Tyskland, som den gang besto av hundrevis av små kongedømmer, hertugdømmer, erkehertugdømmer og andre fyrstedømmer. I 2025 er Chemnitz og dens omliggende region, europeisk kulturhoved-

stad med mange utstillinger, arrangementer av alle slag og historiske steder. Ett av dem er August Horch bilmuseum i Zwickau.

Hvem var August Horch?

August Horch (1868 – 1952) studerte maskinteknikk i Rostock og Leipzig og jobbet en kort tid hos Benz i Mannheim. I 1899 grunnla han Horch & Cie



Stilig: En bensinstasjon tidlig på trettitallet med en Horch 375 Pullman-Saloon bygget i 1930 med rekkeåtter på 80 hk. Pullman-navnet stammer fra den amerikanske George Mortimer Pullman som sto bak komfortable jernbanevogner,

i Köln, hvor han bygde sin første bil med en motor konstruert av ham selv. I 1902 flyttet han virksomheten til Zwickau-området og presenterte sin «Modell 3» (4 sylindre, 2.382 ccm, 22 hk) i 1903. I 1904 flyttet han produksjonen til Zwickau, registrert som «A. Horch & Cie Motorwagenwerke Actiengesellschaft». På grunn av uenighet med tilsynsrådet forlot Horch dette selskapet og opprettet «August Horch Automobilwerke GmbH» (GmbH = AS). Ved å bruke navnet Horch fra sitt tidligere selskap, fikk han en juridisk tvist om bruken av dette navnet. Derfor ble navnet endret til AUDI (på tysk betyr Horch «lytt!». Og lytt! på latin



Motorisert tråsykkel: 1922 Rasmussen-sykkel med hjelpemotor fra DKW på 118 cm³ og 1 hestekraft. Hjelpemotoren ble en stor suksess og folk ga den lille motoren navnet «Das Kleine Wunder» (det lille underet), et ordspill på akronymet DKW (Damp Kraft Wagen).



Racersykkel: I 1925 til 1926 markerte DKW ARe 175 begynnelsen på DKWs konstruksjon av racingmotorsykler. Re står for Rennsport (racing sport), A refererer til størrelsen på stasjonærmotoren som ble benyttet i motorsykkelen.

Prestige med sidevogn: DKW SB 500 fra 1934 med 2-sylindret motor (494 cm³ / 15 HK) var den kraftigste i SB-serien. Den lukkede gaffelbensforsterkningen økte torsjonsmotstanden, noe som var viktig når man hadde sidevogn.

er «audi»). I 1910 leverte Horch den første «AUDI». I 1915 ble selskapet et aksjeselskap, kalt «Audi Automobilwerke AG». Men snart mistet August Horch innflytelse i selskapet og forlot det.

I 1931 omgrupperte de saksiske bilselskapene DKW, Horch, Audi og Wanderer seg i «Auto Union GmbH», og Horch ble utnevnt til styremedlem. I 1933 ble han medlem av NSDAP, Hitlers parti, men forlot det i 1936. Likevel fortsatte han å samarbeide med Naziregimet i viktige industrielle stillinger. Da han så slutten på krigen, forlot Horch Øst-Tyskland, av frykt for at den sovjetiske hæren, som frigjorde denne delen av ►

Til salgs: Auto Unions DKW SS 250 (Super Sport) ble utviklet på grunnlag av racingmotorsykkelen UL 250 og var kommersielt tilgjengelig for de som ville saste på amatør-racing i 1935.





Replika: Denne kopien av en Horch 14–17 HP Tonneau var basert på den sene Zwickau-konstruksjonen (1904–1905). Den ble produsert som chassis med motor og girkasse, mens karosseriet ble laget av en ekstern karosseribygger.



Med vaskeservant: 1939 Horch 930 Streamline Limousine av ga en økning i hastighet på 40 km/t. Noen spesielle funksjoner var nedfellbare seter og en nedfellbar vaskeservant med rennende kaldt og varmt vann. Bare to biler ble produsert på grunn av krigsutbruddet. Fra 1946 til 1948 bestilte de sovjetiske styrkene ytterligere syv av disse 930 S Streamline.

Tyskland, ville gjøre ham ansvarlig for hans deltagelse i umenneskelig behandling av tvangsarbeidere i Audi-fabrikene. Han flyttet til Vest-Tyskland, hvor han ble medlem av styret i det nyopprettede Auto Union GmbH i Ingolstadt i Bayern i 1949. Han døde i 1951.

August Horch Museum i Zwickau

Horch var utvilsomt en av de store ingeniørene i historien til

tysk bilkonstruksjon og -utvikling. Zwickau og Werdau i Sachsen, samt Eisenach i Thüringen, forble sentre for bilkonstruksjon etter 2. verdenskrig i Øst-Tyskland og siden 1949 DDR. Etter at DDR ble gjenforent med Vest-Tyskland, startet Opel og VW produksjon i Eisenach, Zwickau og Dresden (som nylig er blitt nedskalert).

I de store bygningene til den tidligere Horch-fabrikken i Zwickau er August Horch-mu-



Audi 225 Roadster: Denne modellen har en blandet karosserikonstruksjon. Hos Horch og Audi var biler med helstål-karosseri sjeldne. Det var mer lønnsomt å bruke en blandet konstruksjon av metall og tre på en vridningsbestandig ramme. Dette eksemplaret er en rekonstruksjon laget i 2005.



Trehjulning: FRAMO «Stromer» FP 200. I 1933 kom Frankenberg Motorenwerke med en liten strømlinjeformet trehjuls bil (1 sylinder / 192 cm³ / 6 HK), som var lisens- og skattefri.

seet installert med et utstillingsareal på 6500 m² og en fin restaurant med en utendørs terrasse. De svært godt forklarte utstillingene er pent presentert, ofte med en typisk omgivelse fra sin tid. Det er flere seksjoner å besøke. Den første delen fra 1904 til 1931 viser historien til merkene Horch, Audi, DKW og Wanderer, den andre fra 1932 til 1945 historien til Auto Union og produksjon samt utvikling. Videre er det fokus på karosseribygging, en utstillingsstand, samt en bensinstasjon fra trettiårene.

Auto Union «Silberpfeil»

Fra den veldrevne kafeen kommer man til den andre

delen av museet. Her kommer vi inn i historien til Auto Union Motorsport med den legendariske «Silberpfeil» (sølvpilen) til Auto Union. Veldig interessant er også racerbiltransporteren som vises, en Büssing-NAG 250 (65 HK).

Racerbilene som Auto Union og Mercedes konkurrerte med i Formel Grand Prix i løpet av trettiårene med disse «Silberpfeil» ble kjørt av de berømte racerførerene Rudolf Caracciola i Mercedes og Bernd Rosemeyer i Auto Union. På den tofelts Autobahn fra Frankfurt til Darmstadt lot de rivaliserende bilprodusentene to konkurrere om fartsrekorden på slutten av trettiårene. I 1938 hadde



En kopi tro mot originalen: Auto Union Type C, bygget fra 1936 til 1937, var høydepunktet av Ferdinand Porsches utvikling for Grand Prix-racing formula 750 kg (tomvekt, tørr, uten dekk). Den hadde en V-16 motor på 6.005 cm³, som ga 520 HK og en topphastighet på 340 km/t.



Transport av den legendariske «Silberpfeil»: For Grand Prix-racerbilene til Audi brukte man denne Büssing-NAG 250 (65 HK).



Viktig: Etter å ha brakt ødeleggelse over hele Europa og til og med Nord-Afrika, led mange tyske byer samme skjebne, her vist ved et Wanderer W 11-vrak med et sitat av Bertolt Brecht (tysk anti-nazi-forfatter, som flyktet til USA) på vegg: «Det store Kartago førte tre kriger – etter den første var det fortsatt mektig – fortsatt beboelig etter den andre – etter den tredje var det ikke å finne mer.»



Gjenopptagelse av lastebilproduksjon: I 1947 fikk Horch-fabrikken tillatelse til å bygge Horch H 3 med gjenværende førerhus og Maybach-motorer (6-syl./4.198 cm³/100 hk, topphastighet 65 km/t). 852 enheter, basert på førkrigsmodeller, ble produsert frem til 1949.



Typisk verksted på slutten av 30-årene: Chassiset til en DKW F 7, produsert ved Audi-fabrikken i Zwickau, blir ombygd med et nytt karosseri. Alle detaljer er godt forklart på tavlen til høyre.



Suksess i nonstop langdistanseløp: Med denne Wanderer W 25 streamline, vant teamet fra Auto Union konkurransen Liège-Rome-Liège over en distanse på 4.700 km året var 1939.

Caracciola rekorden på 432,4 km/t med en strømlinjeformet Mercedes W 125. Da Rosemeyer prøvde å slå dette, ble han truffet av et kraftig vindkast i godt over 400 km/t, og ble skjøvet på sidevallen. Karosseriet fløy av chassiset, Rosemeyer ble kastet ut og drept umiddelbart.

Bilindustri i Øst-Tyskland og DDR

En stor del av den andre seksjonen er viet til bilutvikling og -konstruksjon i DDR i perioden etter 1945 og frem til 1990. Det er prototyper og tidlige Trabant fra P 601 til Trabant P 50, kjøretøy i bruk for fritid og camping, som for

eksempel en «Trabbi» (populært navn for Trabant) med telt på taket eller «Trabbi» og en Wartburg, bygget av Automobilwerk Eisenach, med campingvogner i flere versjoner.

