



NORSK

MOTOR VETERAN

Nr. 13-14 2025 – Årgang 35 – Pris kr 149,00



Fransk coupé

BMW 3-SERIE
FYLLER 50

Historien
om MAN

REKORDHELG PÅ
NÜRBURGRING

Jubilanten



Frem fra glemselen



Suksess med sekser



KNUTS MADURA



7 023060 703486

59013

bc 348 013

Bil/MC

GRATIS annonsering i brukmarkedet!

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

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



1. august i år begynte Stian hos oss som bilselger. Vi ønsker han velkommen som mannskap og en av oss i Phoenix-Crew.

Stian har alltid vært langt over middels interessert i US-biler og motor generelt, og noen her på Phoenix har faktisk kjent han siden han var en liten gutt. Han har mange års erfaring med bil og bilsalg på tross av hans unge alder med kun 40 kalendere bak seg. Endelig kunne Stian få anledning til å jobbe med noe som var mye mer spennende og interessant enn de bilene som ny-bil-forhandlerne har å tilby sine kunder nå

om dagen. Vi har full forståelse for at det ikke alltid er like lett å tvinge frem motivasjon og snakke overbevisende og varmt om enkelte elektrisk drevne fremkomstmidler. Hos oss er det forbrenningsmotor som gjelder. Her i «Vårt lille stykke Amerika midt i Vestfold» har vi på lager splitter nye GMC og Chevrolet Silverado, Tahoe, Suburban, Colorado, samt alltid et godt utvalg av brukte amerikanske biler for salg. Vi tar også inn biler i formidlingssalg

eller vi kjøper biler med kontant oppgjør. Kom også gjerne med din bil for vurdering om du ønsker å bytte den inn hos oss. Leasing og finansieringsløsninger ordnes også på dagen, så ta kontakt med Stian på telefon: 41138000 eller på epost: stian@puc.as enten du er interessert i en helt ny eller brukt firmabil, yrkesbil, familiebil, hobbybil eller klassiker.

Ditt komplette Amcarsenter i Tønsberg og vårt store delelager har deler til 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: Mercedes-Benz

KJØRETØY

- 12 1972 Renault 17 TL
- 18 1986 Chevrolet Camaro Z28
- 22 1982 Pontiac Firebird S/E
- 34 1985 Suzuki GV 1200 Madura
- 46 1969 CZ 125 Sport
- 86 1929 Chevrolet LQ 1 1/2 TONN
- 92 1952 Siata 208 CS

KJØRETØY- OG MODELLHISTORIE

- 24 BMW 3-serie
- 42 Scania's busser gjennom tidene
- 48 Mercedes-Benz serie 108/109
- 102 MANs historie

FORHANDLERHISTORIE

- 6 Bergans Auto i Tønsberg

SAMFERDSELSHISTORIE

- 62 Vestlandets vildeste kjøretur
- 76 Vognmann Reinert Kristensen
- 84 På langtur med Nord-Norge-Bussen

PERSONPORTRETTER

- 72 Gatepresten

PERSONPORTRETTE HISTORISKE

- 54 Bernt Balchen

TREFF OG ARRANGEMENTER

- 30 Tunga Rallyt Åkarsvängen
- 38 Indian Summer Meet 2025
- 40 Rootes-treff
- 108 NMV på Oslo Motor Show 2025
- 68 ADAC RAVENOL 24h-Rennen 2025
- PERSONLIGE TILBAKEBLIKK
- 99 Doktoren

24

50-årsjubilant i år. **BMW 3-serie** så dagens lys i juli 1975 ved den olympiske stadion i München. Passende arena for en stor avduking. Det syntes i hvert fall styret i BMW. Internkoden, som BMW-frelste helst bruker i dagligtale, er E21 og overtok etter 02-serien. E21 er den første av hele 7 generasjoner 3-serie, som i skrivende stund må regnes for å være BMWs mest suksessrike modell-rekke. Vi bringer deg hele historien i denne utgaven av NMV.



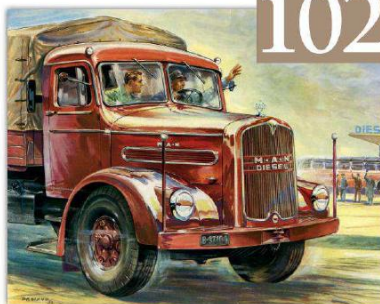
92

Siata, hva er det? Man kan enkelt si at Siata gjorde at Fiat gikk fortere. Da Fiat endelig skulle ta steget opp til de store med sin litt snodige toliters V8-motor som de kalte Otto Vu (åtte V), var Siata med på laget på



mange områder. Siata 208 CS er en spesiell bil på flere områder. Dens friske design var temmelig unik i 1952, men enda mer spesielt er nok det faktum at man fortsatt ikke vet hvem som designet den. Og under panseret finner man altså en liten V8 med aluminium i både blokk og topper.

Historien til **MAN**-gruppen strekker seg over mer enn 250 år, mens lastebilhistorien er 110 år gammel. Allerede fra starten hadde den nystiftede kjøretøyprodusenten en imponerende serie med nyttekjøretøyer, basert på to grunnleggende chassismodeller. Lukkede og åpne lastebiler, vogntog, lastebiler med tipp, tankbiler, brannbiler, sykebiler og busser. Vi har sett nærmere på historien til selskapet som blant annet ga Rudolf Diesel muligheten til å sette sin motor-idé ut i livet.



102

FASTE SPALTER

- 4 Leder
- 52 Tegnekantoret
- 100 Vognskjulet
- 110 LMKs hjørne

- 114 Feit blanding
- 116 Bruktmarkedet
- 128 Arrangementskalender
- 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:
15-16	uke 45
17-18	uke 50

ANNONSERING:

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

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

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

REDAKTØR:

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

FASTE RED. BIDRAGSYTERE:

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

ART DIRECTOR:

Tore Strøm

ANSVARLIG REDAKTØR/DIREKTØR:

Axel Walø

TEAMLEDER:

Alexander Øystå

Trykk: Egmont Printing Service

NORSK MOTOR VETERAN

Et blad fra

story house
EGMONT

POSTADRESSE:

Norsk Motorveteran
Postboks 4980 Nydalen, 0441 Oslo

BESØKSADRESSE:

Nydalsveien 12, Oslo

HJEMMESIDE: www.norskmo.no

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



Fotoshoot: Voss
sommeren 2025.

For en sesong!

Når denne lederen skrives er vi fortsatt midtveis i september, og utenfor vinduet stråler solen fra en skyfri himmel. Det er varslet opp mot 20 grader i dag, så sommeren er tilbake for en liten stund. Det betyr også at sesongen ikke er helt over, i alle fall ikke her på Østlandet.

Når jeg ser tilbake på årets sesong så er det med bare gode minner og strålende vær. Vel, det har jo vært dårlig vær også, men varme og solrike dager er det som har dominert. For oss som leker med gamle biler og motorsykler er det ikke noe vi heller vil ha. Selv om mange også trosser dårlig vær, er det selvfølgelig finvær vi ønsker oss når vi skal ut med hobbykjøretøyet.

Tradisjonen tro har vi også denne sommeren vært på reportasjeturer en rekke steder i Norge (og litt i Sverige). Det er ikke noe vi setter mer pris på enn å besøke motorentusiaster, enten det er snakk om enkeltpersoner eller klubber. Vi har deltatt på veteranbilløp i Sandefjord

og i Södertälje, vi har besøkt klubber i Skien, Oppdal og på Voss, vi har vært på reportasjebesøk i Grimstad, Kongsberg, Lærdal, Sogndal, Førde, Bergen, Voss, Jondal, Trysil, Trondheim og Melhus. Og vi har truffet mengder av hyggelige folk. At det ikke bare er folk med «blondt hår», men også mange ungdommer blant disse, gir håp for fremtiden.

Resultatet av alle disse besøkene kan du lese om i Norsk Motorveteran fremover i høst og vinter.

Ellers har det også skjedd andre positive ting i sommer. Kravet om sikringskvalitet i form av etanolfri bensin er innfridd. Nå må det på plass et system for distribusjon så hele landet får tilgang på 98 oktan E0. Når det gjelder ELV-spøkelset fra EU, ser også det ut til å få en god løsning nå. Takk til alle som har bidratt her.

Nå er som sagt sesongen så å si over. Den store finalen blir Oslo Motor Show, som arrangeres på Nova Spektrum 24. til 26. oktober. I fjor kom mer enn 56 000 publikummere for å oppleve det hele.

Blir det ny rekord i år? Vi håper det. Norsk Motorveteran er nemlig på plass med egen stand i D-hallen, og vi har med oss en unik veteranbil, en 1928 Moon med norsk historie. Vi håper du stikker innom oss for en prat.



Tormod Granath-Magelssen
Redaktør



GASOLIN.NO

☎ 35 51 52 20

2-KOMPONENT SPRAYLAKK

Unik 2K-lakk som ikke herder i sprayboksen. Det betyr at du kan få proffkvalitet uten å måtte kaste restene! Vi har epoxygrunning, fyller, klarlakk, sort matt og sort blank. KRAX150

295,-



BRUNERINGSSETT

Gi dine skruer og festemidler en slitesterk, svart finish – raskt og enkelt! Sett for svartfosfatering av skruer, festemidler m.m. Svartfosfateringen utføres ved romtemperatur.

GDB2613014

925,-



ULTRALYDVASKER 15 L + VASKEMIDDEL TICKOPUR

Med ultralyd vasker du like grundig innvendig som utvendig! Perfekt for forgassere, injektorer, maskindeler, briller og smykker – helt uten skrubbing. Frekvensnivåer: 28 og 40 kHz. Pakketilbud med 1 liter rensesvæske for forgassere og alle typer metaller.

VALUC150DF3232

8990,-



PORTINGSSETT FOR TOPPLOKK

Komplett verktøyoppsett for porting av motortopper. Settet er utviklet i samarbeid med Hagen Racing. Her finner du alt som behøves for trimming av 1 stk. motortopp. For hurtigslipere med 6 mm oppspenning. KRAPS01

895,-



PROFF M7 SODABLÅSER

Fjern maling og lakk uten å ødelegge underlaget! Pistolen er utviklet for profesjonelt bruk. Med individuell justering av luftmengde og sodatilførsel. M7SX4101X

1240,-



WASH ALL BILVASK MED GLANS

Rengjøring og glans i samme operasjon! Konsentrert vaskemiddel for håndvask og høytrykksvask av alle typer kjøretøy, passer for både stål og plast. Fjerner insekter og grønske, og gir en glansfull overflate. 5 L. DRA100073

295,-



STARTPAKKE FOR EL-FORZINKING

Et perfekt sett for deg som vil begynne å forzinke hjemme. Passer for deler som får plass i en 6-liters beholder og dekkes av fem liter væske. GDB2613001

2890,-



INDUKSJONSVARMER 1500W

Sliter du med rustne og fastgrodde bolter o.l.? Med effekt på 1500W er denne induksjonsvarmeren perfekt for hobbyverkstedet og småbedrifter. Leveres med LED-belysning, ergonomisk håndtak, 4 stk. ulike spoler og solid oppbevaringskoffert. HBM6956

5490,-



PULVERLAKKPISTOL M/5 EFFEKTHJUL

Fleksibel og brukervennlig! Velg høy effekt for flere lag, eller lav effekt for detaljerte deler med hulrom og kroker. Fotstyring gir deg en hånd fri – perfekt for presisjonsarbeid. KRAPC035

2590,-



BESKYTT BILEN DIN UTE OG INNE!

Med våre myke 3- og 5-lags overtrekk beskytter du bilen mot riper, støv og fukt. Vi har modeller for bruk både ute og inne. Mange spesialformer!



PIPESETT + LANGPIPESETT I TOMMER

Kraftig kombinasjonspakke med både standard og lange piper i tommestørrelser. Perfekt for verksted og garasje! 1/2" Firkant. EAS3217B



895,-

BILINTERIØR

Vi leverer nye interiørdeler til mange klassiske biler: Dørtrekk, taktrekk, solskjermer, tepper m.m. Våre salmakere restaurerer ditt interiør slik du ønsker det.



KAROSSEISNURRE MED STØPE HJUL

Lei av å krype under bilen? Legg den på høykant! Gir perfekt arbeidsstilling for sveising, rustfjerning og generell mekking. Kap.: 1800 kg. I Maks lengde: 5,5 m. M7SX4101X

14590,-





Bergans Auto i Tønsberg:

Rypesekk, bilsalg og pengeutpressing

Bergans Meis og Bergans Auto har en ting felles: Ole Ferdinand Bergan. Han var mekaniker og oppfinner, men også en bilpioner i Tønsberg som hadde suksess som bilforhandler.

Tekst: Asbjørn Rolseth arolseth@online.no

Solgt ny av Bergans Auto:

I 1955, da denne bilen ble førstegangsregistrert, var Opel Blitz markedsleder på lastebiler i Norge – foran Bedford og Volvo. Første eier av Z-35686 var firmaet Norsk Titanduk i Holmestrand. I 1962 ble bilen solgt til Galleberg Handel, Sande i Vestfold. Senere ble den gårdsbil på Vestmarka.

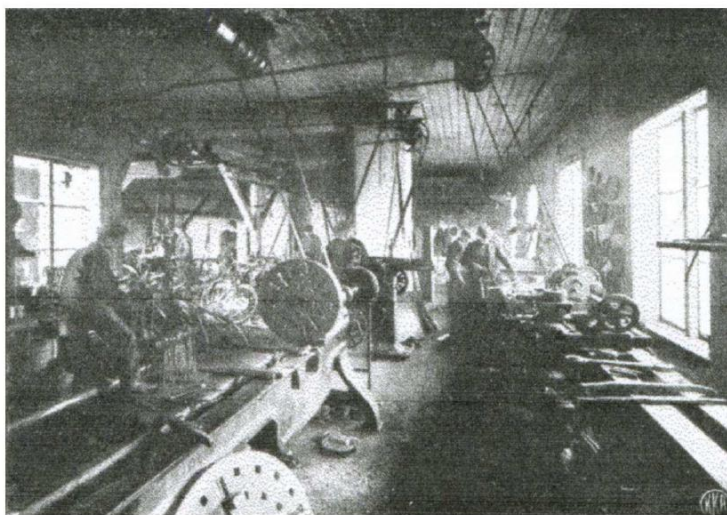
tilbake med den gang visstnok byens eneste drosjebil. Dermed var min interesse for motor-kjøretøyer kommet til det stadium at det ble min drøm så snart som mulig å få anledning til selv å kjøre bil.

Etter endt læretid som smed og mekaniker, og etter å ha arbeidet som sådan i noen tid, åpnet jeg i året 1900 et lite verksted for reparasjon av sykler og begynte så smått å bygge sammen og selge sykler. Samme år fikk jeg også min første motorsykkel. Men min bilhobby hadde allerede fått et så sterkt tak på meg at jeg året etter på en utenlandsreise, under et opphold i København, fikk min første undervisning og kjøretillatelse for bil. Mitt fremtidsmål var å få egen bil, men dette kunne ikke gjennomføres før noen år senere.

Sykkelen var imidlertid gått sin seiersgang, men å oppspore en kunde som torde kjøpe en motorsykkel var uhyre vanskelig. De skremte jo både folk og fe. Men det løsnet noe etter som årene gikk og en og annen syklist gikk over til motor. Det tok allikevel noen år før vi av og til fikk se biler på våre landeveier, og som forretning betraktet ble det ikke noe fart i det før omkring forrige verdenskrig. Senere gikk det jo slag i slag. Etter at jeg i alle disse årene hadde reparert motorkjøretøyer, gikk jeg i 1922 helt over til biler som spesialitet, så vel reparasjon som salg. Som det vil sees har jeg i grunnen vært med fra

Det er for sent å intervju Ole F. Bergan om hvordan han havnet i bilbransjen, men i bladet «Bilbransjen» nr 10 / 1949 svarer han med egne ord på spørsmålet i spalten «Hvorfor jeg ble bilforhandler»:

«For å ta med begynnelsen ble min første interesse vakt til live under et opphold i Bayonne i Frankrike i 1897. Der fikk jeg en biltur fra byen og ut til den store badestranden. Så gikk det 2 år før jeg neste gang fikk anledning til å kjøre bil. Det ble en tur rundt i Kristiania og omegn via Nordstrand og



Før bilens tid: Ole F. Bergans mekaniske verksted avbildet i 1913.



Leveransefoto: Bergan leverte G-1204, en Ford med fint førerhus og varekasse, til Th. Marthinsen Sølvvarefabrik i Tønsberg i 1923.

begynnelsen og glidd inn i det etter hvert. Jeg vil gjerne tilføye at jeg har hatt min hyggeligste og beste tid siden jeg kom helt over til biler.»

Rypesekkkfabrikk

I en publikasjon fra 1913 omtales virksomheten med firmanavnet Ole F. Bergan slik:

«Forretningen er opprettet 1899 af nuværende indehaver Ole F. Bergan, født i Tønsberg 30. oktober 1876. Fra først af blev den drevet kun som cycleforretning og reparationsværksted, men er senere utvidet til ogsaa at omfatte mekanisk værksted, fabrik for hvalfangerredskaber, cykler samt fabrikation af den allerede saa fordelagtig bekjendte 'Bergans patentmeis og rypesæk'.

Omtalen har to bilder, et fra rypesekkkfabrikken og et fra det mekaniske verkstedet.

Selv om Ole Ferdinand Christiansen Bergan var en av pionerene i bilbransjen i Vestfold, er han minst like godt kjent for sin oppfinnelse «Bergans Meis», som var en banebrytende ryggsekk med bæremeis i form av stålrørs-



Forhandlerskilt: Et slikt messingskilt ble montert på nye biler solgt fra Bergans Auto. Dette står på Z-35686. Senere fikk forhandlerskiltet en mer moderne utforming.