Her møtte forfatteren en veldig hyggelig og ekstremt kunnskapsrik herre, Frank Müller fra Dresden. Han har

reist gjennom forskjellige østeuropeiske land med en Moskvitch limousin og campingvogn i DDR-tiden: «Moskvitch var en veldig solid bil. Jeg har fortsatt en i topp stand hjemme. Jeg har også mange gjenstander fra denne perioden og håper noen vil ta vare på alt dette når jeg ikke ►



Fire ringer: I 1932 slo selskapene Audi, Horch, DKW, samt bilavdelingen til Wanderer, seg sammen under merkenavnet Auto Union. Den nye gruppen koordinerte sitt omfattende produksjonsprogram, som strakte seg fra lette motorsykler til luksusbiler. Nærmest en Audi og en DKW.



Grom skyss: Horch 830 Pullman Cabriolet fra 1936 var for overklassen. Horch brukte både 8-sylindrede rekkemotorer, og mindre V8-motorer.



Blålys: Horch 303 var beregnet til kommunale formål som likbiler, ambulanser eller brannbiler. Her mannskapsbil bygget i 1927, og en Horch 400 politi-mannskapsbil fra 1930.



DKW F 5 Saloon Reichsklasse: I 1935 begynte Auto Union å utvide markedet sitt med nye forhjuls-drevne modeller. I programmet ble den ustabile stigerammen erstattet av et chassis med sentral rammeboks. Den kom med et standard karosseri-esign for både personbiler og nyttekjøretøy.



Trabi: Trabant P 50 limousin ble presentert i 1958. I motsetning til forgjengeren P 70 med sin trerammekonstruksjon, hadde P 50 et Duroplast-komposittkarosseri. 2-takts 2-sylindret motoren med 500 cm³ ga 18 hk. Vekten var 620 kg

Mindre stål: Allerede på 30-tallet utførte Auto Union forskning på plast til karosserier. I DDR fortsatte man med dette og med det som ble kalt F8K (K = Kunstig materiale). Med P 70 lagde man den første serieproduserte bilen med kompositt-karosseri (Duroplast). Den hadde en 2-taktsmotor på 690 cm³ som ga 22 HK og en topphastighet på 90 km/t.



Levende: Museet plasserer sine utstillinger i tidsriktige omgivelser, slik som denne Wanderer W 3/II.



Kurer: Wanderer W 3/II (15 hk) fra 1918, som ble brukt av den tyske hæren som kurerkjøretøy, er fortsatt nesten urestaurert. I 1909 besluttet Horch-selskapet å bygge nyttekjøretøy, som Horch 25/42 hk, for øvrig den eneste som har overlevd.

kan gjøre det lenger.»

Frank Müller var teknisk svært godt oppdatert og hadde jobbet ved fabrikken i Sachsenring i 7 år. Han viste meg til en stor svart bil uten tak.

– Denne er bygget i tre eksemplarer. Karosseriet består av komposittmateriale, det er

ingen topp til det åpne karosseriet. Som chassis til denne representasjonsbilen brukte de en militær firehjulsdrevet IFA P2 M fra 1956, forteller han.

Hyggelig og informativt

I en midlertidig spesialutstilling ble det vist Audi-racerbiler med

avansert teknologi som turbodiesel og hybridfremdrift; alle vinnere av store billøp som 24 timers Le Mans. Mot slutten av besøket vårt fikk vi se en interessant utstilling av en produksjonslinje med maskiner for å produsere Duroplast for karosseriet til Trabant-bilene.

Ettersom Horch-fabrikken også produserte lette lastebiler, var det en Horch H 3 A fra 1951. Dette kjøretøyet ble senere bygget i 17 år som S 4000 med en lastekapasitet på 4000 kg. I nærheten ble det presentert en landbrukstraktor Horch RS 01/40 «Pionier» fra



Porsche-motor: Wanderer ble med i Auto Union-gruppen med denne W 40 som bl.a. hadde en Porsche-utviklet aluminiumsmotor med 6 sylindre.



Nytt symbol:

Med Horch 10/501 i 1924, endret man designet på frontgrillen fra spiss til flat grill og hadde H-en kronet med «Horch», skapt av designeren Ernst Böhm fra Berlin.



1949. Produksjonen i Zwickau ble avsluttet i 1950 og ble flyttet til Nordhausen ved foten av de sørlige Harz-fjellene. Frem til 1956, slutten av produksjonen, forlot 20 000

«Pionier»-traktorer fabrikken.

Under hele besøket vårt møtte vi veldig hyggelige ansatte, som gjorde det de kunne for å bidra med god informasjon og tips. En av dem

var Roland Röger. Etter å ha tatt en kopp kaffe og et stykke fin kake møtte vi ham igjen. Etter å ha utvekslet noen ord, foreslo han at vi skulle bli med ham til den nærliggende villaen, hvor



Fra Bergen: 1929 Horch 350 Pullman-Saloon ble levert ny til ordføreren i Bergen.



Norsk DKW: I 1935 la DKW til et nyttekjøretøy basert på F 5 Meisterklasse. I tillegg til de lukkede versjonene tilbød DKW også pickuper og ambulanser. Bilen som vises ble eksportert til Norge og ble restaurert der i 1980.



Stasjonert i Norge: Museet har flere militære kjøretøy laget av Auto Union, som denne «Mellomstor standard feltvogn», som delvis var stasjonert i Norge. Etter krigen ble den ombygd til brannbil.

Par, tre stykker: Sachsenring P 240 Repräsentant ble bygget i 1969 for militærparader av VEB Sachsenring (VEB = Volks-Eigener Betrieb / Folkets Egen Bedrift) sin prototypeavdeling. Den har et polyesterharpiks-karosseri på en chassissamme fra en P 240 med en 6-sylindret motor på 2.407 cm³ som gir 80 HK. En radioinstallasjon med uavhengig krets med batterier var for å holde taler.

Norsk innslag

For norske besøkende er det ekstra interessant å se nærmere på en fantastisk svart Horch 350 Pullman-Limousine. Den ble tatt i bruk av Bergens ordfører i 1929. Kjøretøyet er nesten i original stand, og historien er fullstendig dokumentert frem til i dag. Det er også en seksjon som viser kjøretøy som ble bygget for Wehrmacht under krigen. Blant annet en Mittlerer Einheits-Pkw Typ 40 (KFZ 15), mellomstor standard-feltvogn på norsk, bygget av Auto Union Factory Siegmars i 1941, i bruk av 7. fjelldivisjon og stasjonert i Norge, ble modifisert til en brannbil i tjeneste frem til syttiårene.

Den eneste omtalen om døden og drapene var en informasjon på veggen, som fortalte at gjennomsnittlig opphold for en tysk soldat ved Østfronten (det vil si hovedsakelig aggresjonen mot Sovjetunionen), før han ble såret, drept, tatt til fange eller meldt savnet var 21 dager; for en offiser var det 17 dager».

Ingenting er nevnt om den forferdelige og brutale ødeleggelsen av praktisk talt alle hus eller til og med tilfluktsrom langs den norske nordøstkysten, som forfatteren og hans familie ble fortalt om av folk de møtte i Varangerområdet, spesielt i Gamvik, der vi ble fortalt om dette av en eldre dame. Hva må denne tidligere ordføreren i Bergen ha tenkt da han fikk vite at selskapet, som hadde bygget hans fantastiske Pulmann-bil, også hadde bygget disse militærkjøretøyene som ble brukt.

Vi antar at bilen snart ble konfiskert av Wehrmacht under okkupasjonen. Under DDR-tiden ville Wehrmachts krigsforbrytelser helt sikkert ha blitt nevnt i denne sammenhengen, men etter 1989 er Tysklands historie delvis omskrevet og «myknet».

August Horch hadde bodd i løpet av tjuetårene. De originale rommene med alt interiør ble åpnet og ga et inntrykk av den velstående fabrikkeieren fra den tiden.

Alt i alt en fin dag på August Horch Museum i Zwickau. ☺



Et samfunn i endring – hvem blir premiss-leverandør?

Av generalsekretær i LMK **Stein Christian Husby**

Fremdeles ikke sidestilt med finkulturen

Kjøretøymiljøet har alltid opplevd en litt stemoderlig behandling i motsetning til andre sektorer innenfor kulturvernet. Vi i LMK jobber tett på både bygnings- og fartøyvern gjennom vårt kontorfellesskap på Kulturvernets hus i Oslo. Her er det for lengst etablert vernesenter samt tilfang av prosjektmidler og andre offentlige tilskuddsordninger. For kjøretøymiljøet opplever en helt annen situasjon hvor det meste er basert på frivillighet, selvfinansiering eller provisjon fra salg av mer eller mindre kommersielle produkter. Denne mangelen på en fullverdig aksept fra myndighetene har også bidratt til at mange kulturminner har gått tapt eller har blitt plukket opp av samlere fra utlandet og eksportert.