1925: Bergans første bilanlegg med reklame for Ford, Lincoln og Fordson.

ramme. Den ga riktig passform mot ryggen og var dermed lettere å bære enn sekker som ble hengende med all tyngden nederst. Bergan tok patent på oppfinnelsen i 1909. Den gjaldt i 22 land. Han satte i gang egen produksjon, men solgte i 1911 patentrettighetene for 1500 kroner til grosserer Sverre Young i Kristiania. Young etablerte fabrikk i Kirkegaten 17 i Kristiania og videreførte produksjonen under navnet A/S Bergans Meis og Rypesæk, som i dag heter Bergans Fritid AS.

1500 kroner var ikke all verden for et godt patent, men Bergan var i pengeknipe og Young var forretningsmann. Beløpet tilsvarer 118 000 kroner i dag.

Bergan tok norsk førerkort for bil i 1908. I 1910 fikk han tillatelse til å drive skysstrafikk med «Automobil-Droske» i Tønsberg med utgangspunkt fra Victoria Hotel. Kjøretøyet skal ha vært byens første bil – en Ford kjøpt i København. Bergan fikk kjøre ruter til Nøtterøy, Sem og Slagen, men det var likevel andre som for alvor satte



Shell: Anlegget omfattet Shell bensinstasjon, her fotografert på 1930-tallet med blant annet to Opel 2 Liter ved pumpene.

i gang rutebiltrafikk i Tønsberg-distriktet. Selv hadde Bergan mange jern i ilden (han var jo utlært smed ...) og tok ut til sammen 45 patenter på såpass ulike produkter som automa-

Stor på Opel: Et godt utvalg av nye Opel utenfor butikken i 1936. Her er det både Olympia, 2 Liter og varebiler.

tisk skibinding, elektrisk harpun til hvalfangst og en mekanisme for enkel frigjøring av kyr fra båsen. De fleste oppfinnelsene fikk liten betydning. Bergen hadde bedre lykke i bilbransjen.

Ford-forhandler

I en annonse fra 1922 reklamerer O.F. Bergan A/S slik: «Sportsforretning, Cyklefabrik, Chauffeurskole. Moderne Reparationsverksted for Motorer og Cykler. Lager av Rekvisita.» Altså ennå ingenting om «Automobiler». Men i 1923 ble Bergans Automobilforretning A/S etablert med 25 000 kroner i aksjekapital. Ole og sønnen Tormod startet bilfirmaet sammen og fikk agentur for Ford. Det ble oppført et bilanlegg ved Gassverket, med Stoltenberggaten Rutebilstasjon som nabo.

Det virker som Ford-salget gikk bra allerede fra starten. Det finnes flere leveransefotos av Ford nyttekjøretøyer solgt av Bergan i 1923-24, både varebiler, lastebiler, busser og sykebiler, til kunder i Tønsberg-distriktet.

En gjennomgang av «Norges Bilbok» fra 1935 viser at Bergans Auto hadde en overraskende variert bilpark. Ole F. Bergan hadde selv en 1930 DeSoto som privatbil (Z-9570). Videre var disse bilene registrert på Bergans Auto (P er personbil, L er lastebil):

Z-9844 – 1929 Buick P.
Z-10410 – 1928 Willys Knight P.
Z-10469 – 1923 Ford L.
Z-10493 – 1928 Chrysler L.
Z-10558 – 1930 Citroën L.
Z-10751 – 1919 Gideon L.
Z-10785 – 1929 Buick P.
Z-11126 – 1930 Dodge L.
Z-11158 – 1917 Denby L.

Den mest uvanlige bilen i denne samlingen var en danskprodusert Gideon lastebil, som tidligere tilhørte et sagbruk i Tønsberg. En av bare 10 Gideon som har vært i Norge.



Bilberger-1: En kompakt SPA bergingsbil tilhørende Bergans Auto. På døra står det «Automobilbetjening Døgnet Rundt». Bildet er fra 1928.



Bilberger-2: Ny bilberger, som ser ut til å være en Ford, fotografert i 1934.

Kanskje tatt i innbytte og vanskelig å selge videre. Men hva skulle bilfirmaet med så mange lastebiler?

GM-forhandler uten Chevrolet

Ole F. Bergan var en av åtte bilforhandlere som tok initiativet til å stifte Automobilforhandlerens Landsforbund (AL). Det konstituerende møtet ble holdt på Hotel Klubben i Tønsberg i 1928.

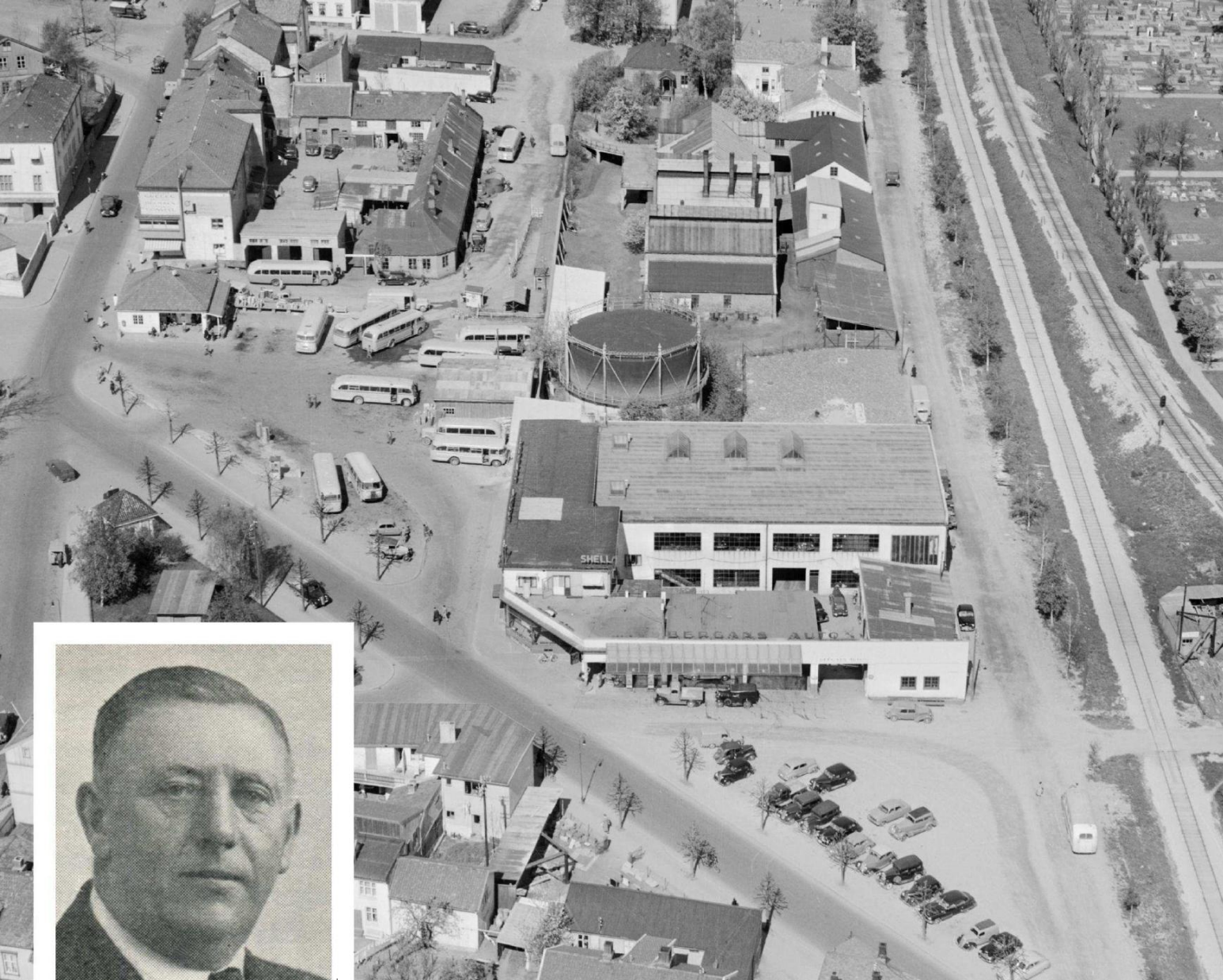
AL ble i 1962 en del av det

nyopprettede Norges Bilbransjesforbund.

I januar 1935 gikk Bergans Auto over fra Ford til General Motors. Omtrent samtidig ble det oppført et nytt bilanlegg i moderne funkisstil på samme sted som før. Bergans fikk agentur for merkene Cadillac, Buick, GMC, La Salle, Oldsmobile, Pontiac, Bedford, Vauxhall og Opel for Vestfold. Men altså ikke volummerket Chevrolet. Det agenturet var det nemlig et annet Tønsberg-firma som

hadde – A/S Jøntvedts Auto. Dette firmaet ble etablert i 1930 som en fortsettelse av A/S Funnemarks Auto i Tønsberg, som tidligere, i 1925, hadde overtatt A/S Sørensen og Balchens Tønsberg-avdeling. Jøntvedt var Chevrolet-forhandler for Nordre Vestfold, mens de to Chevrolet-forhandlerne Bilklinikken A/S i Larvik og Sandefjord Bilcentral A/S dekket resten av fylket.

Det offisielle firmanavnet var Bergans Automobilforretning ▶



FJELLANGER WIDERØE / SLOTTSFJELLMUSEETS FOTOSAMLING



PRIVAT

Bilmannen: Ole F. Bergan (1876–1956)

A/S, men i markedsføringen ble «Bergans Auto» brukt. På slutten av 1950-tallet ble firmanavnet endret til Bergans Auto A/S. Ved siden av bilforretning og bilverksted hadde firmaet egen servicebil og døgnåpen Shell bensinstasjon. Firmaet sysselsatte 50 arbeidere og funksjonærer. Salgslokale og verksted hadde et areal på 2200 kvadratmeter.

Pengene eller livet!

Ole F. Bergan var en kjent person i Tønsberg og en holden mann. Det fristet tre personer til å prøve seg på pengeutpressing høsten 1946. Trekløveret var i 20-årene og hadde vært



TØNSBERG BLAD

Rally-gutta: Et team med ansatte hos Bergans Auto kjørte rally og PO-løp med Opel fra 1961 til 1970. De deltok blant annet med Opel Kadett i RAC Rally i 1964. Her med tre Opel Kadett 65-modeller, fra venstre Z-89000, Z-88780 og Z-88999 – den siste en Kadett L. Rally-gutta er fra venstre Dagfinn Isegran, Ulf Behrens, Jon Flom, Svein Sjømæling og Harry Nylén. Firmaet bakket dem opp med mekanikere på løpene.

med i Milorg. Kanskje savnet de spenningen fra krigsårene, eller de hadde lest for mange

detektivromaner. Et brev ble sendt til Bergan med krav om å betale 75 000 kroner, ellers ville

Fugleperspektiv: Utsnitt av flyfoto fra 1953 som viser bilanlegget til Bergans Auto mellom Stoltenbergs gate, Slagenveien og Jernbanegaten. Bak Bergans Auto lå Gassverket, til høyre bussterminalen der Rutebilene Farmand A/L hadde base fra 1939.

han miste livet. Kontantene måtte leveres natt til 20. november ved byporten.

Ungdommene kom for å hente løsepengene, men i stedet for Bergan ble de møtt av politiet. Utpresserne skjøt med revolver og knuste beinet på en politibetjent før de ble arrestert. Hele opplegget virket ganske amatørmessig, men var alvorlig nok for dem som ble rammet. Straffen ble mild – åtte måneders fengsel for alle tre.

Stor på Opel, men mistet agenturet

Etter krigen ble forhandlerstrukturen for GM-merkene i Vestfold endret. En oversikt fra 1963 viser at Bergans Auto da representerte Opel, Chevrolet, Cadillac, Buick, Oldsmobile og Pontiac, mens Jøntvedts Auto i samme by solgte Vauxhall, Bedford, Chevrolet, Cadillac, Buick, Oldsmobile og Pontiac.

General Motors Norge hadde som prinsipp å ha to forhandlere i hver Vestfold-by. I Larvik var det Bilklinikken A/S og Larviks Auto-Central A/S, og i Sandefjord A/S Bilco og Sandefjord Bilcentral A/S.

Ole Ferdinand Bergan døde i 1956. Tredje generasjon, Ole Fredrik Bergan, overtok etter hvert ledelsen. Bergans Auto var i mange år Tønsbergs største bilfirma og et begrep i bransjen, også utenfor Vestfold. Pussig nok var det et annet bilfirma i Norge med navnet Ole Bergans Auto. Men det lå i Harstad og hadde ingenting med Bergans i Tønsberg å gjøre.

I 50-års jubileumsåret 1973 solgte Bergans Auto ca. 800 biler, men de gode tidene varte ikke evig. Avdelingen i Horten, som ble etablert i 1964, ble nedlagt i 1979. I 1977 ble det en ny satsing på amerikanske GM-biler, som det var stor interesse for på den tiden. I



Litt av hvert: Flere Opel, men også mange andre merker utenfor Bergans Auto tidlig på 1960-tallet. Kanskje en blanding av kundebiler, brukte biler og ansattes biler.



Fullt på verkstedet: Førkrigs-biler og tidlige etterkrigsmodeller hos Bergans, med ryggen på en 40-talls Pontiac nærmest.

Man behøver ikke å være snobbete for å ønske seg en praktbil som Kaptein, men det er jo ingen tvil om, at den som har den blir misundt. Skjønne linjer, lekert utstyr, eminente kjøreegenskaper, 100 hk motor, plass både foran og bak - kort sagt: **FORMAT**. Gjør alvor av å snakke med **GIA**-forhandleren allerede i dag! Veiledende pris levert Oslo fra kr. 31.700.



KAPTEIN

-den store européer



Ring eller besøk **BERGANS AUTO A/S**
enforhandleren

«Hvalfanger-Cadillac»: Mannskapet på hvalbåtene, særlig hval-skytterne, hadde råd til fine biler. Opel Kapitän gikk under navnet «Hvalfanger-Cadillac» i Vestfold, men da denne annonsen sto på trykk i 1960 sang hvalfangsten på siste vers.

1985 overtok Bergans Auto også Isuzu-agenturet etter Jøntvedts Auto, som gikk over fra bilforretning til delebutikk. Men det hjalp ikke når Opel-salget, som i mange år var bærebjelken i Bergans virksomhet, sviktet. Utover 1980-årene ble det nedgang både i bilsalg og verkstedarbeid. Opels markedsandel i Tønsberg lå 20 prosent under landsgjennomsnittet, noe importøren var lite fornøyd med.

I januar 1988 overtok City Bil A/S Opel-agenturet, mens Bergans Auto fortsatte med salg av amerikanske biler og drift av bensinstasjonen, som ikke lenger var Shell, men Mobil. Eiendommen var solgt til et Oslo-firma året før, så det var tydelig at historien gikk mot

slutten. City Bil drev en stund i Bergan-bygget, før de flyttet til Kilen Handelspark i Tønsberg. Bergans Auto ble nedlagt tidlig på 1990-tallet. Bilanlegget er borte, nå ligger kjøpesenteret ALTI Farmandstredet der. ©

Kilder:

Fra Tønsberg og Omegns Næringsliv ved Begyndelsen af det 20. Aarhundre (1913).
Norges Handels-Kalender (div. utg.).
Illustrert Norsk Næringsleksikon (1939).
Bilbransjen nr 10 / 1949.
Automobilforhandlerens Landsforbund gjennom 25 år (1953).
50 år på hjul i Vestfold. Farmand 1939–1989
Div. tidsskrifter og aviser
Div. nettsider
Eget klipparkiv

1972 Renault 17 TL: *Français sportif!*

Utvalget av bilmodeller på 70-tallet var stort, og mange av produsentene kunne tilby en sportslig coupé. Renault ville også være med i kampen og valgte å lansere to coupéer samtidig. Renault 15 og 17.

Tekst og foto: Tormod Granath-Magelssen

Coupé-modeller skulle friste kjøpere som ønsket en sportslig stil, men ofte var modellene tiltenkt pengesterke kunder. Etter hvert ble det en endring på dette og bilprodusenter som Opel, Ford, Fiat og Renault kunne alle levere mer folkelige coupeer. Se bare på Opel Kadett og Manta, Ford Capri og Fiat 124 og 128. Franskmennene, i alle fall Renault, ville ikke være noe dårligere og kastet seg inn i kampen om kundene.

Like, men ulike

Sommeren 1971 sto resultatet klar med ikke bare en, men to coupé-modeller, begge basert på Renault 12. Renault 15 og 17 var ved første øyekast ganske like, men allikevel forskjellige. Designmessig delte de samme karosseri, men 17 var det amerikanerne kaller en hard-top, dvs. at man ikke har noen B-stolpe, og med både sidevindu og det lille vinduet på sidene bak, får man en hel åpning uten stolpe bak til C-stolpen. Der Renault 15 har store sidevinduer bak, har 17 et annet karosseridesign med hard-top-vinduer, samt sjalusier

over de bakerste siderutene. Den har også «laksetrapp» over bakruta. Dette var for øvrig Renaults første coupé-modell med forhjulsdrift.

Designeren bak R15 og R17 var Gaston Juchet. Han var sjefdesigner hos Renault i to perioder, 1963-1975, og 1984-1987, og har hatt stor påvirkning på Renaults bilmodeller. Både R15 og R17 er fireseters coupéer, men skiller seg fra hverandre på mange områder. R15 har et litt nedtonet uttrykk med rektangulære hovedlys, store vindusflater og fremstår mer aktuell som familiebil. R17 er mer dramatisk, med doble runde frontlykter, sjalusier på bakrutene, svart felt på koffertlokk, hekkspoiler og alufelger. Rett og slett en bil med et sportslig utseende. Renault 17 kom også i en cabrio coach-utgave, kalt *découvrable*, som ble spesielt populær i USA.

Motorer

Motoriseringen var i utgangspunktet hentet fra Renault 12, men med litt høyere effekt i R15 TL, en firesylindret



PRODUSENTEN

Populær i USA: Renault 17 «*découvrable*» slo godt an hos amerikanerne.