Reisen fra «ukultur» til «finkultur» pågår fortsatt selv om Kulturminnefondet har kommet på banen og etablert til-

skuddsordninger også for vår bevegelse. Også Riksantikvaren er i bevegelse, men fremdeles ligger sektoransvaret inn under Samferdselsdepartementet og kanaliseres i all hovedsak stort sett til Norsk vegmuseum på Hunderfossen. Arbeidet som skjer her er prisverdig, men fremdeles dras det største lasset av den frivillige sektoren fordelt på klubber og lag over hele landet. Derimot kan ikke alt løses med dugnad, da mange tjenester og deler må kjøpes inn eksternt. Derfor haster det med nødvendige rammebetingelser som gir tilgang til nødvendige verneplaner og kulturmidler.

Er kjøretøymiljøet bevisst vår egen rolle?

LMK har lenge fokusert på at vi verner om den motorhistoriske kjøretøykulturen – objekter og tradisjoner. Vi er en del av den bevegelige kulturarven, og vi forvalter en historie som har bidratt til hele det samfunnet vi omgir oss med. Helt uavhen-



gig av dagsaktuell politikk, ser stadig flere at vår virksomhet ikke står imellom gjennomføringen av tilsiktede klimamål. Derfor blir det også viktig at vi selv ser på oss som det vi er: En bevegelse som forvalter, formidler og holder i hevd en viktig kulturhistorie bestående av objekter, tradisjoner og håndverk. Vi må faktisk kreve vår rett, og i det store bildet er det vi driver med noe langt større enn en personlig hobby. Derfor er også LMK skeptiske til at vi markedsfører vår virksomhet som akkurat hobby, da dette er misvisende og kun er et lite element av det hele bildet. Hobby er for egen del og



velvære, og dette sier veldig lite om den kulturarven vi forvalter for å bringe videre hvor også samfunnet har et ansvar for at dette finner sted.

Vår adferd – et vindu mot verden

Noe av grunnen til at vår kulturelle aksept henger igjen, kan skyldes at bil og motor ofte har bidratt til negative hendelser i media. Uansvarlig bruk og rånkultur kan ha medvirket til et feilaktig og negativt omdømme. Ulykker, teknisk dårlig tilstand og støyende aktiviteter vil ofte være på tvers av samfunnets normer omkring ønsket adferd. Det kan derfor

være lett å stemple en hel gruppe basert på enkelthendelser utført av et mindretall.

Det er derfor viktig å huske på at våre handlinger lett kan knyttes til omdømmet hos en hel bevegelse. Det blir dumt dersom noen få skal få ødelegge for resten. Det blir derfor også viktig at vi viser frem den positive siden når vi arrangerer treff og samlinger. Synlighet gir innsikt og innsikt gir kunnskap. Dette åpner også for fremtidig rekruttering.

FIVA – verdens ledende premiss-leverandør for veterankjøretøy

LMK er Norges representant inn i den

Slik vi ønsker det: Nordisk samarbeid med MHRF, LMK og FIVA hånd i hånd for å sikre vår fremtidige eksistens.

internasjonale veterankjøretøyorganisasjonen FIVA. FIVA har nærmere 85 medlemsland og nærmere 2 mill. medlemmer, og de er p.t. verdens ledende premissleverandør opp mot internasjonalt lovverk og definisjoner. For å få troverdighet og faglig tyngde blir det derfor avgjørende at vi i LMK tar en aktiv rolle inn i dette arbeidet. LMK er verdens 6. største organisasjon internasjonalt, og denne posisjonen må vi også trekke til vår fordel. ►

Det jobber faste lobbyister i Brussel nettopp for å ivareta våre interesser inn i EU-parlamentet. LMK ser at de viktige sakene utkjempes i Brussel, og de utfordringene vi har i Norge blir knyttet til implementeringen av aktuelt EU-lovverk og direktiver. LMK ser at det er mye viktigere at vi påvirker i forkant fremfor å reparere i etterkant. Med andre ord er det for sent når sakene står for behandling i Stortinget. Derfor har også LMK valgt å øke trykket på internasjonalt arbeid da vi er de eneste som kan utgjøre en faktisk påvirkning inn mot Brüssels byråkrater.

LMK ser viktigheten av at bevegelsen i Norge får bedre kjennskap til dette arbeidet, slik at vi også kan ta et nasjonalt eierskap til definisjoner og viktige prinsipper med internasjonal forankring og bruke dette videre inn i lokalt arbeid.

End of life-direktivet (ELV)

– situasjonen løst for motorhistoriske kjøretøy?

LMK har manet til en saklig og faktabasert prosess rundt det nye ELV-direktivet som pågår i EU-parlamentet. Det har blitt skrevet mye og skapt unødvendig frykt inn i miljøet i Norge. Dette har det kommet lite godt ut av, og dette bidrar heller til et splittet miljø. Alle tilbakemeldinger LMK har fått er at situasjonen finner en god løsning med definerte unntak for motorhistoriske kjøretøy og deler til disse.

Styreleder Carl August Harbitz-Rasmussen og generalsekretær Stein Christian Husby i LMK hadde et møte med FIVAs visepresident Natasa Grom Jerina i Stockholm i april hvor dette spørsmålet sto sentralt. FIVA har jobbet tett med dette, og situasjonen anses under kontroll for vår bevegelse. Opphavet til bestemmelsen er knyttet til råvarekontroll, økt produktansvar hos produsentene og et ønske om fornuftig sirkulærøkonomi. Dersom entusiastkjøretøy, veterankjøretøy eller deler til disse lagres forsvarlig uten tilgrising av grunn og miljø, er det ingen grunn til bekymring. Men ingen kan forvente fremover at man kan forsøple



FIVAs visepresident (til venstre) besøkte MHRFs kontor i Stockholm. LMK var særlig invitert slik at vi kunne drøfte viktige spørsmål knyttet til FIVAs arbeid med virkning for FIVA-landene i Norden.

eller sjenere omgivelser og naboer uten at dette kan få konsekvenser. Dette åpner allerede dagens miljøvernlovgivning for.

Nytt drivstoff-forslag fra MDG fikk enorm oppslutning

Nylig kom det et utspill fra MDG på at det må sikres en bensin uten tilsatt etanol. Dette kom kanskje uventet på mange, men LMK har lenge hatt en dialog med MDG for å drøfte vår bevegelses virksomhet vs. det grønne skiftet. LMK hadde derfor en tett dialog med MDG i forkant av Stortingsforslaget, og vi bidro til å initiere høringsinnspill fra hele bevegelsen.

Det kom inn over 2000 ulike innspill, noe som er helt enestående. Vi har sagt det før og sier det igjen: Det er ingen motsetning mellom vår virksomhet og det grønne skiftet. Vi tar vare på noe som er laget, det brukes minimalt, det lar seg reparere og klimaavtrykket er minimalt. Det er derfor ekstra gledelig dersom vår bevegelse kan få en tverrpolitisk tilslutning.

Inntil videre jobbes det aktivt for å sikre retten til bruk og bevaring av vår bevegelses kulturarv. Dette godt forankret i retningslinjer og tankegods med tung internasjonal forankring.



Gratulerer med 50-års jubileet!

If har fulgt Amcar gjennom 47 år, og sammen har vi utviklet produkter og tjenester tilpasset deg som medlem eller tilsluttet klubb.

Amcar har eget forsikringsteam som alle er entusiaster, og du kan være 100% trygg på at de finner riktig forsikring til deg.

Visste du forresten at du får 15% rabatt på forsikring for alt som går på hjul? I tillegg kan du få inntil 20% på de fleste andre forsikringer, som innbo, hus og ulykke.

Ring forsikringsteamet på telefon 72 89 60 00 og snakk forsikring med noen som skjønner hva du prater om.

Vi gleder oss til å være sammen med Amcar på veien videre
– for hele norsk motorhobby!

i samarbeid med

amcar
- For norsk kjøreleyhobby



DAIMLERCHRYSLER

ASSJURY ROLSETH

Hvorfor heter den Jeep?

Bladet Norsk Motorveteran 3-4, 2025 dumpet ned i min postkasse forleden dag. Jeg leste en god artikkel om Willys jeep, men savnet en forklaring på hvorfor den heter jeep. Under avtjening av verneplikt på Helgelandsmoen i 1970, ved Hærens våpentekniske, ble vi fortalt at betegnelsen jeep kommer av at bilen ble utviklet til kunne benyttes til ulike formål, general purpos som ble til gp som igjen ble til jeep. Om dette stemmer vites ikke, men likevel interessant.

Mvh Bernt Gaarud

Hei.

Vi har sjekket med ekspertisen i Historiske Militære Kjøretøyers Forening og de sier det ikke er noe hold i påstanden om at «Jeep» kommer fra soldatslang for GP. Det var bare Fords utgaver som het GP, mens Willys het MB. Det er større sannsynlighet for at det stammer fra tegneseriefiguren «Eugene the Jeep» (Jippen på norsk) som var med i historiene om Skipper'n. Figuren var et overnaturlig fabeldyr med spesielle evner, litt som man kan si om Jeep også. Ellers skal navnet jeep også ha vært brukt på biler før WW2 og Willys/Ford.

Red.