PRODUSENTE

Français sportif:
Uttrykket sportslig
franskmann passer
godt på denne 1972
Renault 17 TL.

Paletten: Renault
15, Renault 17 og
Renault 17 cabrio
slik de så ut ved
lanseringen i 1971.



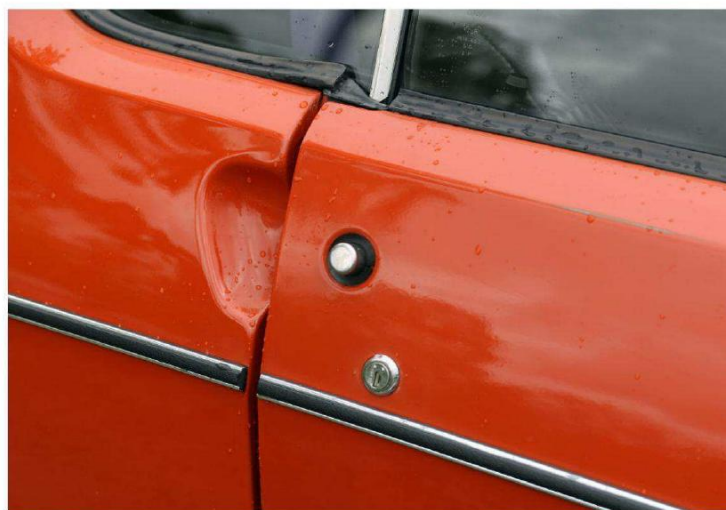
bensinmotor på 1289 cm³, med en effekt på 60 hk (DIN). I R15 TS og R17 TL var motoren hentet fra Renault 16, en firesylindret bensinmotor på 90 hk. Kostet man på seg en R17 i TS-utgave fikk man bensin-

Hemi: Motoren i utgangspunktet den samme som i Renault 16 og yter 90 hestekrefter.

Hissig: Fronten med sort grill, doble lykter og krominnramming gir bilen et hissig utseende.

innsprøyting og 108 hk.

Modellen så stort sett uforandret ut i alle årene, bortsett fra en facelift i 1976, samt at det kom noen andre modellvarianter gjennom de 8 årene Renault 15 og 17 var i produksjon. Totalt ble det produsert 304 856 biler av



Knapp: Designmessig vakker løsning, spør du oss.

modellene Renault 15 og 17 i de åtte årene modellen ble produsert. Av disse var 209 887 Renault 15 og 94 969 Renault 17. Arvtageren het Renault Fuego, men den har ikke oppnådd helt den samme statusen som R15 og R17. En liten fun fact som du kan briljere med får du her: Renault 17 ble markedsført som Renault 177 i Italia. Der er nemlig tallet «17» et ulykkestall, og slikt vil man jo ikke forbindes med.

Renault-frelste folk

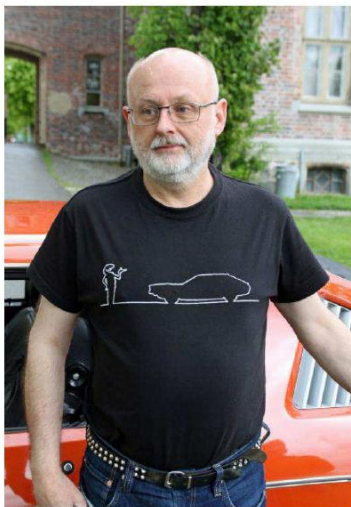
I Trondheim bor det en kar som er litt over middels interessert i Renault, for å si det forsiktig.

– Jeg har fått Renault inn med morsmelka. Jeg hadde en far som drev bilverksted i Hommelvika, og kjørte billøp med Renault 8. Vi hadde selvsagt Renault som familiebil da jeg vokste opp, sier Roald Evjen.

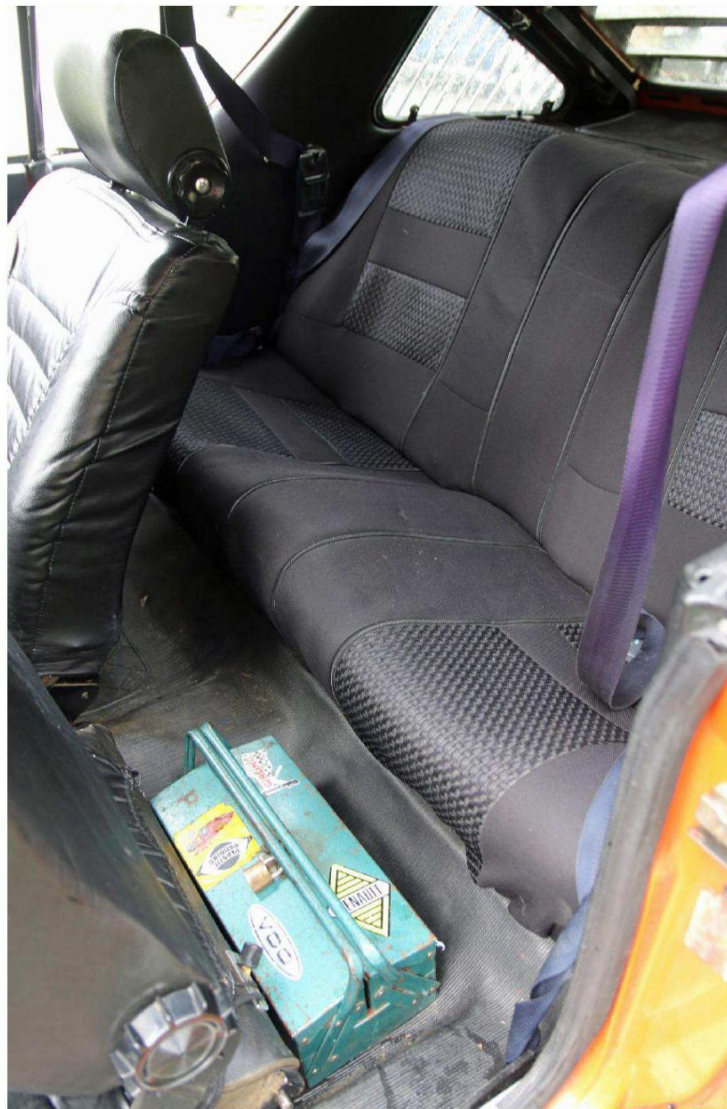
Vi har blitt enige om å møtes for å se på hans fine Renault 17 TL, som er i nesten urørt originalstand. Roald har ikke bare fått det franske bilmerket med morsmelka, det har også hans sønn Nils Even. Han dukker nemlig opp med farens Renault 8 som har vært i familien siden 1978. Begge er for øvrig ivrige medlemmer i Club Renault Norvège, der Roald har vært med siden starten i 1986. Når det gjelder den tøffe 8ern skal vi se ►



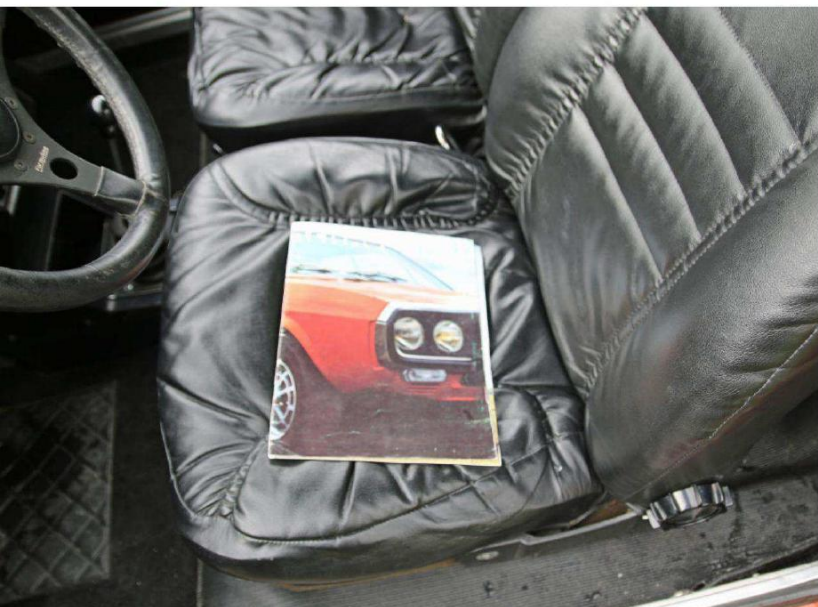
Sikkerhet: Originalt var instrumentpanelet utstyrt med «solskjermer» over hver av de runde klokken, noe som så veldig sportslig ut. Men bilen er levert ny i Sverige og der mente de at disse kunne være til skade. Dermed ble løsningen en traust rektangulær skjerm i stedet.



Streken: Roald Evjen er Renault-entusiast på sin hals. Det er også «Streken» som figurerer med en Renault 15/17 på T-skjorta hans.



For fire: Bilen er registrert for fire personer. Legg merke til Roalds verktøykasse med riktig stil.



Lesestoff: Originalbrosjyre passer godt i en originalbil.



Åpen: Stilig med «hard-top»-vinduer uten B-stole og louvers på de bakre siderutene. Med vinduene sveivet ned får man en fin og luftig coupé.

nærmere på den i en annen utgave av NMV. I dag er det derimot den oransje R17 vi skal konsentrere oss om.

– Min Renault 17 startet sitt liv i Sverige, nærmere bestemt hos Renault-forhandleren i Hudiksvall som hadde bilen som sin egen. Han solgte den videre, men angret seg og

kjøpte den tilbake igjen etter en tid. Bilen ble importert til Norge i 2006 og havnet da i Ålesund. I 2023 havner bilen i Trondheim og jeg blir ny eier, forteller han.

Bilen er stort sett i originalstand og har gått ca. 140 000 km siden den var ny. Det er tydelig at den har vært godt tatt vare på i alle disse årene. Det eneste som har vært byttet er forskjermene som da ble oppplakket igjen.

– Jeg bruker bilen flittig og er på mye turer med Renaultklub-



Emblem til besvær:

I Italia er tallet «17» et ulykkestall, så der het modellen Renault 177 i stedet.

ben, både i Norge og Sverige. Denne Renaulten, med sin typiske syttitallsfarge, vekker mye oppsikt der jeg kommer, avslutter Roald Evjen før han

setter seg inn i sin sportslige franskmann – eller Français sportif, som det heter i Frankrike.

25



Romslig: Bilen er egentlig en hatchback, noe som gir god adkomst til et stort bagasjerom.



Laksetrapp: I 1972 var bakrutesjalusi på moten.

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**



1986 Chevrolet Camaro Z28:

Fugl Føniks

Bilene som selger godt som nye har en tendens til å ikke opprettholde «hot-statusen» sin gjennom tidene. Lenge lå tredje generasjon Chevrolet Camaro i skyggen av både sine eldre og yngre søsken. Den tid er dog forbi, og «80-talls Camaroen» reiser seg nå som fugl føniks opp av samlerbilsasken.

Tekst og foto: Christopher Skjæveland

Camaroens historie i sin helhet er ofte gjenfortalt, ei heller trengs en helhetlig gjenfortelling. I alt er det laget seks generasjoner Camaro, der første og andre virkelig er blitt bautaer i veteranbilhobbyen. Tredje generasjon Camaro var nyskapende på mange måter da den kom, men ble amputert av byråkratiet og

regelrytterne. Dette førte nok til at bilen ble sett på som en slags bilverdenens hockeysveis og steinvasket dongerivest – kult i sin epoke, men veldig av sin tid og gikk fort av moten. Før vi stifter dypere bekjenskaper med dagens aktmodell, tar vi en kort oppsummert gjennomgang av «third gen Camaro» som det heter på nynorsk.



F-bomba

Camaro er bygget på GM's F-body plattform som den deler med Pontiac Firebird. Tredje generasjon entret produksjon i oktober 1981 og solgt som 1982-modeller. Til å begynne med var det kun coupé-karosseri å få tak i. En kabriolet kom ikke på markedet før i 1987, da konvertert av ASC (American Specialty Cars, tidligere American Sunroof Company). Du kunne bestille din Camaro i tre forskjellige utgaver: Sport Coupe, Berlinetta og Z28.

Sport Coupe var et skikkelig får i ulveklær. 2.5-liters «Iron Duke» bensinfirer hentet fra Pontiac med svimlende 90 hestekrefter ved 4000 omdreininger. 0 til 100? 13,8 sekunder. Sport Coupe ble solgt med 14-toms stålfelger med dog-dish kapsler. En kunne få Sport Coupe med en 2.8-liters V6 med 102 hestekrefter, eller om man ville ha en litt mer sleeper-aktig bil, en 5-liters V8 med 145 hester og kun automatgir. Ikke noe manuell kasse. Berlinetta var neste steg opp og hadde V6 som standard og V8 som tilvalg. Et eget sett med aluminiumsfelger i 14x7 dimensjon med gulldekor, gullfargede emblemer og lyktehus lakkert i kontrastfarge, samt baklykter delt på midten

Hockeysveis: Camaro kunne fås med T-tak, slik denne har. Med takdelene av kan du virkelig kjenne vinden i hockeysveisen mens V8-lyden akkompagneres av Bon Jovi på kassettpilleren.



Breiflabb: Muskelbil for de kjørelystne. Med sitt lave tyngdepunkt sitter den som et skudd på veien.

av en bar i gull og svart lakk er noen av kjennetegnene til Berlinetta. Som med Sport Coupe, hadde Berlinettaen også samme front med tre simulerte luftinntak rett under emblemet i midten.

«Vår» modell for dagen er en 1986-modell Z28. Z28 var det som skilte performance-klinten fra Camaro-hveten og var å regne som top dog fra introduksjonen i 1982 til og med 1984. I 1985 lanserte Chevrolet IROC-Z, en tilleggspakke på Z28 oppkalt etter «International Race Of Champions» og hadde heftigere oppheng, breiere dekk og (hvis huket av på lista) LB9 5.0 TPI-motoren med 215 hk En liten digresjon, men kjekt å vite. Z28 kunne fås med enten TH200 automat eller

I farta: Camaro hører hjemme på veien. Bileier Leif Hegre koser seg bak rattet.

4-trinns manuell i 1982. I 1983 ble 4-trinn til 5 og TH200-kassen ble erstattet med TH700 med overdrive. Manuell kasse gjaldt en så lenge om en holdt seg til standard LG4 5-liters V8 på 145 hk En kunne få LU5 5-literen med TBI «Cross Fire Injection» på 165 hk, men da kun med automatkasse. Det hører med til historien at Camaro Z28 var Indy 500 Pace Car i 1982, hvorpå det ble bygget 6000 replikaer. Et fåtall av disse har faktisk funnet veien hit til kalde nord. Andre kjennetegn på Z28 er glassfiberpanser med panser-scoop (som er funksjonelle kun med LU5-motoren), 15-toms felger, svartmalte lyktehus, tredelt spoiler bak og skjorter rundt om. Nytt for 1986 er ikke all verdens. Den heteste nyheten er CHMSL, på norsk høyt midtmontert bremselys. Det var ▶





dog det eneste året der disse lysene ble montert på utsiden av bakluken (ja, Camaro har bakluke og kan dermed kalles en hot hatch. Eller?). I 1989 blir Sport Coupe byttet ut med RS (Tally Sport) som basismodell. Videre utmerker 1990 seg ved at IROC-Z forsvinner, da ny kontrakt med løpsserien ikke ble fornyet. Heftigste V8 er nå en 5.7 TPI med 245 hk. I 1991 kunne man, om man var offentlig tjenesteperson, bestille B4C «Special Service» pakken. Pakken betød RS-utgave som basis med den heftige 5.7 TPI-motoren, Z28 drivverk og

Karakter: Sollyset spiller oss et puss. Flanken ser nærmest flat ut, men bilen har en karakteristisk karosserilinj fra front til bak.

1LE-pakken for sportsunderstell, samt A/C. Det ble i alt bygget 1189 slike i '91 og '92. 1992 er siste år og markeres med en Heritage Package, som strengt tatt var en dekor-pakke. 27 august 1992 triller siste bil, en rød Z28 coupé, av samlebåndet. Er det denne vi ser på her? Nei, dessverre.

Prisgitt og hatet

Tredje generasjon Camaro lignet ikke på noe annet, ei



Tidstypisk: Rutete baklys er like synonymt med 80-tallet som Samantha Fox. Et av bilens mange særpreg. Legg merke til Z28-dekalen nederst på støtfangeren.

heller sine eldre søsken. Frontruten var temmelig radikal med sin 62-graders vinkling, hvilket var et brudd

på GMs interne regel som sa at intet mer enn 60 graders vinkling tillates. Camaro var en «bad boy» allerede fra start.



Førermiljø: Førermiljøet er orientert rundt føreren. Lettleselige analoge instrumenter. Sorte flater med anti-glare for å hindre mysing er praktisk.





Three-o-five: No more! Der det en gang satt en 305, sitter det nå en småhissig 350-maskin og TH700 automatkasse. Selv om motoren er skremt opp litt, har Leif beholdt katalysatoren på.



SMC: Panseret på Z28 er unik for modellen (og senere IROC-Z), laget av glassfiberbasert SMC (Sheet Molding Compound). Luftinntakene er bare til pynt, med mindre man gikk for LU5-motoren med innsprøyting.



Bak: Bøtteseter også bak med god plass til to ... ikke altfor store mennesker. Setene er ettermontert, da bilen ble tatt inn som varebil.



Ser svart: Svart «maskara» rundt lyktene betyr Z28. Viktig å pynte seg litt.

Camaro tok verden med storm og Z28-varianten ble kåret til «Car of the year» i 1982 av Motor Trend. Av de 173 000

Camaroene solgt i 1982, var hele 51 % utstyrt med V8. Selv i performance-nedgangstider var folk sultne på V8. Bilen mottok

skryt fra motorpressen for sitt design og markante kjøreegenskaper, men fikk pes for sin manglende ytelse. Men akk, slik var tidene. Det var helst Corvette og den ligaen med biler som fikk «lov» å ha 200+ hestekrefter.

Til hverdags og fest

Leif Hegre, bosatt på Vassøy utenfor Stavanger er bilens stolte eier. Bilen er en ekte Z28 og ble i sin tid tatt inn til landet som pickup/varebil med skillevegg og alt. Slik kjørte han med bilen til den var 20 år gammel og fikk så satt inn bakseter. Varebil-delene har han liggende enda. Leif har alltid likt sportslige biler og startet «karrieren» som Ford Capri-eier. Etter hvert fikk han se en da helt ny Camaro. Bergtatt og med pusten utslått, lurte han først på hva det var han hadde sett. Camaro, kunne kompisene bedyre. Fra den dag var det «third gen» som gjaldt. Denne Camaroen var bare 9 år gammel

da Leif overtok eierskapet og siden har de lagt en lang historie sammen bak seg. Bilen brukes flittig, både i det daglige og til kos. I sommerhalvåret. På vintertids får den sitt nødvendige stell og får sluppet av litt mens vinterværet står på. Leif er ikke redd for å legge mil på bilen. Sammen med en kompis dro de på en aldri så liten turné. Det startet med en Bon Jovi-konsert i Oslo. Der fant de like greit ut at de kunne følge turneen videre. Kompisen jobbet i hotellnæringen og skaffet rom underveis som turen gikk. Finland var første stopp, men der var det fullt, så Malmö ble den naturlige neste destinasjonen. Hjemtur via Tyskland og Amcartreff i Danmark. Bilen fikk bevise sin lasteevne underveis, for den ble proppet både med det ene og det andre. Bilen gikk uten feilslag. Leifs historie beviser at bilene hører hjemme på veien og det er der minnene tross alt lages. Få det kjørt!



Sil: T-tak er kult og gir cab-følelse uten å miste for mye torsjonsstivhet. Dog pleier disse takene å lekke vann som en sil.



Idiotsikring: Ingen amerikansk bil uten en liten advarsel en helst skulle ha sluppet å trykke.

Nesten ubrukt



Fra tid til annen blir vi tipset om veteranbiler med svært lav kilometer. Denne Pontiacen holder til i Trysil kommune, nærmere bestemt på Midtskogsberget, og har så vidt rundet 23 000 kilometer.

Tekst og foto: **TormodGranath-Magelssen**

På de foregående sidene kunne du lese om en 1986 Chevrolet Camaro Z28. Hva er vel da mer naturlig enn å ta en titt på søstermodellen til Camaro, en 1982 Pontiac Firebird. Akkurat som med Camaro ble også den tredje generasjon Firebird lansert høsten 1981, som en 1982-modell. Begge bygger på GMs F-body, og drivlinjene er de samme, enten man valgte den minste fireren, eller V8-motoren. Mye er likt på de to modellene, men forskjeller er det helt klart. Ikke minst på det utvendige designet. Nå tenker du at de er like bortsett fra fronten og bakstussen. Camaro med sine doble hovedlys, mot Firebirds skjulte hovedlys. Men det

er faktisk større forskjeller enn som så. Blant annet er skjermene forskjellige.

Pontiac står over Chevrolet i GMs hierarki som en dyrere modell. Det gjenspeiler seg når vi ser på Camaro mot Firebird. Sistnevnte er ment å være litt mer eksklusiv, selv om det



Førerplassen: Sportslig interiør med stilige instrumenter.



Plettfritt:

Bilen ser ut som ny både innvendig og utvendig.

skilte ganske lite prismessig mellom de to. Firebird kom i tre utgaver; Firebird, Firebird S/E og Firebird Trans Am. Både Camaro og Firebird var populære biler og solgte godt, men Camaro solgte best. Ikke bare på grunn av lavere pris, men den hadde et litt mer bøllete utseende som mange likte. Firebird ble allikevel ansett for å være en mer

Stilig: Tredje generasjon Pontiac Firebird kom høsten 1981 og er søstera til Chevrolet Camaro.



Full åpning: Stor bakluke der hele vinduet også blir med opp.



Bakfra: Også bakstussen skiller seg ut med sota lyktglass med sjalusi i hele bredden.



Pent brukt: -Jeg har hatt bilen siden 1985 og nå har den bare rullet litt over 23 000 kilometer, forteller Vivian Holen.

påkostet bil, med mer komfort enn i Camaro.

Vivians Firebird

På Midskogsberget i Trysil holder Vivian Holen til. Hun er oppvokst i et bilinteressert hjem der faren Peder Holen drev transportbedriften Holen Transport (drives i dag av Vivian og hennes mann Kjetil Voldmo). Peder hadde også stor

interesse for amerikanske biler og den interessen smittet selvsagt over på dattera. Det står flere amerikanere i garasjen, blant annet denne Pontiac Firebird S/E med ultralav kilometerstand.

– Jeg fikk bilen i 1985. Da var jeg 22 og ble med pappa til Sandnes for å se på den. Det ble handel og bilen ble med hjem. Jeg kjørte en del med den i min grønne ungdom, men det ble litt mye folkeprat. Det var jo ikke mange som hadde en slik bil da, og i alle fall ikke unge kvinner. Så i 1990, da vi fikk barn, leverte vi inn skiltene og satte Firebirden på lagring i varm garasje, forteller Vivian til Norsk Motorveteran.

Knappt innkjørt

Der ble bilen stående i 23 år, helt frem til 2013 da den fikk skilt igjen. Men det ble ikke veldig mange mil etter dette heller. Av lengre turer kan vi nevne at Vivian har deltatt noen

ganger i Greta Molanders Æresløp med den, ellers har den stort sett bare stått inne og blitt tatt vare på. I dag står telleverket på sparsommelige 14 699 miles, eller 23 518 km, og hele bilen ser ut som ny både utvendig og innvendig! Bortsett fra et sett med nye dekk og blanke felger, er bilen helt urørt. Under panseret befinner det seg en V8 på 305 cid og 145 hestekrefter. Man kunne også velge samme motor, men med bensin-innsprøytning og 20 hestekrefter mer. På utstyrssiden finner vi automat, tiltratt og elektriske vindusheiser. Setene er i stoff og i matchende farger til lakken.

–Jeg får nok bruke Firebirden litt oftere fremover. Den er jo veldig fin å kjøre, avslutter Vivian Holen.

Det sier vi oss absolutt enige i. En stilig grå metallic Firebird i originalstand er en sjelden fugl på våre veier, og fortjener å bli både kjørt og opplevd. ☺



Lukkeøye: I motsetning til Camaro fikk Firebird vippelykter. Legg merke til Pontiac-teksten på venstre «øyelokk».

BMW 3-serie:

Frisk 50-åring!



Bayerns kompaktkonge gjør som bamsefar – fyller 50 år i år. I den forbindelse ser vi tilbake der det hele startet med E21, BMWs store kompakt-ikon.

Jubilanten: BMW E21, eller 3-serie, ble lansert for 50 år siden. En suksessmodell som mange har et godt forhold til.

Tekst:
Christopher Skjæveland

BMW 3-serie, merkets mulige «melk og brød»-modell, så dagens lys i juli 1975 ved den olympiske stadion i München. Passende arena for en stor avduking. Det syntes i hvert fall styret i BMW.

Internkoden, som BMW-frelste helst bruker i dagligtale, er E21 og overtok etter 02-serien. E21 er den første av hele 7 generasjoner 3-serie, som i skrivende stund må regnes for å være BMWs mest suksessrike

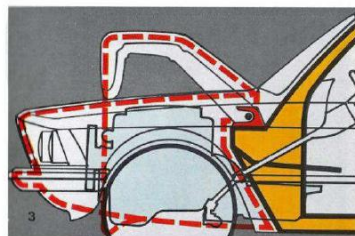


PRODUSENTEN

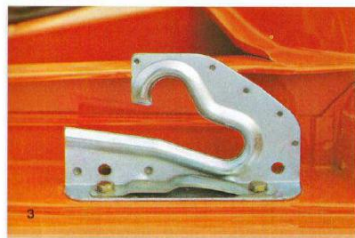


PRODUSENTEN

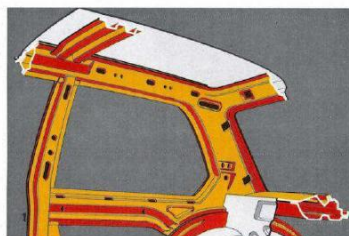
Stramt: Designspråket er stilrent og stramt. Store vindusflater gir et luftig førerhus.



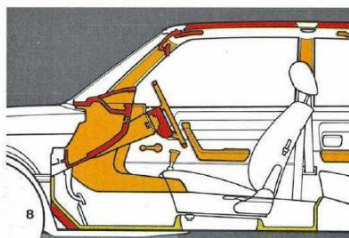
Geprogrammereds doorknikking van de motorkep, waardoor deze niet in het interieur kan dringen.



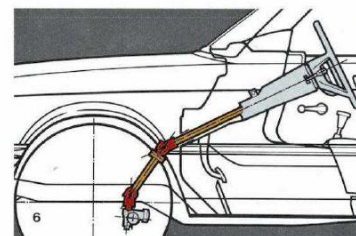
3



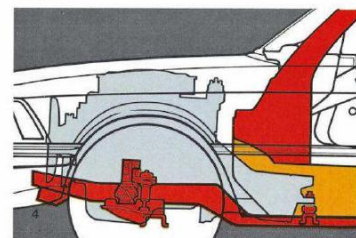
Veiligheid bij het over-de-kop-slaan door ingebouwde rolbeugel en versterkte dwarsverbindingen in het dashboard en achter de hoedenplank.



8



Veiligheidsstuurkolom en stuurhuis liggen beschermd achter de knieukazone.



6

PRODUSENTEN

Sikkerhet: BMW skrot uhemmet av sine sikkerhetsløsninger.

modell-rekke. Faktisk er det laget over 15 millioner 3-serier så langt. Slettes ikke ille!

Kun fire sylindre

Til å begynne med var utsmykning og konfigurasjoner nærmest inspirert av Ford Model T – du kan få hvilken karosseriform du vil så lenge det er 2 dørs sedan. Og motor? Jo, du kan få hva du vil så lenge den har 4 sylindre og ikke overskrider 2 liter. Heldigvis fikk du den i flere farger enn bare svart (det gjorde man også med T-Forden i en del av produksjonsårene). Dette er også tiden da modellbetegnelsene faktisk betød noe (hvilket de ikke nødvendigvis gjør i dag). 316 hadde 1,6 liters motor, 318 en 1,8 og 320 en

2,0-liter. Sistnevnte ble etter lanseringen av 320 med rekkesekeer i 1977 ofte omtalt på folkemunne som 320/4. Faktisk erstattet 2-liters rekkesekeer (med forgasser) både 2-liters forgasser-fireren så vel som den med innsprøytning, i Europa vel å merke. I USA fikk man fremdeles kjøpt småkvant versjon av injection-fireren. For å slippe å åpne panseret hver gang for å vise at ens nye 3-serie faktisk hadde rekkesekeer, utrustet BMW sine sekermodeller med doble frontlykter. Biler med firer måtte ta til takke med enkle. Til å begynne med var det forgasseren som rådet. Sent i 1975 kom 320i utrustet med Bosch K-Jetronic innsprøytning. Karosserimaker Baur kom på

banen i 1978 med sine kabriolet-versjoner. Såpass god var konverteringen at BMW satte sitt «godkjenningsstempel på det og gjorde det til et offisielt tillegg. Baur var ikke de eneste som tilbød seg å kappe taket av en helt ny 3-serie, men de var de eneste med BMW i ryggen. I 1978 slapp også fabrikken løs det som var å regne som selve flaggskipet, nemlig 323i – den første rekkesekeer med innsprøytning, ikke i verden, men i 3-seriens verden.

Hva med 4-dørs sedaner og Touring-variantene spør du? Vel, de ble igjen på designstudioene og ble heller aldri fremvist offentlig. Årsak? Daværende styre i BMW anså ikke tiden som riktig.

Tekniske vidunder

E21 var en liten bragd nærmest skreddersydd for den kravstore sjåfør. De hadde tross alt slagordet « Sheer Driving Pleasure», gitt av ingen ringere en bil-tungveker Bob Lutz, tilbake i 1972. Tannstagsstyring, McPherson fjærben foran og uavhengig fjæring med halvlenkearmoppheng (trekk pusten her) gjorde bilen presis, forutsigbar og alle motormagasiners favoritt. Bremsene var servoassisterte okke som, med skiver foran og tromler bak. For å få kreftene fra motoren til bakhjulene ble det utelukkende benyttet Getrag manuelle

PRODUSENTEN





PRODUSENTEN

Ørkenrotte: BMW var tydelige på at 3-serien var en kjøremaskin, uansett underlag.



PRODUSENTEN

Vinterbil: Piggdekk-kledd i godt driv opp i fjellheimen. Fire lykter foran betyr sekserbil.

girkasser med 4 trinn som standard. Som tilvalg kunne man få en 3-trinns automat fra ZF. Etter hvert kom både 5-trinnskasse, og 4-trinns med overdrive som tilvalg. En sportskasse med 5-trinn og «dogleg mønster» (som betyr 1. gir til siden og ned) skal også ha vært mulig å velge. Denne er svært ettertraktet i dag – om du finner en, da den var forbeholdt 320 med sekser og 323i.

Ellers var BMW svært stolte over å kunne presentere en svært trafikk sikker bil, hvilket fremkommer i brosjyrematerialet. Deformasjonsone foran, selvbærende karosseri med ekstra avstivere og forsterknin-ger, kollapsbar rattstamme, samt ettergivende motorfester

og kardangtunnel slik at motor og girkasse «sklir» ned og bak ved kollisjon for å redusere persons-kader til fører og passasjer foran. Med E21 introduserte BMW også et nytt konsept for interiørstylingen, nemlig å lene både midtkonsol-len og dashbordet mot føreren. Alle kanter, knotter og betje-ningsenheter var avrundet og polstret som en del av bilens passive personsikringselemen-ter. Bilens dashbord preges av store, runde og letteselige analoge klokker for drivstoff, temperatur, turteller og speedometer. Varsellys er forbeholdt oljetrykk, lading, håndbrekk og for slitasje på bremseklossene. Ellers er førermiljøet av den mer stilrene og gjerne litt spartanske sorten. Her finnes ingenting annet enn det aller nødvendigeste for å kontrollere ens motorkjøretøy. Nemlig.

Knekk i stolpen

Designspråket til E21 er både nytt og kjent. Spesielt på de firesylindrede bilene med enkle frontlykter er slektskapet til 02-serien svært tydelig. Der 02-serien var mer avrundet og hintet til sin forgjenger «Neue Klasse», var E21 mer linjerett og stram i sitt språk. Et designspråk som først så dagens lys med E12 5-serien tilbake i 1972, hvilket er absolutt forståelig da både E12 og E21 ble designet av Paul Bracq. Både E12 og E21 har den berømte «Hofmeister kink'en» i C-stolpen, et designelement BMW før og siden er kjent for å bruke. Fronten på E21 domine-res av «kidney-grillen», som nærmest er frittstående fra resten av fronten, et designele-ment BMW har holdt fast ved siden tidenes morgen og som de har gitt litt vel mye Møllers Tran i de siste årene. Apropos fire sylindre – fra 1975 til 1981 var 316 med 89 hk innstegsmo-dellen, som gjorde 0–100 km/t på 14 sekunder og 160 km/t i toppfart.



PRODUSENTEN

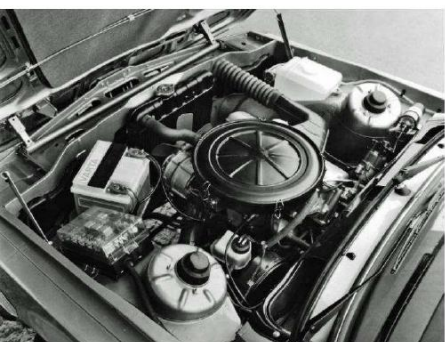
Gullars: Er det den kjente barne-TV-figuren bak rattet, på vei fra Regnbuebyen? Tvisomt. Fargen er dog lik og meget oppkvikkende. Krom sidespeil betyr før facelift.



Grepa dame: Umiskjennelig 70-talls stil. Kjørehansker for ekstra stilpoeng, så vel som bedre grep om rattet.



Drivhus: Lyst og førerorientert miljø, her ødelagt av sort-hvitt foto. Legg merke til hvordan instrumentene er vinklet mot føreren.



Motorrom: Kompakt motorrom med god adkomst. Svart, litt kjedelig luftfilterboks tilsier forgassermotor.



Foureyes: Fargefrisk pre-facelift 3-serie. Enkleste tegn på det er sidespeil i krom. 4 lykter betyr 320 eller bedre, med 6 sylindre.

hestekrefter. 0–100 går unna på 8,7 sekunder og toppfarten stopper ikke før ved 190 km/t. Slettes ikke dårlig!

Tidene forandres

Ved slutten av 1979 innså BMW at tidene begynte å

Dette endret seg i 1981, da 315 entret markedet som følge av den andre oljekrisen tilbake i 1979. Faktisk ble denne solgt i enkelte markedet til begynnelsen av 1985, samtidig som arvingen E30 gjorde sitt inntog. 315 hadde en strupt versjon av 316-motoren med 75 hk Dette påvirket naturligvis prestasjonene: 0–100 km/t på 14,8

sekunder, toppfart på 154 km/t. I 1980 økte motorvolumet på 316 til 1,8 liter. Effekt og prestasjoner forble uforandret. Snakker om prestasjoner, både 318- og 320-motorene ga E21 brukbare prestasjoner med 0–100 tall på under 12 sekunder. Det er først med 323i at det virkelige begynner å gå varmt for tellerverket. 143



Rensket: Bilen er rensket for emblemer og annet unødvendig dilldall. Akkurat denne er restaurert av BMW Classic.