Riley-minner

Heil

Hyggelig lesning om Riley i NMV 3-4, min kone og jeg kjøpte vår første RME høsten 1986, en meget tidlig RME fra 1952, som vi hadde til Stefan Solberg kjøpte den for ca 8-10 år siden. Jeg hadde tatt ut motoren og støpt i nye veivlagre, særlig et var veldig slitt, men uten skade på akseltappen, og motoren var utav da Solberg og mannskaper hentet bilen, men jeg fikk beholde den, for han hadde motor sa han.. (Volvo B23..) Trerammen på karosseriet var blitt veldig dårlig gjennom årene, nedre del var som kaffegrut, så derfor

fikk jeg tak i en annen 1952 RME, ifølge chassinr. 99 biler nyere, kjøpte den i 2014 og har den ennå. Har kjørt den med den overhalte motoren noen år, men nå står rett motor i den igjen, men bilen begynner å bli noe sliten, denne og, og som en mann på 74 år, har jeg ingen mulighet eller plass til å gjøre en sånn jobb selv, så jeg lurer på å avertere den, litt fram i tid, som registrert, kjørbart objekt, og håper det ordner seg på sikt med en 1957 Morris Oxford mk3 i god stand. En slik var nemlig den første bilen jeg kjøpte

som ung... Begge Rileyene ble flittig brukt, flere ganger på Sjøormløpet, Trekkferjefestival, den første to ganger over Tronåsen, flere Vestlandstreff lokalt, Bergen, Stavanger, den siste også to ganger til Mjøsmarked Biri, begge var utrolig gode å kjøre, veldig stødige på veien, like gode om kanskje bedre enn en 1956 MG A vi hadde fra 1999 til 2014 som også ble flittig brukt.. Det blir nok bare lokalkjøring med gammelbil fremover, så nybilen blir tatt til Mjøsmarkedet for noenog trettiende gang i år...

Mvh. Per Kjell Torvestad



MARTIN NILSEN

Godlyd i stereo

Har du lyst på en uforglemmelig opplevelse? Hva med en flytur med et legendarisk fly? Dakota Norway er en ikke-kommersiell stiftelse med ett formål: Å holde Dakota-flyet med norsk registrering LN-WND i flygedyktig stand. Dakota Norways

fly LN-WND ble overtatt av US Army Air i 1943, og var året etter med i den massive flåten av fly som var en vesentlig del av invasjonen i Normandie 6. juni 1944. Flyet ble høsten 1944 brukt som «privat-fly» for nestkommanderende for de

allierte flystyrkene i Europa, generalmajor Ralph D. Royce, og ble denne høsten fløyet i det alt vesentlig av kaptein Wendell Buckhiester i US Air Force.

Dakota Norway har gjennomført flyvinger med publikum på onsdager i sommersesongen, men fra og med i år er disse flygingene flyttet til søndager. Da kan

man møte opp ved hangaren til Dakota Norway på Torp i Sandefjord og bli med på en rundtur over Vestfold. De arrangerer også andre flyginger, blant annet til Göteborg. Eller hva med å gå sammen en gjeng for å chartre maskinen? All info finner du på www.dakotanorway.no. God tur!



MERCEDES-BENZ AG - MERCEDES-BENZ CLASSIC COMMUNICATIONS

RIP Jochen Mass

Jochen Mass, tidligere Mercedes-Benz racerfører, Le Mans-vinner og mangeårig merkevareambassadør for Mercedes-Benz Classic, døde 4. mai 2025 i en alder av 78 år. Hans gullalder i motorsport strakte seg fra 1970-tallet og inn på 1990-tallet. Et av karrieretryktpunktene var hans sammenlagtseier i 24-timersløpet på Le Mans i 1989 med Sauber-Mercedes C9. Etter å ha trukket seg tilbake fra aktiv racing, fortsatte Mass å inspirere fans ved å kjøre berømte kjøretøy fra Mercedes-Benz Classic-samlingen på en rekke arrangementer, blant annet på Goodwood Festival of Speed 2012 der dette bilde er tatt.



TORMOD GRANATH-MAGELSEN

Aarnes solgt til Sverige

C. Hansen Group etablerer seg i Norge gjennom et virksomhetskjøp av Aarnes – en ledende aktør innen amerikanske bildeler på det norske markedet. Som en del av selskapets videre nordiske satsing er det også etablert et norsk utenlandsregistrert foretak. Overtakelsen fant sted den 5. mai, og det nye forretningsområdet vil videreføres i Norge under navnet Aarnes, ledet av Thorbjørn Back sammen med

alle ansatte fra den tidligere virksomheten, som har fått tilbud om videre ansettelse i den nye organisasjonen. Aarnes er et velkjent og respektert navn innen amerikanske bildeler i Norge, kjent for høy kompetanse, brennende engasjement for amerikanske biler og personlig kundeservice. Aarnes' sterke markedsposisjon og tekniske ekspertise gir et solid fundament for selskapets

langsiktige satsing i det norske markedet. I en uttalelse til Sarpsborg Arbeiderblad sier de to tidligere eierne Kjetil Hauge og Torbjørn Back: -Driften fortsetter som før selv med nye eiere. Men kundene vil nyte godt av en bedre nettbutikk, et større vareutvalg og bedre priser. Begge har jobbet i bedriften siden 1970-årene. -Å ønske Aarnes velkommen inn i Hansen Group er et naturlig

neste steg i vår vekststrategi. Den norske tilstedeværelsen gir oss viktige synergier innen innkjøp, logistikk og IT, og gjør vårt produktsortiment tilgjengelig for et bredere marked, sier William Hansen, daglig leder i C. Hansen Group i en pressemelding. C. Hansen Group eier blant annet velkjente Hansen Racing som er Sveriges største på ettermarkedsdeler til amerikanske biler, og ble etablert tilbake i 1966. De er også store på båtmotorer og drev, samt har lisensen på Gulf smøremidler og oljer, samt bensinstasjoner.

Bugatti-treff

I dagene 14. til 17. august «risikerer» man å møte på herlige Bugattier på veiene i Østfold. Da samles nemlig en gjeng Bugatti-frelste med sine biler. Basen er Støtvig Hotell i Larkollen, men biler skal jo brukes så det er lagt opp til kjøreturer i deler av Østfold. Fredag 15. ankommer de Gamlebyen i Fredrikstad rundt 13.30, og drar videre ca. 15.30. Lørdag 16. skal Bugattiene kjøre i retning Halden for å besøke Fredriksten festning. Der vil de være fra 12 til 14.30. Det er ventet rundt 15 biler fra Norge, Sverige og Danmark. Bildet er fra et tilsvarende arrangement i Danmark.



TORMOD GRANATH-MAGELSEN

FORLENG BILENS LEVETID

Beskytt den med en lønnsom rustbeskyttelse



*Du finner våre
antirustverksteder
over hele Norge*

*Finn nærmeste
antirustverksted og
bestill time i dag!*

FLUIDFILM.NO



Bruktmarkedet

Skal du kjøpe eller selge veterane (eldre enn 25 år) biler/motorsykler/traktorer/båter/stasjonær-motorer, deler, litteratur etc, kan du avvertere 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.no

MED SMS/MMS ELLER RINGE:

Tlf: 970 88 360

MED POST:

Norsk Motorveteran, Postboks 4980,
Nydalen, 0441 Oslo
Merk konvolutten «Privatannonse NMV»

VIA NETTSIDEN VÅR:

www.norskmo.no

Frister for innlevering av annonser:

Frist utgivelse nr. 10-11 (+12): 7. august

Frist utgivelse nr. 13-14: 11. september

Frist utgivelse nr. 15-16: 16. oktober

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 Brukt-
markedet selv om du bare vil ha tlf.nr. i
annonsepalten. Skriv TYDELIG.

Lurer du på noe?

Ring eller tekst oss på tlf: 970 88 360

eller send oss en e-post:

post-norskmotorveteran@egmont.no



Allen 1914. Påbegynt restaureringsobjekt.
Komplett. Tlf: 901 80 917

Biler selges



Vind i håret

Ford A Phaeton produsert medio Februar
1928 i Detroit er til salgs. Registrert som
drosje på X-4 i Harstad i April 1928. Jeg
kjøpte et prosjekt i løse deler i 2002, og
fikk bilen godkjent som veteranbil i 2010.

Jeg har tatt sikte på å holde bilen i mest
mulig original stand (ikke juletre). Bilen er
blitt kjørt lite; 3 ganger som brudebil, men
ellers mest til turer i regi av norsk A-Mod-
ell Klubb, en landsdekkende klubb som
anbefales. Der er det sosialt samvær samt
råd og hjelp å få. Klubbens avis kommer
ut 5 ganger årlig, og har masse interessant
og nyttig stoff.

Jeg kjenner bilens historie godt, og har
brukbar oversikt over A-Fordenes tilbliv-
else og utvikling,

Er du interessert i en bil som folk langs
veien snur seg etter med et smil, så ring
938 78 388.



1950 mod. Armstrong Siddeley
Hurricane. Urestaurert. I bruks stand
selges. Kr 115000.-.