Pottetett: Doble eksosrør betyr sekser. BMW prøve seg på et mer sentrert oppsett, men det ble skrotet.

forandre seg. Krom var ikke lenger like salgbart som før og folk trengte en forandring. Sidespeil i krom ble byttet ut med plastspeil mer integrert i døren (med elektrisk justering). Sidelister med kromstripe ble nå endret til sort plast. Fronten ble revidert noe med en ny splitter og spoiler. Interiøret fikk seg også et løft. Turtelleren fikk et «økonomener» hvor lave turtall var merket grønt for mer «økonomisk» kjøring, samt at layout generelt fikk et mer moderne preg med vrihjulsbrytere på varmeapparat, kupevifte og aircondition. Pre-facelift hadde horisontale glidebrytere. Utvendige dimensjoner forble like: 2.6 meter akselavstand,

4.35 meter lang, 1.61 meter bred og 1.38 høy. Vekt på 1020 til 1180 kg alt etter motor og utrustning. 1980 så også noen forandringer: 1.8-literen i 316-modellen yter 89 hk etter en liten justering. 320i i Sverige selges med 318i-motoren og litt mer standardutstyr da 320-sekseren ikke var godkjent for det svenske markedet.



WIKI/JEROEN COEBERGH CC0.

Facelift: Innstegsmodellen 316 fra 1979 eller nyere. Borte er sidespeil i krom til fordel for sort plast.



PRODUSENTEN

Sølvgutt: Sølvblå farge er både diskret og elegant samtidig som den lyser godt opp. Emblemet i grillen tilsier at du bør legge deg tilbake i høyrefilen.



PRODUSENTEN

Fargeglad: Oransje lakk er sprekt.



PRODUSENTEN

Nyrene: BMWs kanskje sterkeste varemerke.

Stilrent: Designet på E21 er stilrent ned til hver minste detalj. Enkelt, men allikevel forseggjort.



PRODUSENTEN

Alpinist

Vi kan ikke skrive om E21 uten å nevne Alpina, racerbil-byggeren som ble leverandør av spesialutviklede BMW-modeller med røtter tilbake til tidlig 60-tallet. Alpina skjønte fort at E21 hadde potensial. I 1976 kom de med fire forskjellige motorpakker med effekter fra 120 hk til 170 hk. Når BMW selv lanserte 323i, fant Alpina enda mer potensial i bilen og transplanterte like greit inn 2,8-literen fra storebror 528i med noen tips og triks så klart.

Resultatet ble Alpina B6. Effekt? 200 hk og 248 nm. Senere toppet effekten seg med 218 hk, nøyaktig det samme som BMWs egne 3.5-liter. For de som ikke ville ha helt full pupp, kunne Alpina tilby sin C1 2.3 med 170 hk.

Selv om Alpina presset motorene til det fulle, var det alltid med brukervennlighet og lang levetid i tankene basert på egen erfaring innen racing. Dog var det ikke nok å bare pøse på med effekt. Kjøreegenskapene måtte matche, så understell og



WIKI/JEROEN COEBERGH CC0.

Orientert: Førerorientert interiør, pre-facelift.



CHRISTOPHER SKJÅVELAND

Mer moderne: Interiøret med litt mer moderne preg slik det ble levert fra og med slutten av 1979. Her er det dog påsatt Alpina-ratt og girkule.

bremser ble kraftig oppdatert. Legger en først såpass i en bil er det greit om den synes ute i trafikken også. Derfor ble alle Alpinas biler utrustet med sportslige dekor-striper, tøffere felger, spoilere og et interiør med matchende striper som utsiden. Alle Alpinas modeller både da og nå anses som egne modeller og ikke en oppjålet BMW.

Enden på visa

1983 er offisielt siste året for E21. Arvtageren E30 så dagens lys i 1982 og er nok den mer kjente av de tidlige 3-seriene. E30 hang med til 1991 (til 1994 som stasjonsvogn) da den ble avløst av E36, som hang med til 1998. En har med andre ord mye å velge mellom om man vil ha en ultimatt kjøremaskin som veteran hobbykjøretøy. E21 er nok dessverre den vanskeligste

å komme over. Selv om den solgte godt, har den levd litt i skyggen av sine etterfølgere med det resultat at det ikke ble tatt vare på fryktelig mange. Skulle du ramle over en, pass på at den er rustfri. Rustproblematikk er like gjeldende her som andre biler fra den tiden.



CHRISTOPHER SKJÆVELAND

Alpinist: Alpina B6 i klassisk sølv med blå og grønne striper.



WIKI/MATTHEW LAMB, CC BY-SA 2.0

På steroider: Med joggedress og treningssko i Group 5 320 Turbo-form er musklene lett synlige.



PRODUSENTEN

URbanebil: Med E30 kom også M3 og resten er historie.



PRODUSENTEN



WIKI/VAUXFORD CC BY-SA 4.0

Cabrio Coach: Ikke bare er dette en Baur kabriolet, men en Alpina C1 i tillegg. Denne skal nok få håret til å flagre, tenker vi.



WIKI/BEEMWEJ, CC BY 3.0

Sprut til tusen: Mekanisk innsprøyting fra Bosch gjør susen!

E36: Moderne klassiker: Tidlige E36 er nå 30 år og dermed godkjent som veteranbil.



Tunga Rallyt Åkarsvängen 2025:

Sesongavslutning i sensommersol

Like sikkert som at høsten er her, arrangeres Tunga Rallyt Åkarsvängen i Södertälje. Arrangementet, som er et veteranbilløp for nyttekjøretøyer 30 år og eldre, tiltrekker seg mange, også fra Norge.

Tekst og foto: Tormod Granath-Magelssen

Tunga Rallyt er navnet på det svenske veteranbilløpet for nyttekjøretøyer som arrangeres av Motorhistoriska Sällskapet (MHS) i Sverige. Det avholdes to Tunga Rallyt i løpet av sesongen. I mai arrangeres Tunga Rallyt Väst i området rundt Göteborg. Det andre arrangementet er på en

måte sesongavslutningen i Sverige. Det heter Tunga Rallyt Åkarsvängen og foregår i området rundt Södertälje, med start ved chassisporten til Scania, mens målgangen er lagt til Scantias hovedkontor. Begge arrangementene tiltrekker seg mange entusiaster, men Åkarsvängen er tradisjonelt det

som har flest deltagere. Arrangementet, som har eksistert i mange, mange år, er i samarbeid med Scania Sverige.

Årets versjon av Åkarsvängen foregikk i fint sensommervær, og solen skinte fra en skyfri himmel. Det var flere norske deltagere i løpet, som foregikk på en ca. 100 km lang runde på

gamle veier i distriktet. Underveis var det poster der man fikk bryne seg på mer eller mindre vanskelige oppgaver. MHS hadde et stort antall funksjonærer i sving for å gjennomføre det hele.

Antall deltagere har gått litt opp og ned gjennom årene. I år var det påmeldt 140 kjøretøyer, ▶

Urørt: Tor Doseth fra Sør-Fron stilte med 1967 Scania-Vabis LS76. Vi liker slike som er i originalstand og bærer spor av et langt liv i transportens tjeneste.



Tar plass: Å arrangere veteranbilløp for nyttekjøretøyer er plassmessig krevende, men hos Scania i Södertälje fikk alle plass.



For skogskjøring: Superfin Volvo F16 tømmerbil 1990-modell imponerte.



Långtradare: Fin Scania LBS 111 fra 1976 med lang slepovgn bak.



På tur: Fin Scania-Vabis BF56 fra 1965.



Utrykning: Finsk Volkswagen ambulanse fra 1956.



Berger 1:
Superstrøken
1973 Volvo
G89 6x2
strålte i solen.



Berger 2: Ex-militær for tøffe bergningoppdrag. 1993 Volvo FL10 6x6 ble lagt godt merke til.



Scania-samler: Cees Zandbergen fra Nederland er en stor Scania-samler. Han holder til i området rundt den lille landsbyen Ijhorst, som er mest kjent for sine idylliske skogsområder, der han har sitt private Scania-museum. Han stilte med en av sine Scaniaer, en 1975 Scania LS111. Artikkelforfatteren besøkte museet i 2017.



Langtur: Jens Skoug fra Brøttum hadde med seg flere reisende i denne fine 1961 Scania-Vabis med Repstad-karosseri.



Kort og høy:

Volvos svar på topsleeper fikk navnet Eurotroter og ble lansert i 1985. Den var beregnet på volumtransporter, men ble ikke noen storselger.



Klassisk: 1966 Scania-Vabis L76 med semitrailer i herlige ASG-farger.

i tillegg dukket det opp noen etterslengere. Det er hovedsakelig svenske deltagere, men Norge er også ganske godt representert med flere deltagere, både med lastebiler, vogntog og busser. I tillegg så vi både finner og nederlendere blant de deltagende kjøretøyene.

Starten gikk fra Chassisporten hos Scania i Södertälje klokka 9.00, og hvert kjøretøy og fører ble behørig presentert

for de mange publikummerne som hadde møtt opp. Etter ferdigkjørt runde var målgang ved Scanias hovedkontor i samme by.

NMVs utsendte fikk være med Veteranbussgruppa i Østfold i deres fine 1967 Scania-Vabis BF76 med karosseri fra T. Knutsen. Det er



Klar for avgang:

Arne Fossler fra Ørje stilte med en 1967 Scania-Vabis LS76.



Lett last: 1949 Borgward 1000 er liten, men blir lagt godt merke til. Motoren er en liten 1,4 liters firesylindret bensinmotor på 30 hestekrefter.

snakk om en turvogn som har tilhørt Trafikkselskapet Glom-Buss i gamle Tune kommune. Bortsett fra en omlakkering er bussen i fin originalstand, og den gikk som en klokke på hele turen som endte på 1221 kilometer.

Takk for en fin tur folkens! ☺





Ryggsekk: Flott 1957 Scania-Vabis LS71 Regent med boggikjerre.



Gammel goding: Volvo B10 ble en stor suksess for Volvo etter lanseringen i 1936. Her en feiende flott 1938-modell.



High Speed: 1935 Chevrolet HS fikk lange blikk. HS står for «High Speed».



Ettertraktet: Volvos N-biler ble eksportert i hopetall som bruktbiler, og er sjeldne i dagens veteranbilmiljø. Her en flott N725 6x2 fra 1975.



Kanonbil: I 1954 anskaffet det svenske politiet denne Magirusen med vannkanon, for å kunne spre demonstranter. Den ble aldri tatt i bruk til det, og er nå en del av Polismuseets samling.



Flyplassbil: 1957 Scania-Vabis LS71 Regent med strøggregat for bruk på flyplasser.



Turvogna: Norsk Motorveteran var med Veteranbusssgruppa i Østfold i deres fine 1967 Scania-Vabis turvogn.



Kran: Flott Volvo Titan med kran.



TipTop: 1963 Volvo L4751 Raske Tiptop (Kjempe i Norge) var Europas første lastebil med tippbart førerhus, skal vi tro Volvo. Det er ikke helt sant. Britiske Foden lanserte tippbart førerhus noen måneder før Volvo.

Hygge: Mat må man som kjent ha. Her har noen glade herrer rigget seg til med kokeapparat og «Bullens Varm Korv» som varmes rett i boksen. En svensk klassiker.



Vogntog: Det er ikke nødvendigvis størrelsen det kommer an på.

1985 Suzuki GV 1200 Madura:

Maduraen Knut aldri glemte

Da Harley-Davidson lansert sin nye modell Softail 1340 i 1984 var det flere mc-produsenter som ville ha en bit av custom-kaka i det amerikanske mc-markedet. Blant disse fant vi Yamaha Virago, Honda Magna, og sist men ikke minst Suzukis kraftfulle V4, GV1200 Madura. Vi har truffet Knut Brattvik som en gang eide en Madura, og som aldri helt kunne glemme den.

Tekst og foto:
Hallgeir Muren

Det amerikanske mc-markedet er det største enkeltstående sådan, og det selges årlig flere hundretusen motorsykler. Naturlig nok har Harley-Davidson hatt et solid grep om customkundene, men midt på 1980-tallet var det flere mc-produsenter som så muligheten i dette segmentet. Yamahas muskelbunt V-Max ble en populær cruiser. Med en kraftpakke av en V-4 motor som plantet 145 hk i asfalten var den lei å komme forbi ut av lyskrysset. Hondas V65 Magna



Softchopper: segmentet for denne typen motorsykler økte i omfang på 80-tallet, og med Madura 1200 utfordret Suzuki Harley-Davidson i customklassen.

var også relativt potent, og det samme var Suzukis V4, GV1200 Madura.

Kjøpte helt ny Madura

Knut Brattvik fra Strømmen har etter mange år uten MC, tatt opp igjen interessen, og i våres dro han til Namsos for å hente hjem samme typen sykkel som han aldri glemte, men i litt kraftigere versjon. Som nyutdannet politimann midt på

1980-tallet cruiset han rundt i Oslo på en Suzuki Madura, vel å merke en 700-kubikker.

-Jeg kjøpte den splitter ny våren 1985, og den ble brukt flittig til både korte og lengre turer. I løpet av det første året ble den kjørt over 10 000 kilometer, sier Knut.

Etter hvert ble det familieforøkelse, og Maduraen ble solgt, men aldri glemt. Knut legger til at «jobben min i



Keep it cool: den store radiatoren sørger for effektiv kjøling av de 4 sylindrene.

Original: Knut hentet Maduraen i Trøndelag tidlig i vår, og sykkelen er både uskrudd og i meget fin originalstand. Ikke dårlig etter 40 år.



Kraftfull: V4-motoren på 1200-kubikk leverer kreftene fra lavt turtall og opp gjennom turtallsregisteret, uanstrengt og uten vibrasjoner.



Kraftoverføring: Suzuki valgte kardang i stedet for kjede, noe som nok var fornuftig på flere måter. Mindre vedlikehold, mindre støy og mer egnet til å overføre kreftene fra den kraftfulle V4-motoren ned i asfalten.



Elegant: Skiltet og baklyset er naturlig innfelt i salensryggstøtte. Fin detalj.



Komfortabelt: Suzuki glemte ikke passasjerer når de designet Madura, tvert imot. Bakpå 1200-kubikkere sitter en både sikkert og ikke minst komfortabelt.

Oversikt: på 80-tallet begynte teknologien å bre om seg på motorsyklene. Instrumenteringen ble mer omfattende og ga føreren informasjon og oversikt over tingenes tilstand, som bl.a. temperaturen på kjølevæsken, hvilket gir som var i bruk og nivået i bensintanken.



Custom: Typisk softchopper-stil med høyt styre, et karakteristika på mange customsykler.

Kripos krevde mye reising rundt om i verden, og dermed var det lite aktuelt å ha en sykkel stående ubrukt hjemme i Norge».

Madura 1200

Etter at Knut kom hjem fra utenlandstjeneste for noen år siden begynte tankene om en Madura å dukke opp i minnet. Våren 2025 sveipet han innom finn.no, og der sto drømmen, eller nesten enda bedre; det var en 1200-versjon. Hva mer kunne han ønske seg? Sykkelen er solgt ny i Norge, og Madura 1200 ble solgt kun i 1985 og



Soft: myke linjer preger bensintanken.

1986. Knuts eksemplar har så vidt passert 50 000 km, og sykkelens tilstand vitner om at de tidligere eierne virkelig har tatt vare på den. Knut forteller

at «Jeg har tatt en service på den, og skiftet olje, oljefilter, luftfilter og tennplugg». Sykkelen er utrolig hel og pen, og uten rust på de originale

chromedelene. 1200-kubikkere er betydelig sterkere enn 700-kubikkere, og V4-motoren leverer hele 117 hk

Våren var i emning da vi traff Knut for å se nærmere på Maduraen. Da hadde han akkurat kjørt en tur rundt Hurum-landet, med lunsj på Holmsbu og sol fra skyfri himmel. På spørsmål fra meg om sykkelen står til forventningen får jeg raskt til svar at «Den er helt fantastisk, og bedre enn min gamle 700-kubikker, med et enormt bunndrag». «Pass deg for fotoboksene» sier jeg i det Knut smiler lurt tilbake, drar ned visiret og lar V4-motoren få kjenne på et øyeblikk av stram wire.

AARNES

AMERIKANSKE BILDELER

HANSEN GROUP

Besøk, ring eller mail oss for et tilbud på service og slitedeler
Vi har alt på lager for EU-godkjenning av din bil

TLF: 69 97 19 00 www.aarnes.no

Jellestadveien 35, 1739 Borgenhaugen

BREMS

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



WAGNER
Brake Products

Raybestos

DORMAN
NEW SINCE 1918

ALCARDONE

CLASSIC PARTS



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

ECKLER'S
Family of Automotive Parts Companies

MAC'S

Classic
INDUSTRIES

ELEKTRISK

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



ACDelco

MSD
IGNITION

STANDARD

DORMAN

MOTOR & DRIVLINJE

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



MOOG

precision
universal joint

TRANSTAR
TRANSTAR INDUSTRIES

DORMAN

RARE PARTS
STEERING AND SUSPENSION

OEM & KAROSSERI

GM GENUINE
PARTS

Ford

GENUINE
PARTS

Mopar
CHRYSLER CORPORATION
GENUINE PARTS

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

ECKLER'S
Family of Automotive Parts Companies

LMC
TRUCK

Classic
INDUSTRIES

RACE PARTS



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

Holley
EFI

MSD
IGNITION

RACEPAK

UTSTYR

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



TILSETNINGER

RISLONE SPESIALISERER SEG PÅ TILSESTNINGS
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.



DORMAN

RARE PARTS
STEERING & SUSPENSION

MOOG

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 slitedeler 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, besøk vår stadig utviklende nettbutikk på: www.aarnes.no eller komme innom oss i Sarpsborg.

Mc-treff:

Indian Summer Meet 2025

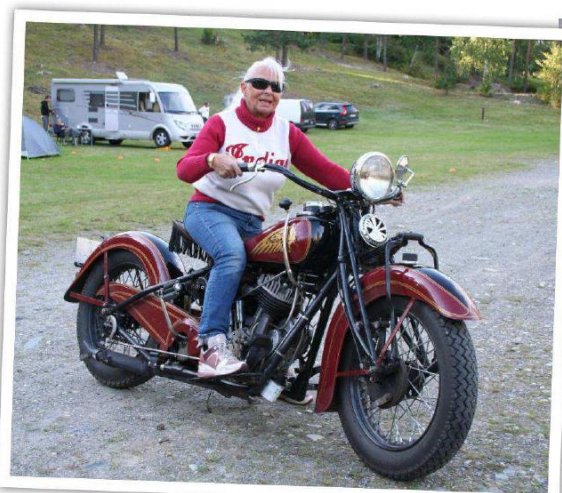
Tekst og foto:
Hallgeir Muren

Med sommerens godvær langt inn i august ble det ikke langt unna en Indian summer de den norske Indianklubben samlet stammefrender fra inn- og utland på Hunderfossen. Klubben er nå tilbake i Gudbrandsdalen der treffet fant sted første gang, og hva er vel mer naturlig enn å knytte arrangementet tett til nasjonens motorkulturelle stolthet, Norsk vegmuseum.

Norsk Indian Klubb arrangerte sitt 20. Summer Meet midt i august, og dermed ble treffet på Hunderfossen et aldri så lite jubileum. Summer Meet har vært arrangert flere steder på Østlandet siden klubben ble etablert, men årets treff var litt som «å komme hjem». På Hunderfossen er «stammen» tilbake i Gudbrandsdalen der det hele startet tidlig på 2000-tallet.

Styret i Indian-klubben hadde lagt ned et grundig arbeid i forkant, og kunne tilby deltagerne ulike aktiviteter gjennom helgen. En av disse var demonstrasjon av en god gammel wiregraver på Norsk vegmuseum. Styret i klubben har lenge vært bevisst på å koble treffet opp mot kultur, og på den måten skape en helhetlig ramme rundt arrangementet. I så måte er samarbeidet med Norsk Vegmuseet perfekt, for kultur på hjul liker veteranentusiastene.

Øvrige aktiviteter som bl.a. hill-climb på Losna, og slow-race på treffplassen var også populært. Deltagerne liker aktiviteter, og det ble ikke spart på kruttet i de bratte motbakkene under hill-climben. Tradisjonen tro var det festmiddag lørdagskveld med premiering i ulike kategorier,



Hjemmestrikka: Lilleba Volle stilte tradisjonen tro opp i flott genser med Indian-logo, som hun har strikket selv. Sykkelen, en Indian Chief fra 1937, har hun fartet rundt på i 20 år.

Som far så sønn: 2 generasjoner Indian-fans; Lars Baardsgaard (t.v.) er en bauta i det norske Indian-miljøet, og sønnen Erik har gått en god «skole» hos sin far. De hadde med denne flotte Chieffen til Hunderfossen.

og utlodning av Indian-relaterte premier.

Årets Summer Meet trakk i overkant av 70 deltagere, fra både Norge, Sverige og Tyskland, og de mest kjente modellene fra Indian, som er Powerplus, Scout, Sport Scout, Four, Motoplane og Chief, var å finne på treffplassen. ☺



Tilbake til røttene: Nå er Indian-klubben tilbake der det hele startet, i Gudbrandsdalen, og i tett samarbeid med Norsk vegmuseum. Det gir klubben muligheter til motorkulturelle programinnslag, noe årets treffdeltagere satte stor pris på.





På rekke og rad: Årets Sommer Meet bød på flere flotte 4-sylindrede modeller, deriblant Indian Four og ACE. F.v. Gunnar Ole Vadset m. ACE Standard, 1922-modell, Veimar Samuelsson fra Sverige m. Indian Four «402», 1929-modell, Stein Fossheim, klubbformann, Arne Bjørn Hoel, treffansvarlig, Jan Ove Flovik-holm m. Indian Four «438», 1938-modell, Gert Arne Dickson fra Sverige m. Indian Four «439», 1939-modell, og Kurt Dale m. Indian Four «440», 1940-modell.



En speider: De mindre Indian-modellene, som denne Scouten på 750 kubikk fra 1932, var populære blant de som ønsket seg en mindre og mer lettkjørt motorsykkel. Scout som oversatt betyr «speider» var og er en ettertraktet modell.

Kjør sakte: Klubbens formann Stein Fossheim på vei til slow-race. Han behersket kunsten å kjøre sakte uten å sette foten i bakken, men måtte til slutt se seg slått på målstreken.



Amerika-koffert: Indian Power Plus 1916 med sidevogn. Eller skal vi si Amerika-koffert? Bagasjeplassen er det i hvert fall ikke noe å si på.



Entusiast:

Halvor Midtvik salet opp Chieften, en 1200-kubikker fra 1948, og tok turen fra hjembyen Larvik. Han har kjørt Chief i mange år, og kan ikke tenke seg noe annet.



Godt brukt: Patinerte veteraner er et tegn på at de blir brukt.



Delemarked: Et aldri så lite swap-meet var det også plass til, og kanskje fant noen akkurat den delen de trenger for å få sykkelen komplett.



På plass: Dag Gryttingslien gjør entre med sin Indian Chief.

Nordisk forbrødring: Rootes i fokus



Burud: Populært med besøk på Norsk Motorhistorisk Senter.

Tekst og foto:
Asbjørn Rolseth
arolseth@online.no

Med base på Tyrifjord Hotell i Vikersund samlet Rootes-entusiaster seg til tre dagers Nordisk Rootes-treff i august. De fleste fra Rootes Car Club Norway, men også noen fra tilsvarende klubber i Danmark og Sverige. Det nordiske treffet går på omgang mellom landene.

Treffkomiteen hadde lagt opp et allsidig program med besøk hos Jawas Vitner på Snarum, lunsj på Blaafarveværket, omvisning på Norsk Motorhistorisk Senter på Burud, tur til Vikersundbakken og selvsagt festmiddag på hotellet.

Rootes Car Club Norway ble stiftet tilbake i 1990, på initiativ fra ildsjelene Geir Aspheim og Harald Marthinsen. Det viste seg å bli en levedyktig klubb som kunne notere medlem nr. 200 i 1994. Eget medlemsblad kom allerede i 1991, fra 1998 under navnet «Sir William's» som en honnør til mannen bak bilkonsernet, Sir William Rootes.

Modellprogrammet til Rootes omfattet mange merker og

modeller, fra vanlige familiebiler og sportsbiler til små og store varebiler og lastebiler. Noe for enhver smak, som betyr at bilparken i klubben byr på mye variasjon. Har du en Hillman, Humber, Singer, Sunbeam, Sunbeam-Talbot, Commer eller Karrier er du velkommen i miljøet – det gjelder også Simca og Talbot fra perioden etter at Chrysler tok over Rootes-konsernet i 1967.



Jawas Vitner: Thorbjørn Formo er forstander i sin egen menighet på Snarum. Hans budskap er at man skal stelle godt med gamle motorsykler, særlig dem det står Jawa på. Rootes-medlemmene satte pris på besøket hos den entusiastiske mc-profeten, som også var med som guide på Norsk Motorhistorisk Senter på Burud.



Styre og stell: Rootes Car Club Norway administreres av denne gruppen – fra venstre Tom Einar Warlo (leder), Bjørn Berge (sekretær), Geir Aspheim (redaktør), Edvard Wedøe (styremedlem) og John Morken (kasserer). I tillegg nestleder Bjørn Are Kjærstad, som ikke var med på bildet.



Sunbeam Rapier convertible: Snerten utgave fra 1961, som ble norsk i 2017 og eies av Svein Erik Storsveen fra Nesbru.



Sunbeam Imp: John Morken fra Vinterbro kom med treffets eneste Imp, en 69-modell.



Alpine fra Raufoss: Lars Erik Nilsen Strandvik kom med sin 1961 Sunbeam Alpine, som har vært i Norge siden den var ny.



Sunbeam 90: A-11010 er en 57-modell som kom til Norge i 2010. Eier er Rolf Schau fra Nesbru.



Alpine fra Skogbygda: Pål Erik Carlsen eier denne 1966 Sunbeam Alpine Series V som ble solgt ny i Norge.



Hillman Hunter: En av de mest vellykkede familiebilene fra Rootes, produsert fra 1966 til 1977. Her en 1969-modell som ble solgt ny i Norge og nå eies av Hallgeir Strandvik, Bybrua.



Alpine fra Spydeberg: B-987, en 1965 Sunbeam Alpine, tilhører Leif Erik Martiniussen.



To gode venner: Lenge før begrepet «influenser» kom på moten, påvirket Rolf Sundvoll (83, t.v.) Geir Aspheim (69) til å bli heftet på Rootes-bilene i ung alder, noe som indirekte førte til at Rootes Car Club Norway ble stiftet. Rolf fra Hønefoss har blant annet jobbet som mekaniker hos Rootes-forhandleren Blystad Auto og kjørt buss for Engeseth Busslinjer, han har eid flere Rootes-biler og deltok på treffet med sin 1962 Hillman Minx.



Hillman Minx: Volummodellen fra Rootes var populære i Norge. Her representert ved Edvard Wedøes 1957 Minx DeLuxe, Bjørn Berges 1961 Minx DeLuxe og Roar Vardens 1964 Minx Series V.

Scanias busser gjennom tidene:

Tidlig i rute

Både Tidaholm og Scania-Vabis var tidlig ute med sine omnibusser, men det skulle bli sistnevnte som fikk suksessen. Vi har tittet litt på bussene fra den svenske produsenten, fra den første og opp til 80-tallet.

Tekst: Tormod Granath-Magelssen

Det er alltid en kamp om å være først ute med noe. Hvem var for eksempel først i Sverige med å produsere en buss? Det kunne ikke være Volvo, da de ikke var påtenkt ennå. Da gjenstår det to svenske produsenter, Tidaholm og Scania-Vabis.

1908 eller 1911

Da det bega seg var det bare to aktuelle produsenter å velge mellom, og begge var ganske ferske i faget. Ikke så rart når vi snakker om 1908 til 1911. De fleste mener nok at Normarksbussen som Scania-Vabis leverte i 1911 er den første svenskproduserte bussen. Men det er litt avhengig av hvordan man definerer buss. Normarks-

bussen var innelukket og tok 15 passasjerer, men et par år tidligere hadde Tidaholm levert to «omnibusser», også de med plass til 15 passasjerer, til Falköping-Mössebergs Bilbolag. Men bilde av Tidaholm-bussen minner ikke mye om det vi forbinder med buss, mer om en liten lastebil der man sitter på benker på planet. Det må jo legges til at ingen av bussene ble noen stor suksess, ikke minst på grunn av elendige veier og skeptiske myndigheter.

Større interesse

Det koster å være pioner og det tok tid før bussproduksjonen tok av skikkelig. På 20-tallet ble det bygget et antall postbusser som også hadde 12 passasjer-

plasser. Mot slutten av 20-tallet begynte markedet å ta skikkelig av. Selv om konkurransen fra utenlandske produsenter var stor, klarte Scania-Vabis å få innpass hos større aktører, blant annet det statlige jernbaneselskapet. I perioden 1920 til 1929 produserte Scania-Vabis 427 busser.

Racerbussene

Stockholms Centrala Omnibus AB (SCO) startet opp med persontransport i Stockholm i 1923, utstyret var busser bygget på lastebilchassiser. I 1925 investerte de i sine fire første busser fra Scania-Vabis, og leveransene økte i årene fremover. I perioden 1926 til 1930 fikk de levert 30 fire-sylindrede busser. Disse fikk kjælenavnet «racerbusser». Årsaken var at bussen med sine moderne toppventilerte

motorer presterte godt. Bussmodellen het Type 8404, men kom etter hvert som en grommere variant, Type 8406, med bl.a. sekssylindret motor og bremses med vacuum-servo. En av bussene er restaurert og tatt vare på.



Først?: Nordmarksbussen ble levert i 1911. Chassis med kjededrift kom fra Scania i Malmö, mens karosseri og motor kom fra Vabis i Södertälje. Den regnes som den første svenskproduserte bussen, men Tidaholm leverte faktisk to åpne omnibusser rundt 1908.



Racerbussen: 1928 Scania-Vabis Type 8406 fikk kallenavnet «racerbussen», og hadde plass til 40 passasjerer, hvorav 24 fikk sitte. Denne er restaurert og bevart.



Første frembygde

Tredvetallet var tiåret der Scania-Vabis bygde flere busser enn lastebiler. Busstransport var en stor greie, men med det måtte man også produsere større busser med bedre passasjerkapasitet. Med et

statlig akseltrykkskrav på bare 4 tonn, var det vanskelig å utnytte forakseltrykket på en snutebuss. Spårvägsbolaget importerte en Leyland Tiger frembygd buss i 1928, dette for å se på det nye konseptet. Ved å flytte førerplassen helt frem i

bussen havnet sjåførens vekt på forakselen, mens det ble frigjort plass bak til flere passasjerer. Tidaholm nappet umiddelbart på ideen, men Scania-Vabis lå hakk i hæl. Etter å ha studert både engelske og amerikanske løsninger, kom så den

Bussnostalgi: Et herlig bilde fra et busstorg i Nord-Sverige 1951. F.v. Scania-Vabis B63, B22, B63, B63 og B16.

► **I vinterland:** En Scania-Vabis B62 i Jockmökk i 1951.



Bulldog: I 1932 kom Scania-Vabis med sin første frembygde buss, som fort fikk tilnavnet «Bulldogbussen». Her en Type 8307 som ble levert til Mölnlycke Bil & Omnibus AB i juli 1932.





Norsk-svensk romantikk: Et herlig bilde av en Scania-Vabis B71 med Larvik-karosseri på nordnorske veier. Var det Vestvågøya Rutebiler som var eieren?



Amerikaner i Sverige: Scania Metropol var en lisensbygget Mack-buss med Scania-Vabis rekkeåtter. En stor buss med god svingradius. Bussen var i tyngste laget for sentrum av Stockholm, så Scania-folket tok frem en kortere og lettere variant som fikk navnet Capitol.



Buss med utsikt: En herlig turbuss tilhørende GDG Biltrafik AB, som klart er inspirert av amerikanske turvogner med utsikt. Den er bygget av Arvika Karosserifabrik og er en 1953 Scania-Vabis B83. Den har åttesyndret motor, og vi regner med at det er samme rekkeåtter som ble brukt i Scania-Vabis Metropol? Det skal visstnok ha blitt bygget en serie på seks slike busser. En er bevart og eies av Helsingborgstrafikkens Museiförening.

populære bulldogbussen i 1932 med motoren plassert inne i bussen, ved siden av sjåføren.

I løpet av tredvetallet skulle bensinmotorene fases mer og mer ut, først til fordel for Hesselmann-motorer og i 1936 kom så den første Scania-dieselen.

Modernere tider

Etter de harde krigsårene var det nye tak, fremtidsoptimisme og utbygging som sto i fokus. Og busstransporten ble ikke noe mindre viktig. En av de mer spesielle bussnyhetene på

femtitallet var nok Scania-Vabis Metropol.

Eventyret om Scania-Vabis Metropol startet egentlig i 1948 da en delegasjon fra Stockholms Spårvägar dro på studietur til New York for å se på kollektivtransport i verdensmetropolen. Blant annet fikk de en prøvetur med en splitter ny og moderne busstype, nærmere bestemt Mack C50. Bussen hadde plass til 135 passasjerer, og hadde brede dører for ekstra rask av- og påstigning. Sterk motor, automatisk girkasse og en ekstremt god svingradius var



Nye markeder: Scania-Vabis var tidlig på plass i Latin-Amerika. Her en 1961 Scania-Vabis B75.



Turvogn: 1967 Scania-Vabis BF76 tilhørende Veteranbussgruppa Nettbuss Østfold. Bortsett fra en lakkering er bussen i urørt originalstand. Karosseriet kommer fra T. Knudsen.

andre viktige momenter på den nye busstypen. SS-delegasjonen lot seg begeistre, og vel hjemme igjen kontaktet de de svenske produsentene om en lignende buss. Scania-Vabis endte med å få lisens på bussen og i årene 1953–1954 produserte Scania-Vabis 200 eksemplarer av Metropol. Bussene satte sitt preg på Stockholm med sitt tunge, amerikanske utseende og gikk i trafikk frem til Sverige gikk over til høyrekjøring i

1967. Selv om de fortsatt var i god stand, ville det blitt for kostbart å bygge dem om til høyretrafikk. Derfor ble nesten alle bussene solgt videre til India.

Scanias busseventyr fortsatte på 70- og 80-tallet, og i dag er Scania en stor bussaktør, ikke minst i Skandinavia.

Kilder: Scania Kavalgade 1891 – 1991, Wikipedia

TA VARE PÅ BILEN DIN :)

Multifunksjonell ruststopper og elektrospray

Fluid Film Spray beskytter effektivt mot korrosjon, samtidig som den smører og gir langvarig beskyttelse for wirer, motorer, elektriske anlegg, sikringer, låser, hengsler og dører.

Fluid Film er basert på lanolin (ullfett) og er et unikt produkt som ingen har klart å kopiere. Vi har over 80 års erfaring globalt i tøffe miljøer som skipsfart, luftfart og forsvar.

FLUIDFILM.NO



1969 CZ 125 Sport:

Tempo-killer

Under Jawaklubbens Vestlandstreff (omtalt i forrige utgave av NMV) kom vi over et riktig klenodium i form av en CZ 125 Sport i urestaurert originalstand. Ringreven Rolf Rørvik har nese og teft for slike saker.