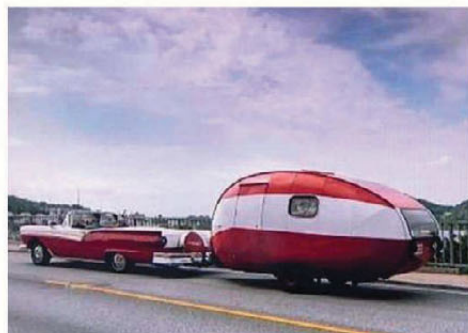
Tlf: 901 92 415

E-post: terje.hakkim95@gmail.com



Selger en 190me 1986 2.0l 5 gir manuell.
Har ikke tid eller helse til å få den fin, så
velger og selge den eller bytte i noe an-
net. Mange ekstra deler; motor, bakaksel,
dashbord m instrumenter, dører bakrute
mm. Kan sende flere bilder ved interesse.
Tlf: 928 53 708

E-post: jimdypsjo@gmail.com



SMV - 8 modell 1959

Det er ikke mange av disse igjen i Norge
eller Sverige. Restaurert og noe ombygd
for mere skaplass og kjøleskap. Senkbart
gulv for full ståhøyde i fronten. For flere
bilder og opplysninger, send melding til
951 72 391. Pris : Kr. 70000,-



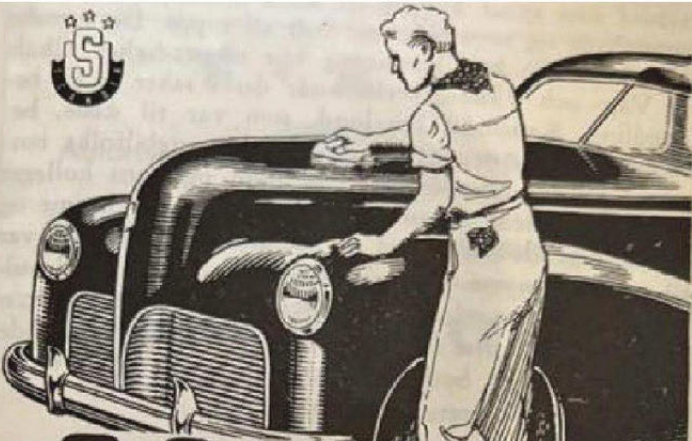
Passat 75 mod

1300 motor ny radiator

Rust i kanaler litt på den ene skjermen og
litt bak 10000 eller et fornuftig bud

Kragerø

Tlf: 971 66 565



SCANDIA
auto-polish



VOLVODELER!

Stort utvalg av motor / slidedeler



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

Pedersen RACING

Tlf 69 15 57 11
www.pedersenracing.no
butikk@pedersenracing.no

Åpningstider:
Hverdager 10-16.30
Torsdag 10-18
Lørdag stengt
Torvliå 14, 1722 Sarpsborg

UNDERLIGE SKRUER

Vi har økt vårt sortiment i syrefast (A4) UNC & UNF gjenger, 6kt. & Unbrako. Whitworth: 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

NORGES RÅESTE PÅ MUSTANG-DELER

... og andre Ford-modeller, GM og Mopar. Alt fra original til racing.



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

Biler selges



Dodge DA 1928-modell selges fra dødsbo. Er nesten ferdig restaurert, starter og går. Ring for mer info. Bilen står i Molde. Tlf: 911 85 838



Porsche 930 Turbo 1979 - breddet
Mye påkostet bil - rå bil - 99% strøken, høy prisklasse.
Ta kontakt for info, visning og prøvekjøring.
Tlf: 450 07 320



Buick skylark 1980 mod. 2.8 liter
Litt rust, tålelig hel. Har nye lykter. Kr 10.000,- eller et fornuftig bud. Kragerø
Tlf: 971 66 565

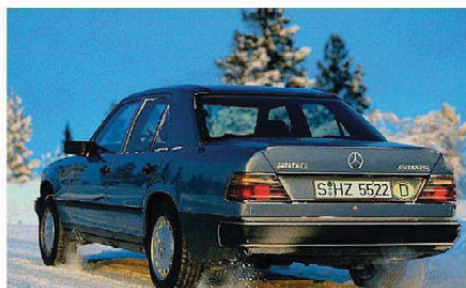


Chevrolet XBAB 1928 mod. Km stand 83000, manuell girkasse, bensin. Bakhjulsdrift,, 4 seter. Liten ripe i h/forskjerm, vakum regulator må overhales, klarer ikke og få bensin frem til forgasser. Total restaurert med originale trekk innvendig. Original instruksjons bok følger med. Registrert første gang 28.03.1928
Kr 150 000,-. Inge Alstad tlf: 901 36 657



1943 mod Canada Chevrolet.
Ikke komplett motor, står fast. 8000 eller et fornuftig bud. Kragerø.
Tlf: 971 66 565

Biler kjøpes



Mercedes 300 Dt / Tdt 4matic. Stv, vare eller sedan kjøpes .
1989-1996. Betaler markedspris etter tilstand.
henv. tlf: 909 39 029.
E-post oe-austg@frisurf.no



Mercedes W124 300 Tdt / DT 4MATIC.
Kjøpes. henv Odd Erik tlf 909 39 029.
E-post oe-austg@frisurf.no

Triumph TR6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

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)

Jeg ønsker vinduslister begge dører
til Opel Rekord Coupe D mod 1976
+ reparasjonshandbok.
Noen som har dette?
Tlf 475 00 540
Hilsen Dag



Ønskes kjøpt til 1954 Ford
Throttle Linkage til 1952-54 Ford US. 6-sylindret, manuelt gir. Denne er montert på torpedoveggen i motorrommet.
Tlf: 906 92 782
E-post: tormod.magelssen@egmont.com





INFORMASJON TIL SELGERE SOM ØNSKER SALGSSTAND:

INNKJØRING:

Fredag kl. 16.00 - 22.00
Lørdag kl. 08.00 - 20.00
Søndag kl. 08.00 -

Standplass pr. utstiller Kr. 800,-
Ingen forhåndsbestilling av plass. Arrangør
disponerer inntil 5 plasser.

NBI Salg av mat og bruk av grill (åpen varme)
inne på markedsområdet er ikke tillatt.
Brudd på dette vil føre til umiddelbar
bortvisning. Husk eget brannsluknings-
apparat, minimum 2kg. (Det tas stikkprøver).
Det er ikke tillatt å slå teltplugger ned i
banen. Bruk f.eks. kanner m/vann.
Bobil/campingvogn: nattparkering kr.250,-
døgn. Utstillere på p-plass i kø-ordning kr
100,- v/bruk av strøm/toalettanlegg.

Biri Trav AS, Paradisv. 1, 2836 BIRI.
Tlf.: 61 18 78 88 epost: biri@travsport.no

2025 MJØSMARKEDET

Stort utendørsmarked hvor «alt» kan kjøpes!

Biri Travbane: Fredag 25. juli - søndag 27. juli

Åpningstider publikum:

Fredag kl. 16.00 - 22.00
Lørdag kl. 08.00 - 20.00
Søndag kl. 08.00 - 14.00

Inngang publikum:

Dagsbillett: kr. 100,-
Helgepass: kr. 200,-
Barn under 16 år gratis.
Parkering: Gratis

Aktivitetspark for barn:

- ponniridning
- ansiktsmaling
- tegne-/malebord
- andre aktiviteter



Barnas marked» er et avgrenset område
hvor barn kan selge barnerelaterte ting.
Gratis stand for de yngste.

**Vi ønsker flere selgere med kjøretøyrelaterte
varer!**

OBS! Det er ikke mulig med
kontantuttak hos Biri trav AS!

VETERANKJØRETØYER:

Fører og en passasjer - gratis
Passasjerer utover dette : dagsbillett. 100,-, helgepass kr. 200,-

INFORMASJON:

Markedsansvarlig/veterankjøretøykontakt: Unni Grytting
mob - 46 85 85 99, e-post - unnigry@online.no

ARRANGØRER:

Motorveteranene Hedmark, Toten Gammelbilklubb, Lillehammer
Veteranvognklubb og Biri Trav AS



Mat og drikke på Mjøsmarkedet i 2025!

Fra morgenen til langt på kveld tilbyr
Pitstop Mjøsa ett variert tilbud. Det blir
serveringstilbud både innendørs og
utendørs ved hovedbygget, samt rundt på
travbanen blant utstillerne! i 2025 blir det
også kvelds restaurant med rimelige og
gode middagstilbud utover kvelden. Det blir
også markedspub med levende musikk!



GAMLEMOTORENS DAG 2025

Lørdag 26. juli fra kl. 10.00 på Opstad Museum



Gratisarrangement, åpent for hele familien .
Åpen dag på motor museum, oppstart av store
gamle båtmotorer, MB Trac og Unimog utstilling ,
veteran utstilling, veteran bakluke loppis,
veteran Camping, musikk om kvelden.

Alle er
hjertelig
velkomne!

18: åpen utstilling ute og inne.
18-20: vi fyrer opp grillen, du tar med mat og ordner deg sjølv.
20-01: live dansemusikk

Her kan du stille ut alt gammalt som rister eller ryk til lands og sjøs,
bruksting eller blanke glis. ingen krav til oppussing og strigling.