Tekst og foto:
Christopher Skjæveland

CZ, kort for Ceská Zbrojovka, var en tsjekkisk våpenprodusent som i 1932 begynte å produsere motorsykler hovedsakelig i 125-350cc segmentene. I 1949 ble Jawa og CZ statlige og havnet inn under CSAZ. Men begge fortsatte noen år som vennlige rivaler. På midten av 50-tallet ble de slått sammen med Jawa og således er det naturlig å støte på en og annen på et Jawa-treff. CZ gjorde det stort i racing, men klarte aldri kampen mot de rimeligere japanske motorsyklene på 70-tallet. Det hører med til historien at italienske Cagiva kjøpte motorsykkeldelen av CZ i 1993 med intensjon om å sette i gang produksjonen igjen. Dette gikk ikke som planlagt og i 1997 ble det kroken på døren for Cagiva og med i dragsuget gikk også CZ som motorsykkelmerke. Heldigvis har merket en sterk og trofast tilhengerskare internasjonalt, mye takket være sin satsing innen racing.

Helskøn storfråsare

CZ Sport, som sykkelen strengt tatt heter sett bort fra motorstørrelse, ble dog ingen suksess i Norge av en enkelt årsak: Den ble ikke solgt her. På tidspunktet da den kom var lettvekterreglene annerledes og modellene hadde rett og slett for høy effekt. Danmark led samme



skjebne, mens svenskene var langt mer joviale – «Klart du kan köpa» sa søta bror. Sykkelen kom i to varianter «för 16 år och up» som det så herlig står i de svenske brosjyrene: en 125cc på 11hk ved 5750 omdreininger og en 175cc på 15hk ved 5600 omdreininger. Kompresjonen ligger på 8,6:1 for 125-kubikkeren og 8,7:1 for storebroren.

Sykkelen er nett, men ikke liten. 195 cm lang med 129,5 cm akselavstand, bredde på 65 cm og våtvekt på 160 kg. Toppfarten ble oppgitt til 110 km/t for den «lille» og 125 km/t for den «store». Slettes ikke dårlig! Selv med det som var rimelig heftig fra Tempo's side i form av deres 125 Sport, hadde ikke nubbesjanse å henge med i svingene med beskjedne (i forhold) 6,5 hk. I Sverige ble

Blid og fornøyd:
Rolf Rørvik har
hjerter for CZ
– og Jawa!

Skryt: CZ Sport er en «helskøn storfråsare», skal vi tro den svenske brosjyren.



Motstridende: Den danske brosjyren presiserer mer enn én gang at sykkelen på ingen måte kan skaffes. Hvorfor lage en brosjyre da?

CZ Sport markedsført som en «helskøn storfråsare» og «en maskin med ax och krut i motoren», noe Rolf underbygger der han på ingen måte legger skjul på at sykkelen går svært godt. Dog kommer det lure smilet fort når vi ber ham presisere nøyaktig hvor fort den går. CZ 125 Sport innledet en ny epoke for merket, hvor ytelse og kjøreegenskaper sto i tett fokus. Igjen, racing var i høysetet. CZ Sport kom faktisk med et oljeinjeksjonssystem kalt «Posilube», dog er dette

frakoblet på Rolfs sykkel for øyeblikket.

Levd liv

CZ'en til Rolf har levd et behagelig liv, men levd litt allikevel. Til Norge kom den i 2009 og ble kjøpt som gave fra far til sønn. Det gikk ikke lenge før sykkelen ble parkert, da sønnen var med i MDG og mente hardnakket at han på ingen måte kunne bli sett med et slikt fremkomstmiddel. Den bytter eier et par ganger og blir stående parkert og delvis





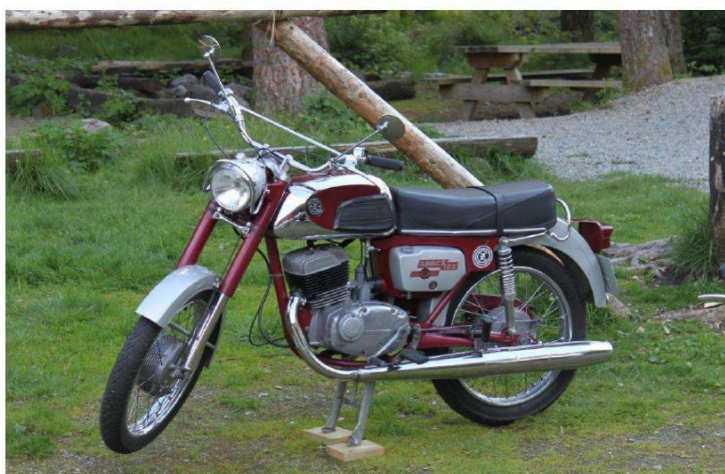
Veltebøyle: Over lykta går det en veltebøyle i krom. Disse er visst ganske vanskelige å få tak i.



Araldit: CZ-emblemet på tanken er et av de få nye tilskuddene på sykkelen. Det er laget av araldit, en slags epoksyharpiks slik som det opprinnelige, da det originale var knekt.



Patina: Originalitet og patina trumfer restaurasjoner. Slik er det også her. Sykkelen er såpass velholdt at den må få beholde sine bruksspor. Legg merke til «posilube» på dekslet. Bak sidedekselet ligger oljetanken.



Tidstypisk: CZ 125 Sport er nokså tidstypisk i sitt design med ektefeller og trommelbrems, bensintank i krom med lakkerte felt og frittstående baklykt uten bakstykke. Perfekt 60-tallsdesign.

Stilige saker:

En lekker blanding av krom, burgunder, sort og grå. Dekalene på sidedekslene er originale.

demontert fra 2017 til 2024 da Rolf nærmest ramler over den. Sykkelen ble med hjem på tilhenger og etter noen kvelder i garasjen var sykkelen oppe og gikk igjen. Dette er trolig en av de beste bevarte av sitt slag i landet, så urørt og original som den er. Litt har det selvfølgelig vært å sette fingeren på, det skulle bare mangle når en mekanisk doning står mer eller mindre i ro over tid. Rolf er samler av rang og har ikke for vane å tynne ut i samlingen. Selv om det viftes med sedler under nesen på ham er han standhaftig nok til å styre salgstankene unna. Når man vet hva man har, da har man det, kan vi konkludere. Under treffkvelden ved vårt besøk spøkes det fra mer enn én om at Rolfs klenodie er «up for grabs». Så får vi se da, om det plutselig står et nytt navn på vognkortet.

60 år med Mercedes-Benz serie 108/109:

Stilikoner i luksusklassen

Mote, arkitektur og biler: 1960-tallet var et tiår med endring og innovasjon. Designet var preget av moderne, diskret estetikk med klare linjer og funksjonelle former. Det gjenspeiler seg også på biler.

Nå er det 60 år siden 108/109-serien til Mercedes-Benz hadde premiere på IAA-utstillingen i Frankfurt.

Tekst og foto: Mercedes-Benz Bearbeidet av: Tormod Granath-Magelssen



Stjerner i sikte: Det er 60 år siden Mercedes-Benz 108 ble lansert, en klassisk bil med fokus på komfort. Her en vakker 250 SE.

Aret er 1965, Mercedes-Benz presenterer den nye luksusmodellen med seriebetegnelsen 108, med modellene 250 S, 250 SE og 300 SE i rampelyset på International Motor Show i Frankfurt am Main (IAA). 300 SEL følger i 1965, med en forlenget akselavstand og en komfortabel luftfjæring, og får sitt eget modellserienummer: 109. Som klassikere er disse to forgjengerne til Mercedes-Benz S-Klasse for lengst blitt legendariske.

En milepæl

De som sto bak utvikling og design av den nye modellserien hadde nok en gang levert på topp. Rette linjer, en lav taklinje og store, elegante vindusflater gir et vakkert design, samtidig som de store vindusflatene gir god sikt ut. I sitt design av 108/109-serien kombinerte stylist Paul Bracq funksjonalitet, komfort og eleganse i et og samme kjøretøy. Den velkjente grillen fikk nå et nesten firkantet format. Resultatet er overbevisende den dag i dag: modellserien 108/109 fremstår fortsatt som attraktive og moderne. Rett og slett tidløse.

Suksessen lot ikke vente på seg. Modellen ble en bestselger innen sitt segment, og føyer seg fint inn i rekken av luksus-



Velkjent: Det er ingen tvil om at det er snakk om en Mercedes-Benz av ypperste klasse med denne fronten.

kjøretøyer fra Mercedes-Benz. I 1972 kom etterfølgeren 116 og for første gang ble serien offisielt kalt S-Klass.

Alle versjonene ble levert med skivebrems rundt om og bremsekraftbegrensere på bakakselen. I tillegg hadde den en hydro-pneumatisk kompensasjonsfjær bak, for å kompensere ved tung last. I utgangspunktet var det bare rekkeseksere under panseret. 250 S hadde 130 hk (DIN), mens SE hadde 150. I utgaven med «E» i betegnelsen, var det snakk om bensin-innsprøytning fra Bosch.

I 1969 presenterte de så 300 SEL 3.5 med den nye V8-motoren M 116 med 3,5-liters

slagvolum og Bosch D-Jetronic bensin-innsprøytning. Effekten var 200 hk (DIN). Noen eksportmarkeder, som USA, mottar søstermotoren M 117 med 4,5-liters slagvolum. Det er første gang at storskala-produserte V8-motorer brukes hos Mercedes-Benz.

Drivverk fra 600

Allerede i mars 1968 kommer toppmodellen 300 SEL 6.3 med det kraftige drivverket hentet fra den store 600 (W 100). Det er en V8-motorer på 250 hk koblet til en egenutviklet firetrinns automatisk girkasse. En grom sedan med gode fartsressurser er resultatet. 0–100 går unna på 6,5 sek- ▶



Maskinist: Under panseret finner vi en sekssylindret bensinmotor på 2.5 liter, utstyrt med innsprøytning. Effekten er på 150 hk.



Elegant: Interiøret osrer av kvalitet med utstrakt bruk av skinn og edeltre.



Oversikt: Slik ser det ut fra førerplassen.

Tidløs: Designet på 108/109 er tidløst og elegant.



under, og toppfarten er på 220 km/t. Totalt 6526 kunder velger denne spesielt kraftige versjonen, og blir opp for å nyte luksus, ytelse og sportslighet i en Mercedes-Benz sedan.

Fra 1965 til 1972 er 108/109-modellserien en del av sortimentet til Mercedes-Benz, og statistikken viser over 382 000 solgte kjøretøyer. Det er et imponerende tall for denne generasjonen, og en enestående suksess for markedssegmentet på den tiden. Dette er også grunnen til at så mange av disse kjøretøyene fortsatt er tilgjengelige i dag.



Skiferie: Med dekk utstyrt med grovt vintermønster var det tid for vintersport. Her en 250 S.



Marint miljø:

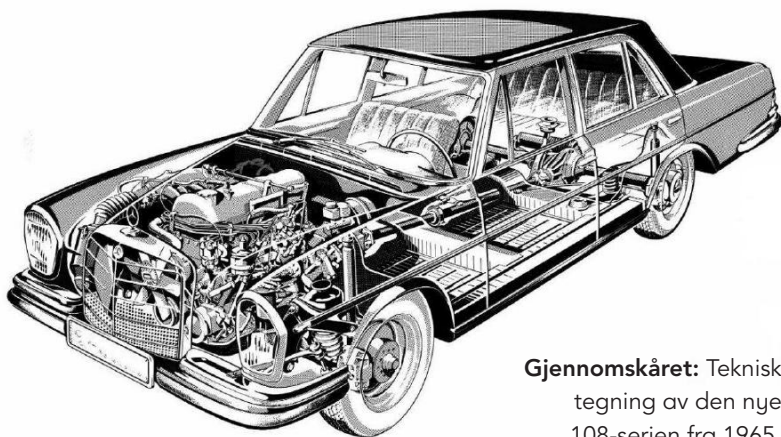
Det var mer svung over reklamebildene av biler før i tiden.



Fintfolk: En sjåfør venter på sine prominente passasjerer. Bilen er Mercedes-Benz 300 SEL, altså 109-serien. 3 liters motor og 170 hk



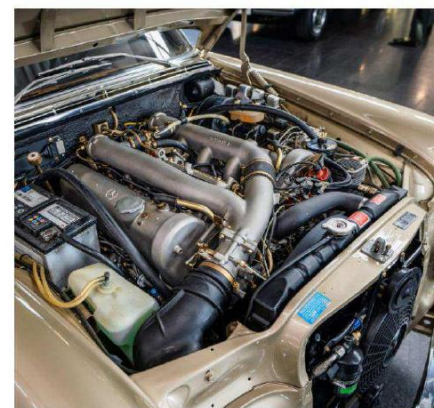
Med V8: i 1968 lanserte man 300 SEL 6.3, utstyrt med en 6.3 liters V8 på 250 eller 300 hk.



Gjennomskåret: Teknisk tegning av den nye 108-serien fra 1965.



Diskret: Mercedes-Benz har aldri slått det stort opp på emblemfrenten.



Kraftpakka: Motor og automatgirkassa er hentet fra den store Mercedes-Benz 600.

Etter en betydelig prisøkning for rundt ti år siden, har de høye prisnivåene for kjøretøyer som tilhører 108/109-modellserien steget ytterligere litt. For eksempel har en 280 SE 3.5 i god stand (Grade 2) nå overgått

EUR 30 000-merket, mens 300 SEL 6.3, som toppmodell, spiller i sin egen liga, ikke bare teknisk, men også når det gjelder verdi: topp kjøretøy (Grade 1) går for over EUR 90 000.

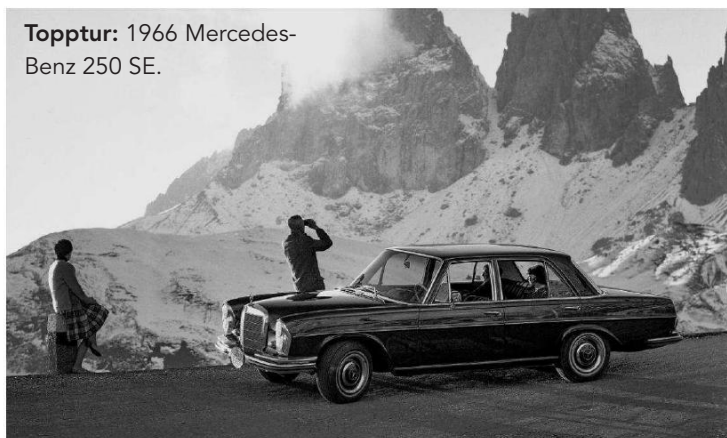
Originale deler

Hvordan er det så å restaurere eller vedlikeholde en av disse Mercedesene? Mange Mercedes-Benz 108/109-modeller er fortsatt i regelmessig bruk. Mercedes-Benz Classic originale deler gjør dette mulig. Disse delene er produsert nøyaktig i henhold til produsentens spesifikasjoner, og med sin høye pålitelighet og holdbarhet sørger de for at klassikerne med en stjerne forblir på veien i autentisk stand. Fokuset i den omfattende porteføljen er på reservedeler og slidedeler som er relevante for kjøresikkerhet. De fleste deler kan sendes til kunder innen 24 timer via det verdensomspennende nettverket av salgspartnere.

For tiden er rundt 2100 originale deler tilgjengelig for 108/109-serien, inkludert viktige overhaldingsdeler for M 100-, M 108- og M 130-motorene, som sylindertopper, kamakslar, råder, stempler, veivaksel-lager og oljepumper. Frontruter i tre versjoner er tilgjengelig igjen: varmeisolerende (grønn) med grønn kile, varmeisolerende (grønn) uten grønn kile og klar uten varmeisolasjon.

Har du lyst på en slik Mercedes-Benz? Da kan det hende du kan gjøre en god handel i Norge. Det ligger noen bra eksemplarer på Finn til en god del lavere priser, enn det disse modellene oppnår på kontinentet.

Topptur: 1966 Mercedes-Benz 250 SE.



VOLVO 400 POWER



Tekst og illustrasjon: **Petter Tysnes**

Problemfri Volvo F12 Intercooler. Bedre kan vi ikke få den!

Ja slik lød lenge slagordet fra Volvo, om denne modellen som blei utrolig populær, og ikke minst en volumselger over hele kloden. Mange av de er fremdeles i virksomhet, både i Norden og i den tredje verden. Og det tretti år etter at den gikk ut av produksjon. En ikonisk bil og modell kan man vel si.

Her har vi siste utgave av Volvo F12, med EDC-motor,

TD123ES på 405 hk og 1700 Nm, i tillegg til 12-trinns SR1700 girkasse med range, splitt og krabbegir.

Denne bilen i demoversjon med de klassiske stripene og Sörling dumperkasse.

Fra 1977 til -94 (-95) kunne F12 fås med i alle fall 8 forskjellige motorutgaver her på berget, TD120C på 350 hk, TD120G på 330 hk, TD120F på 385 hk, TD121G på 329 hk, TD121F på 385 hk, TD122F på 356 hk, TD122FS på 396 hk,

TD123ES på 405 hk. Der finnes også motorer med små variabler på betegnelse, blant annet bokstavene etter tallet som indikerer slagvolumet. Som Penta/industri-motor finnes også en rekke forskjellige utgaver, både i båt (mariniserte motorer) og i anleggsmaskinene, i tillegg til i bussene.

Den første 12-literen, TD120A blei jo som kjent introdusert i F/G89 og seinere N12.

Litt andre varianter i snutebilene N12 og NL12, for eksem-

pel TD120E på 326 hk. Snutebilen fikk ikke intercooler-motor før introduksjonen av sixpence seinsommeren -83. Og NL12 i Sør-Amerika lurte jeg meg på om ikke fikk D12-motor (FH-motor) etter hvert.

Godt mulig jeg har glemt noe i forbifarten.

Jaja, uansett, her har dere en forholdsvis fersk illustrasjon fra «Tegnekantoret» med en viden kjent lastebilmodell fra Göteborg.



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**

Vi ønsker med dette å gi dere en kort firmapresentasjon samt et kort innblikk i historien og vareutvalget til Sarpsborg Motor AS.