Opstad Museum

Innsidenvegen 1084, 6475 MIDSUND

Ta kontakt på 95147410 om du lurer på noe



Mc-deler ønskes kjøpt

Motorsykkeldeler kjøpes: Henderson
1920-27: Framgaffel och bensintank.
Tlf: +46 703 08 5201
Epost: Lundenstierna1719@gmail.com

Traktor selges



Reduserer samlingen av Bucher tohjulstraktorer. Har flere typer og masse utstyr.
Ring for mere info. Tlf: 977 36 747. Trøndelag

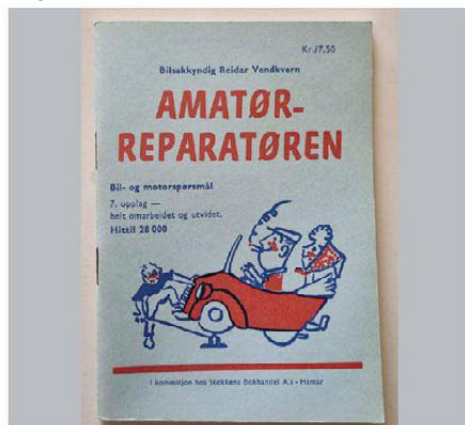
Litteratur selges



Fiks Bilen 41 bøker (komplett) fra 70/80 tallet. Som nye.
Følger også med 3 ringpermer og mer.
17 kg. Helst hentes.
kr.950,- 92119314 Vikersund



BM-Volvo lastmaskin LM 422, 4 sider brosjyre
selges kr. 100,- tlf: 906 92 322



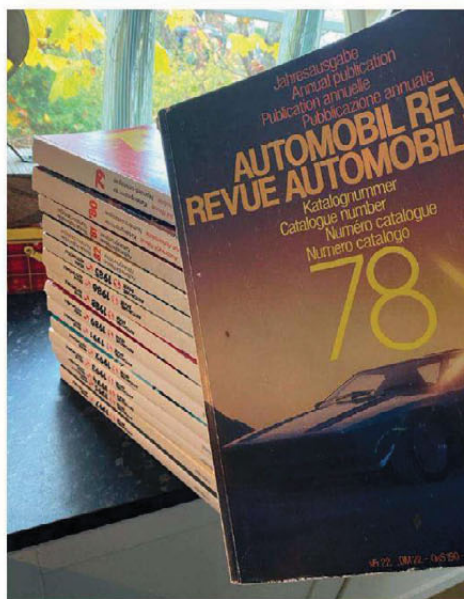
Bok "Amatør reparatøren" fra 1973 (i kommisjon hos Støkkens Bokhandel, Hamar). Bil, motorspørsmål og trafikkregler. Bilsakkyndig Reidar Vendkværn. Kr.60,- Kan sendes.
Tlf. 907 52 035.



Britiske Motor Sport til salgs
Motor Sport Vol. XIII No. 1 til No. 12
Desember 1936 til og med november 1937.
Innbundet. Ubetydelig brukt.
Selges høystbydende over 150 kroner, pluss frakt.
Tlf. 906 92 782



Skipslitteratur selges
Fagbladet «The Motor Ship» komplette utgaver fra april 1945 til og med mars 1948. Alle er innbundet i tre bøker. Inneholder artikler om bl.a. skipsindustri, skipsfart og teknikk. Rikt illustrert med blant annet tekniske tegninger av skip, skipsmotorer etc. Ubetydelig brukt. Ser ut som nye. Selges. Gi bud.
Tlf. +47 906 92 782



Automobil Revue
Flotte kataloger med komplett teknisk info for hver bilmodell. Utgitt i forbindelse med bilutstillingen i Geneve.
Årgang 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1985, 1986, 1988, 1989, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1997.
I meget god stand. Selges samlet høystbydende over 2000 kroner, pluss evt. frakt.
Kan hentes i Sarpsborg.
Tlf. 906.92.782



To stk Fiat brosjyrer selges, en Fiat 124 og en Fiat 1500 brosjyre selges enkelt eller samlet, engelsk tekst. Tlf: 906 92 322

BØVARETRANSPORT

Ute etter
rask og
pålitelig
service?

Ring Terje:
900 46 095

Vi ordner transport i
hele landet. Vi har også
budbiljeneste!



• Telemark • Vestfold • Buskerud
• Akershus • Oslo

SKILTHANDLERIET AS

Veteranskilt og tidsriktige skilt i preget aluminium.

DD 02468

YT-A

YRKESTRANSPORT

F-31907
HOTELLVOGN

Fra kr.

550,-



Vi er på Facebook!

Blekeriveien 1, 1658 Torp
post@skilthandleriet.no
Telefon: 907 74 765
www.skilthandleriet.no

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 slidedeler samt mye "ukurante" smådeler på lager, også til vans og trucks.

Bjørn Gui

Myrveien 30 - 3271 Larvik

Tlf. 33 11 42 13 - 911 911 30 - E-post: b.jorn.gui@lf-nett.no

*Med erfaring helt fra dengang
da veteranbilen din var ny!*



Jensen Autoglass AS

"Sikkerhet på sikt"

OBS! NY ADRESSE: Gladengveien 18 - 0661 Oslo
Tlf. 977 64 555

post@jensenautoglass.no www.jensenautoglass.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.

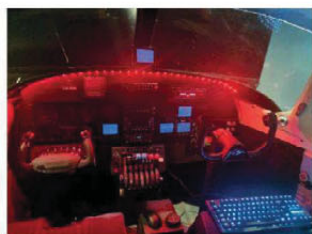
Åpningstiden er fra kl. 1030 til kl. 1400.

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



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

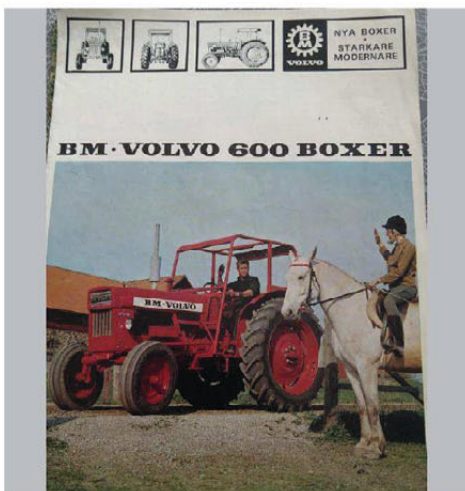


Besøk oss

Litteratur selges



Instruktionsbok Saab 96 1962 mod selges
kr. 100,- +porto. Tlf: 906 92 322



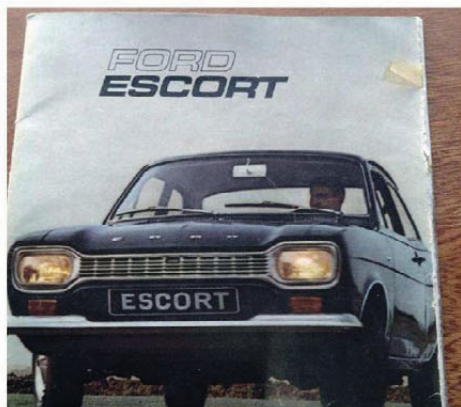
BM – Volvo 600 Boxer 4 sider brosjyre selges
kr 100,- Tlf: 906 92 322



Toyota samlebrosjyre 22 sider dansk tekst
selges, omhandler Crown, Corona, sedan-stv.-varebiler og pick-up, Dyana 2-tons, noe teipet. Kr 150,- + porto.
Tlf: 906 92 322



Datsun Bluebird sedan/stasjonsvogn brosjyre
selges, norsk tekst, kr 100,- + porto.
Tlf. 906 92 322



Ford Escort brosjyre 68/69 mod. selges litt
slit/teipet kr 100,- +porto. Tlf: 906 92 322

Litteratur kjøpes

Norsk Motorveteran
10, 11, 12, 13 og 14 år 2022
3 og 4 år 2023 ønskes kjøpt.
Tlf: 913 16 185
Epost: vidarnerlien@hotmail.com

Diverse selges



Eldre verktøy for å rense dyser f.eks på bil
eller primus. 20 stk forskjellige dimensjo-
ner. Læretui med trykknapp, ca 7 cm langt.
Kr.120,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Tungsråm 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 (bølge-
papp med papir rundt). Kr.20,- / stk. Kan
sendes. Tlf. 907 52 035.

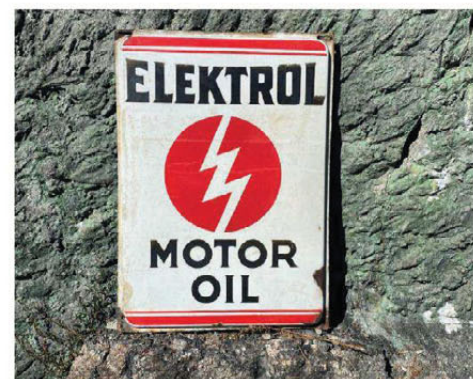


2 ELDRE MIKROFONER TANDBERG TM-2
OG ELMO PÅ BORDSTATIV.

Tandberg mikrofon, med ca. 3,5 meter led-
ning og original plugg. Ca. 45 mm i diameter
med Tandberg radio logo. Brukt på båndopp-
taker på 1960-tallet.

Japansk kondensator mikrofon, Elmo DY-771,
med originalt stativ for bord. Ca 12,5 cm lang,
2 meter ledning med plugg. Begge er pene
og brukte. Kr.250,- for begge, som fungerer.
Kan sendes.

Tlf. 907 52 035.



Sjeldent emaljeskilt fra 1930-tallet selges.
Mål 72 cm x 50 cm. Elektrol Motor Oil var
et merke hos oljeselskapet Gulf på 1920- og
1930-tallet.
høystbydende over 4000,-. Tlf. 906 92 782



KNA bilkartet Oslofjord, utgave 1963.
Med Mobil reklame på baksiden. Som nytt.
Kr.190,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



To plaketter gitt som premier fra Svenska
Motorklubben selges
Tlf: 917 83 647

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



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

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

Sandsvæerveien 221, 3615 Kongsberg
Telefon: 957 46 293 / 32 73 23 64 E-post: kai.even@hotmail.com

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



NORSK MOTORHISTORISK MUSEUM

Gamle Stangeveg 39, 2335 Stange

En unik samling av gamle kjøretøy og maskiner.
Rundtur med veterantraktor.
Guidet omvisning for grupper.
Lett adkomst for barnevogner og rullestolbrukere.

Åpningstider 2025:

Alle dager kl 10-17 i perioden 28. juni - 10. august

Se også: www.nmhm.no



ENGELSK BILTREFF PÅ BIRI TRAVBANE

LØRDAG 26. JULI 2025

i forbindelse med Mjøsmarkedet

Det er egen biloppstillingsplass
for britiske kjøretøyer ved
Albions stand på travbanen

**ALLE BRITISKE KJØRETØYER ER
HJERTELIG VELKOMMEN**

Diverse selges



ESSO/COCA COLA KJØLEBAG. Ny ubrukt kjølebag med reklame for Esso og Coca Cola. Med bærehåndtak. Ca. 30x20x25 cm. Kr.75,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



ELDRE PENE FYRSIKKESKER NORSK/UTLAND CA. 220 STK.

Norske hoteller. 36 stk, 21 stk med fyrstikker. Norske restauranter. 19 stk, 13 stk med fyrstikker.

Alkohol/røyk. 15 stk, 11 stk med fyrstikker. Hoteller, restauranter i Hedmark, Oppland (Innlandet). Kapp, Gjøvik, Sjusjøen, Lillehammer, Brumunddal, Ringebu, Hadeland, Grua, Harestua, Dokka, Hamar, Beitostølen, Rena, Dombås og Sødorp. Blant annet en fra Skramstad seter turisthytte på Rena med tlf 30.

Utenlandske hoteller, restauranter, div. 47 stk, 26 stk med fyrstikker.

Norske hoteller utenfor Innlandet. 36 stk, 21 stk med fyrstikker.

Norske restauranter utenfor Innlandet. 19 stk, 13 stk med fyrstikker.

Ferger. 9 stk, 7 stk med fyrstikker.

Bil, bensin. 8 stk med fyrstikker. Blant annet Esso Sundvolden Bensin (Sverre M. Hansen)-Krokkeleiva og Shell Garasjen-Grenseveien-Oslo. Mitsubishi bil.

Norsk reklame, tobakk, bank, forsikring, Nitedal, div. 21 stk, 15 stk med fyrstikker.

Norsk/utland div reklame. 24 stk, 10 stk med fyrstikker.

Noen esker har få fyrstikker og andre er fulle. 10 stk fyrstikkesker i uåpnet pakning. Skrivergarden-for gjestebud og møter-2858 KAPP. Ca. 1990.

Selges samlet for kr.400,- Kan sendes.

Tlf. 907 52 035.



Bröderna Lindqvist, Nils Fläcke & Elis Brandt.

Eldre trekkspill musikk kassetter.

Selges samlet for kr.45,- Kan sendes.

Tlf. 907 52 035.



Svenske MC kassetter.

Vikingsarna Gold. 2 MC. 30 kramgoa låtar. Det bästa av Vikingsarna med 7 nyheter! 1993.

Vikingsarna. Kramgoa låtar 2, 1975. Lasse Stefanz. Peppinos bar, 1988. Mats Rådberg. Mamma låt inte din grabb växa upp och bli en cowboy, 1982. Wizex. Natthjäril, 1982.

Selges samlet for kr.75,- Kan sendes.

Tlf. 907 52 035.



ELDRE UBRUKTE TUNGSRAM LYSPÆRER I ORIGINALE ESKER 230W 15W.

Alle glødelampene er i fine dekorative originale esker i farger. Merket med: 230V 15W, 10-5 Dekalumen, N, E27 (sokkel), lang levetid. Klart glass. Noe for hylla i garasjen eller svak bakgrunnsbelysning? Kan sendes . Kr.15,-/stk. Tlf. 907 52 035.



GEPE, eldre militær lommelykt med lærreim. Meget pen med hel lampe. Med på/av knapp på toppen og knapp for blanding/morse. For 4,5 volt flat batteri. Kan sendes. Kr.100,- Tlf. 907 52 035.



Lite skrin med hengslet lokk, laget i zink som er forsølvet. Laget i 1943 og zink ble brukt da det var mangel på metaller pga krigen. Stemplet med ZP og mestermerket til gullsmed Aksel Holmsen. Bunn er i teak, 4 føtter under. Kr.125,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Sølvpokal 15 cm høy + 2 plaketter i sølv fra Tønsberg Automobil Klub. Premier fra orienteringsløp i 1929 / 1930. Tlf: 917 83 647

TORNEDALS RALLYT

2025



TORSDAG 10. JULI KLOKKEN 11.00

- CMM/Kukkolaforseen spanderer mat
- Pit-Stop med konkurranser
- Meld deg på i dag! Siste frist: 1. juli 2025, begrenset antall plasser!
- Påmelding:
www.classicmotor.se/tornedalsrallyt

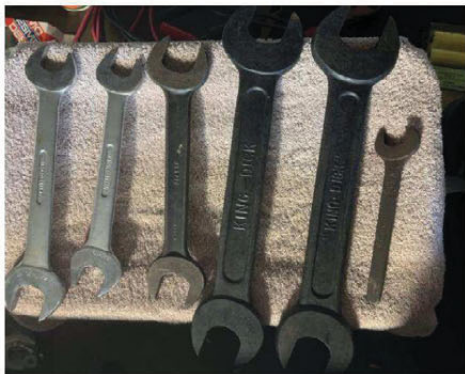


**MELD DEG
ALLEREDE
I DAG**

**Classic
motor**

Diverse selges

2 like Sportsman modellfly selges med mye tilbehør. Elektrisk starter, ekstra vinge, 5 propeller, bærbar verktøykasse med diverse deler og utstyr. 2 like Os-Max motorer ca 3,5 ccm. Selges samlet for kr. 1950,-. Ring Øyvind på tlf. 907 84 581 for mer informasjon.



Diverse fastnøkler for de med engelsk førkrigs bil størrelser angitt i Witworth og BS gjengedimensjon (ikke Across Flats mål). Prisforslag kr 1.000,-. Tlf: 930 46 163



Gamle unica koffertene ca. 60x37x17 cm. Begge er kledd med papir innvendig, har bærehåndtak i metall, har forsterkede hjørner og hengsler som fungerer. En har smekklås (den brune) og en har lær reimer for låsing (den mørkebrune). Kr 150,-/stk. Lærveske/arbeidsveske med bærehåndtak, svart, lukking/låsing fungerer ca. 41x32x10 cm. Kr. 175,- Alle 3 for kr. 400,- Alle har bruks slitasje, men er hele og er antakelig fra 1930-tallet. Noe til veteran bilen/motorsykkelen? Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Eldre pen pumpe/spraykanne i messing, 14 cm høy. Merket med Trade mark 333, no. 107. Fungerer. Kr.120,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Norsk primus, Høvik Verk Standard no. 41 i messing. Med original metallboks for oppbevaring. Ikke restaurert og ikke testet men ser ut til å være komplett. Med original verktøy, standard fastnøkkel og nål primus type 4605 for å rense dysa. Følgende tekst står skrevet i messing: "Ethvert Standard kokeapparat selges under full garanti og er stemplet STANDARD HØVIK VERK, benytt kun reservedeler med dette merke". Produsert før 1940. Kr. 550,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



DIPLOM IS KJØLEBAG. Stor og solid veske for å holde varene kalde, 44x49 cm med bærehåndtak og lyn lukking som fungerer. Diplom-Is' gamle Eskimonika logo. Kr. 40,- Tlf. 907 52 035. Kan sendes.



2 stk. dropsspann i blikk med lokk, Christiania Dropsfabrik AS Oslo. Pen boks, kun litt bruksslitasje, små rustflekker utenpå lokket. 350 kr. Pen boks med mer bruksslitasje, noe rust på lokk og innvendig bunn. 100 kr. Motiv tegnet av Johan Wedén i 1938. Høyde 23 cm, diameter 17 cm. Kan selges samlet for 400 kr. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Hadeland glassverk eldre dyrefigururer, gravert Hadeland under. Meget pene. Snøugle, fjellrev, kvitunge, fjellrype, isbjørn og hare i opalhvitt glass. Isbjørn (2 forskjellige størrelser) og pinnsvin i klart glass. Selges samlet for kr. 500,- Figurkunst Hauketo, meget pent gipstroll med krus, ca. 23 cm. Kr.125,- Kan sendes. Alt sammen for 550 kr. Tlf. 907 52 035.



Vognmerke og luemerke fra Tønsberg Automobilklub selges helst samlet. Tlf. 917 83 647

Diverse kjøpes

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)

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

PHOENIX US CARS

Nye reservedeler, slitedeler, servicedeler og brukte deler - Verksted - Bilsalg



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,-



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,-



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 skaded bil som kun hadde ca. 9.000 miles. 6-trinns girkasse fra en Pontiac GTO, Hotchkis bærebuer, stabstag og fjærer. Alt godkjent i vognkort. Kr.579000,-



1997 Dodge Viper GTS Coupe 8L 457 Hk 33330Km,
Manuell, GTS anses som den "mest samlerverdige" utgaven. Det ble kun bygd 434 eksemplarer dette året, og det antas at omtrent 300 eksemplarer eksisterer i dag. Det finnes få slike biler i Norge. Kr.749900,-



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,-



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,-



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 skivebrems foran mm (Original deler medfølger) Må sees. Kr. 919000,-



1958 Chevrolet Corvette Cabriolet 104013 Km, bilen har blitt oppgradert med skivebrems foran (de originale trommel-bremsene følger med) og det er i senere tid satt inn en helt ny 350-motor. +++ Kr. 849000,-



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,-



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, bør sees. Kr. 196845,-



1965 Pontiac Boneville 2D HT Coupe 6,4L V8 242 Hk, 131945Km, Automat, 6 Seter, mm Her lar vi bildene tale for seg selv. Denne bilen må sees og oppleves, og vi tar den mer enn gjerne inn på verkstedet og løfter den i været så du kan se hvor fin den er. Kr.439000,-



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, skivebrems etc. Kr. 455.000,-

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)

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. Veterandag i Elverum. Glomdalsmuseet fra kl.10. Årets tema: 1925-modeller og 1995-modeller. Alle veterankjøretøy 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.

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, Tjøme i Vestfold. Gammelsaabens 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

6-8. Farmertreffet 2025. Hundervegen 611, Øyer. Arr: NMCU. Info: www.nmcu.org

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

13-15. MC-treff på Norsjø med Bikelife. Dette er et treffet for motorsykkelfolk, og selvfølgelig har vi med oss gutta fra Bikelife Norge igjen i år også. God mat og drikke, mc-turer og topp stemning. Arr: NMCU. Info: www.nmcu.org

14. Verdensarvløpet 2025. Bli med og kjør i Sam Eydes hjulspor i UNESCOs verdensarv på Notodden. For alle veterankjøretøy 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 veterankjøretøy. Arr: Søgne Veteran og Trekkferjeklubb.

14. Utstilling av hobbykjøretøy, Gunnarsbøparken, Tønsberg. Oppstart kl.11. 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. Autoslalom 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.

20.22. Fulltreffet 2025. Daleveien 581, Sandnes. Treffplassen ligger i idylliske omgivelser på gamle Dale Psykiatrisk Sykehus, ca 7 km ut langs fjorden fra

Sandnes sentrum. Telt-plass, live musikk, premier, med mer. Arr: SMCC. Info: www.nmcu.org

20-22 Jotunheimen MC-Treff 2025. Furuly Camping, Sjøkve-gen 2116, Nordberg. Arr: NMCU. Info: www.nmcu.org

UKENTLIGE TREFF:

Cars & Coffee EAC Bilhistorisk Senter.

Asakveien 19, Sørums. 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.

21. Østfold Motorshow 2025. Generalveien 6, Halden (Fredriksten Festning). Mer info kommer. Arr: Østfold Motor Show.

25-29. Opelregisterets lands-treff. Savalen i Nord-Østerdal. Arr: Opelregisteret. Info: www.opelregisteret.no

27-29. Barracadatreffet 2025. Selset Friluftsområde. Arr: NMCU. Info: www.nmcu.org

27-29. Saltfjellrally. Tradisjonelt MC-treff med gode fasiliteter. Avholdes ved skogsvoktergården på Storjord i Saltdal. Arr: Bodø MC-Club. Info: www.nmcu.org

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.

4-6. Vognmannen 2025. Skjerve Skytebane, Bjørkmoen 109, Voss. Løpet starter kl.11. Åpent for alle nyttetekjøretøy. Arr: Transporthistorisk Forening og Kjøretøyhistorisk Klubb Voss. Info: www.transporthistorisk.no

4-6. Storfjordtreffet 2025. Tradisjonelt mc-treff med grill, kiosk og gode fasiliteter, levende musikk fredag og lørdag. Arr: Storfjord MC-klubb. 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.

19. Bilutstilling på Sammarstreff. Søre Osen, kl.11-15.30. Parkeringsplassen foran Søre Osen samfunnshus fylles med flotte biler, åpent for alle varianter. Arr: Søndre Hagebakken med flere. Tlf: 92632060.

25-27. Lofottreffet. Arr: Lofoten-mc. Info: www.lofoten-mc.no

AUGUST

1-3. Sageneset treffet 2025. Sageneset Camping i Sirdal Kommune. Treff for klassisk japansk mc. Arr: Klassisk japansk mc klubb Norge. Info: www.nmcu.org

2. Italiensk dag 2025. Treff for alle italienske biler og merker ved Vålerbanen. Portene åpner kl.8. Ferdighetskjøring på bane kr 1600,-. Arr: Klubb Alfa Romeo Norge. Info: Facebook.

6-10. Grensetreffet 2025. Sett av datoen allerede nå! Mer info kommer.

9. Bruktmarked og hobbykjøretøytreff. Furuneset 6, Setskog. Kl.12-16. Henry's nostalgikjeller kommer med gamle sykler. Kiosk med salg av mat og drikke. Mulighet for egen salgs plass for dem som ønsker for kr 200. Arr: Buertoppen samlingsplass. Info: Facebook.

9. Kongsbergknekken 2025. Start ved Kirketorget kl.11, oppmøte kl.10. Løp for både bil og mc. Info og kontakt pr telefon: 90508914.

9. Thamsløpet. Løp for veteran-kjøretøy. Start fra Glimt Stadion, Råbygda/Gjølme, Orkdal kl. 11. Påmelding fra kl. 1000. Arr: Orkdal Veteranklubb. Tlf: 98645044.

14.-17. Nordisk Bugatti-treff, Støtvg Hotell, Larkollen. Kjøreturer i Østfold. Besøker Gamlebyen, Fredrikstad fredag 15. og Fredriksten festning lørdag 16.

16. Blåreikrally: Blåreik Moped Club arrangerer sitt årlige Blåreikrally. Start og mål ved Nevjen Grendehus, Nessjøvegen 221, Magnor. Påmelding kl.9.30. Fellesstart kl.11. Startavgift kr.100. Åpent for alle med moped. Arr: Blåreik Moped Club. Tlf: 90592123.

17. C&C Ringerike Treff #3. Kl.13-15, Vinterroveien 2, Hønefoss. Arr: Cars & Coffee Ringerike.

23. Wings & Wheels Hardanger. Hardanger Fartøyvernssenter, Hordaland. Kl.11-15. Info: Facebook.

24. Motorhistorisk høstfest. Tønnebergveien 9, Hemnes. Kl.12-16. Alle motorinteresserte inviteres til Aurskog-Høland Bygdetun, som fylles med masse flotte kjøretøy i alle størrelser og fasonger. Åpen kafé og plantesalg. Arr: Gammelteknisk forening og Aurskog-Høland Bygdetun. Info: Facebook.

29-31. Truck & Country helg. Brumunddal. Ringsaker Lastebilens venner og Lastebilsjåførens Klubb inviterer til storslått Truck & Country helg med masse show, utstilling, musikk og god mat. Utstilling med premiering lørdagen kl.11-16.

30. Volvo-Treffet. Torpomoen Rednings- og Øvingspark. Innslipp fra kl.07.30. Offisiell åpning kl.11. Nye og gamle Volvoer av alle typer og fasonger velkomne. Busser, traktorer og lastebiler også. Treffavgift kr 200,-. Arr: Volvo-Treffet. Info: www.volvotreffet.no

30-31. Opel-høsttreff: Trøndelagsavdelingen arrangerer årets høsttreff på Bryggeloftet Elgå, Femund Nasjonalparkhotell. Arr: Opelregisteret. Info: www.opelregisteret.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

Rittedal 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: Sandsvæveien 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: Molløesmuget 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

Strødet Automobilverksted

Spesialverksted for restaurering
av veteranbiler fra
1920- og 1930-tallet
Adr: Marnarveien 3197, Strødet
4534 Marnadal
Tlf: 38 28 71 47
E-post: strede@online.no
www.automobilverksted.no

Svinsaas AS

Restaurering og gjenoppbygging
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

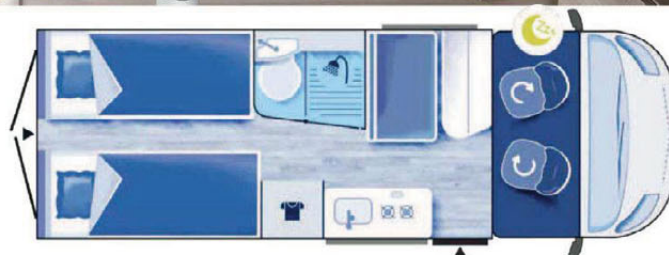
challenger

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



Forsegler
bensintank
innvendig.
Tåler etanol.

PLUGG KABEL

Gul-spraglet farge. 7 eller 9mm



D 140 OLJE

For girkasse synkronisert



Castrol
classic
motorolje.
30-40-50
eller
20W50

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

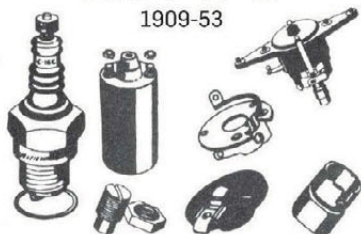
BAKLYS

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



Helkrom eller
helpolert

TAUNUS 17M - 20M - 26M

15x7, 17x7, 17x8



Koks polert/
helpolert/
helkrom

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.