Det hele startet mer eller mindre i 1979 da Vidar Komperød kjøpte Aarnes Motorverksted og registrerte firmaet som Sarpsborg Motorverksted. Tidlig på 80-tallet ble det startet med egenimport av motor- og automatgirdeler til amerikanske biler og firmaet Sarpsborg Motor EPD (Engine Part Div.) ble grunnlagt. Sarpsborg Motorverksted ble i 1990 solgt til Tore Kvam og Sarpsborg Motorverksted og Sarpsborg Motor var etter det 2 helt uavhengige firmaer.

Sarpsborg Motor EPD ble i 2001 gjort om til A/S og flyttet til nåværende lokale ved Kampenes Industriområde i 2005.

I perioden fra tidlig 80-tallet og frem til flyttingen til Kampenes i 2005 var hovedtyngden av vareutvalget kun motor- og automatgirdeler til amerikanske biler. Noe av grunnen til dette var at lokalet i Elvegata var fylt til bristepunktet og det var ikke plass til å lagere noe annet. Det ble det forandring på når man fikk 900kvm til rådighet i det nye lokalet!

Sakte men sikkert ble utvalget øket med motordeler som vannpumper, pakningssett, ventiler, løftere, kamakslar, registersett, oljepumper og lager til ikke-amerikanske biler som vi importerer direkte fra Fai AutoParts i England.

Fra 2007 ble så utvalget øket med forstilling og bremsedeler til amerikanske biler og light trucks og vi har i dag et vesentlig utvalg av slike deler på lager. Disse delene blir importert direkte fra Raybestos og Federal-Mogul Motorparts i USA.

I 2014 var det tid for nok en utvidelse av varespekteret da vi startet samarbeid med flere kjente leverandører av brems, understell og service deler til Europeiske og Asiatiske biler / light trucks. Det som ikke lagerføres skaffes raskt fra disse.

I første halvdel av 2019 sto det nye lager påbygget ferdig og vi fikk da totalt 1700kvm å boltre oss på. Og når nabobygget kom opp for salg så kjøpte vi det også slik at lagerkapasiteten ble øket med over 500kvm.

Vi lagerfører også store mengder med olje og smøremidler fra Nederlandske Eurol i ett eksternt 300kvm lager. Olje lagerføres både i 1L / 5L og 20L kanner eller på 210L fat.

Det vil si at vi i dag kan være behjelpelig med deler og utstyr til "alle" typer biler og light trucks på det norske markedet. Det eneste vi ikke skaffer / lagerfører er karosserideler og bilglass.

På grunn av Sarpsborg Motor sin historie er det mange som forbinder oss med motor- og automatgirdeler kun til amerikanske biler men det har som nevnt ovenfor forandret seg betraktelig med årene. Dette er noe vi ønsker å gjøre folk oppmerksomme på at er et utsagn som tilhører fortiden.

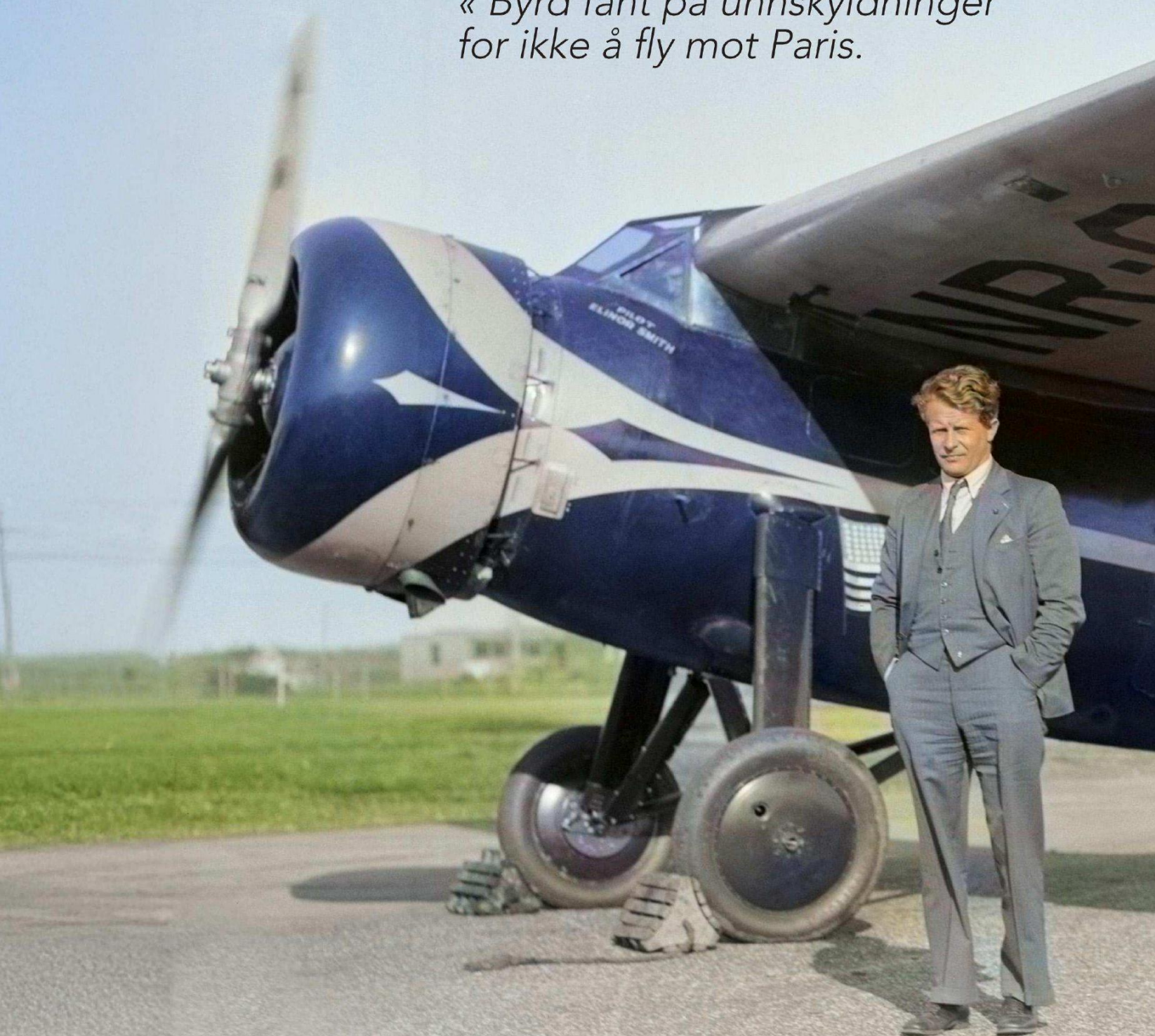
Har du eller ditt firma behov for deler til europeisk, asiatisk eller amerikansk bil / light truck?
Ikke nøl med å ta kontakt med oss, vi er 16 ansatte som strekker oss langt for å hjelpe våre kunder!

Surf gjerne rundt på vår webside www.sarpsborgmotor.no for å se litt av utvalget eller opprett deg som kunde i vår nettbutikk som selvfølgelig er åpen 24/7 hele året. Du er selvfølgelig også velkommen til å ringe, besøke eller sende oss en e-post.

Sarpsborg Motor AS: Your Parts Supplier.

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

« Byrd fant på unnskyldninger
for ikke å fly mot Paris.



Nordmannen ble kalt «Viking of the air»

Bernt skulle vært først

Han tok flyverutdannelsen i Norge, ble en svært dyktig pilot og jobbet som mekaniker for Roald Amundsen i 1926. Året etter kunne Bernt Balchen ha blitt den første til fly over Atlanterhavet, hadde det ikke vært for at sjefen hans, admiral Richard Byrd, var så fryktelig nervøs.



GETTY IMAGES/KOLORET AV REDAKSJONEN

Allsidig type: Flypioneren og krigshelten Bernt Balchen ble født i Tveit (nå bydel i Kristiansand) og utdannet seg til flyver i Norge. Han ble en svært dyktig pilot og flymekaniker og en ettertraktet ressurs. Her foran Amelia Earharts nyinnkjøpte Lockheed Vega Monoplane.

Tekst:
Thorkild Gundersen

Sommeren 1927:
Verden holder pusten og følger med skrekkblandet fryd der vågale pionerflygere kappes om å bli førstemann til å fly non-stop mellom New York og Paris. Første uken i juni tror verden at franskmennene Nunegasser & Coli skal bli de historiske første, da de tar av fra Paris med kurs for New York.

Men de to våghalsene nådde

aldri over det store havet – de styrtet i døden på ukjent sted og fikk trolig en våt grav. Det begynte for alvor å haste for amerikanerne. De vil nødlig la europeerne få denne enorme prestisje-seieren.

I New York kjempet tre team natt og dag med å få sine pionerfly klare til den dristige overflygingen. Hvem ville komme på vingene først? Dristige Charles Lindbergh drev et soloprojekt, med et enmotors fly, et bitte lite team og et

enda mindre budsjett. Han ble levnet liten sjanse.

De store avisene mente det sto mellom jødiske Charles Levine og admiral Richard E. Byrd. Levine var en sleip forretningsmann som hadde lagt seg ut med alt og alle, og som stadig skiftet mannskap fordi han ikke tålte trynet på folk.

Den mer sympatiske admiral Byrd var knapp favoritt blant bookmakere. Han var en navngjeten eventyrer som

hadde et team på 40 personer og et budsjett på svimlende 500 000 dollar. Han hadde satt ingeniør Tony Fokker til å bygge et tremotors fly, «America», som skulle frakte et mannskap på fire over Atlanten.

Byrd var en mann av store handlinger, men enda større ord. PR-kåt, skrytende og med evnen til å tøye sannheten til egen fordel. Det han ikke fortalte noen, var at hele prosjektet var fullstendig ▶



PAUL BERGE/NASJONALBIBLIOTEKET

På Svalbard: Roald Amundsen sammen med det som trolig er Richard Byrd i Ny-Ålesund. Møtet skjedde i forbindelse med Byrds ferd mot Nordpolen med «Josephine Ford», som står i bakgrunnen.



ASBJØRN BARLAUP

avhengig av én mann: Piloten. Den 28 år gamle Bernt Balchen fra Tveit.

Fra Finland til New York

Det ble tidlig klart at sønnen til kommunelege Lauritz Balchen i Tveit utenfor Kristiansand hadde eventyrblod i årene. Allerede som 18-åring vervet han seg til den finske borgerkrigen og sloss under Carl Gustaf Mannerheim. Etter et par år som kriger vendte han hjem til Norge og søkte ny spenning – denne gangen i luften.

Han utdannet seg til flyger ved nystartede Marinens Flygeskole i Horten i 1921. Unge Bernt Balchen utmerket seg tidlig som et stort pilottalent. Han var allerede en erfaren pilot da han vervet seg til Roald Amundsens luftskipsekspedisjon i 1926. Amundsens plan var å fly over Nordpolen som førstemann i verden. Balchen ble bakkemannskap og reserve-

Utdannet i Norge: Balchen utdannet seg til flyger ved Marinens Flygeskole i Horten i 1921.

BERNT BALCHEN

1899: Født nær Kristiansand.

1914: Flyelev på Kjeller

1919: Verver seg i den finske borgerkrigen.

1921: Militært flysertifikat Marinens Flygeskole i Horten

1926: Hjelper Roald Amundsen på Svalbard før nordpolflygingen med luftskipet «Norge». Bistår også Richard Byrd, senere admiral, i amerikanerens forsøk på å bli først til å fly over Nordpolen. Jobbet en periode som testpilot for Fokker og Wright.

1927: Balchen flyr Byrds «America» Fra New York til Frankrike - fem uker etter Charles Lindbergh.

1929: Balchen og Byrd flyr som de første over Sydpolen. Med om bord var ekspedisjonslederen Byrd, co-pilot og radiomann Harold June og fotografen Ashley McKinley. For å ha nok oppdrift over Antarktisplatået måtte de dumpe både rasjoner og reservetanker, og de brukte 18 timer og 41 minutter på denne historiske turen, ifølge Norsk Polarinstitutt og formidlingsprosjektet Sørpolen

1941: Officer i U.S. Air Force, oberst to år senere, operasjoner fra Grønland.

1944-45: Leder operasjonene «Sonnie», «Ball», «Sepal» og «Where and When». Flyr flere tusen våpenføre nordmenn fra Sverige til England, leder slipp av våpen og utstyr til Hjemmefronten, flyr norske polititropper, mat og utstyr fra Nord-Sverige til Finnmark.

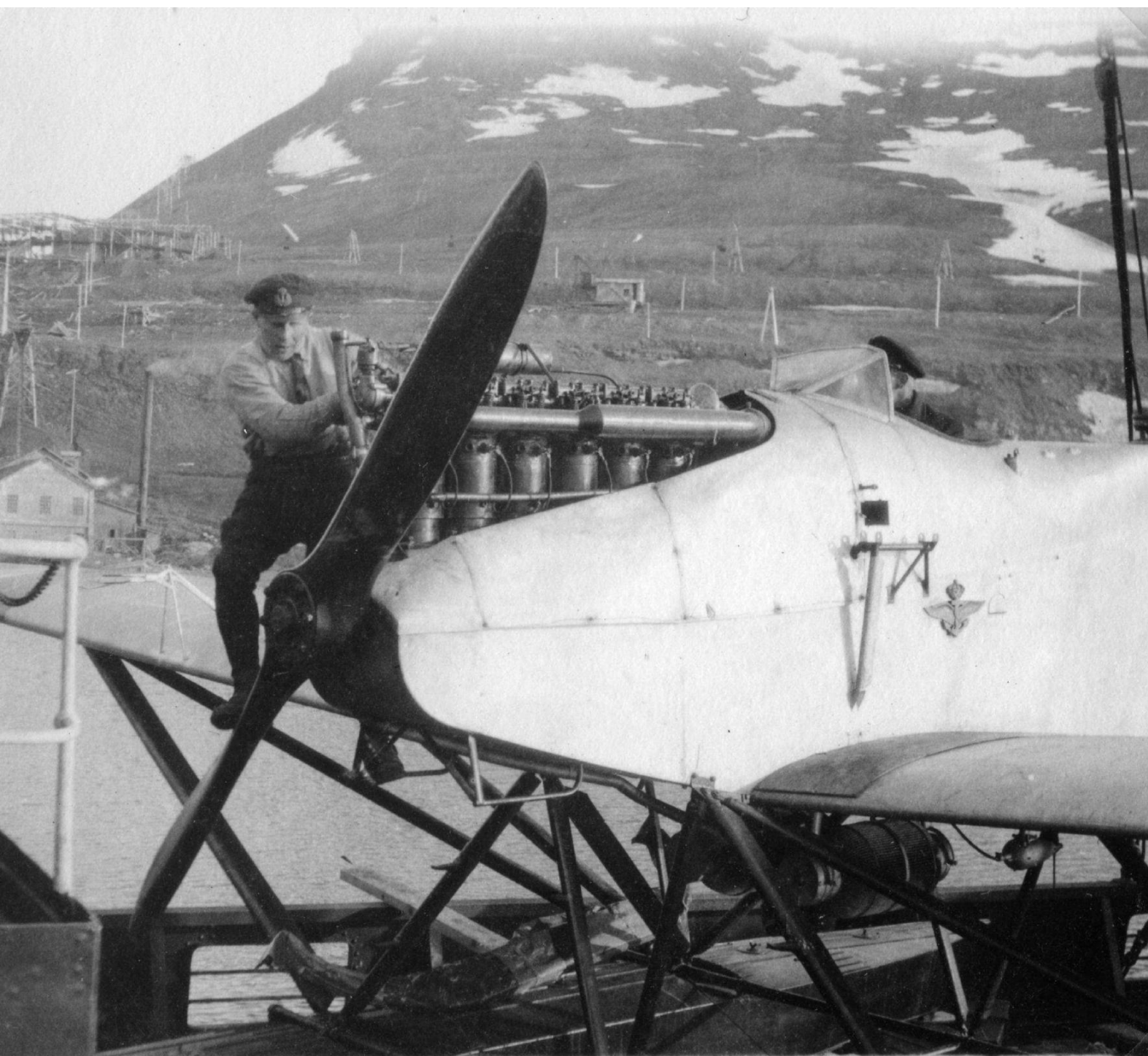
1958: Utgir en selvbiografi hvor han avslører Richard Byrds Nordpolen-bløff.

1973: Dør i USA, gravlegges på Arlington æreskirkegård.

pilot på Svalbard, hvor han traff Amundsens konkurrent, amerikaneren Richard E. Byrd.

Balchen hjalp til med å reparere Fokker-flyet, som Byrd senere skulle hevde at han hadde fløyet over Nordpolen med – som førstemann. Admiral Byrd likte den unge nordmannen godt og inviterte ham med til USA høsten 1926. Eventyreren i Bernt Balchen greide ikke å si nei, og snart var han en del av Byrds omfattende fly- og ekspedisjonsteam.

En ny verden åpnet seg for



NORSK LUFTFARTSMUSEUM

den unge nordmannen i New York. Dette var virkelig mulighetenes land. Og da hotelleier Raymond Orteig vinteren 1927 utlovet en belønning på 25 000 dollar til den første som fløy New York-Paris non-stop, startet et race som fikk hele verdens oppmerksomhet.

Det første som skjedde, var at en rekke lykkejegere prøvde å konstruere langdistansefly og styrtet i døden under testingen. Orteigs pengepremie begynte å ligne en forbannelse. Men Byrd

Redningsaksjon: Da det ble klart at Roald Amundsens og Lincoln Ellsworths forsøk på å fly til Nordpolen sommeren 1925 ikke hadde lyktes, sendte Marinen to av sine Hansa-Brandenburger enmotors sjøfly til Svalbard. Blant mennene som skulle delta i redningsaksjonen var Bernt Balchen, som på bildet sjekker motoren på ett av flyene. Søket etter Amundsen og mannskapet ble avblåst da de ankom Ny-Ålesund med fangstskuta «Sjøliv».

hadde teamet og erfaringen som skulle til for å lykkes. Og han hadde datidens fremste flykonstruktør Tony Fokker i folden. Problemet var bare at Byrds faste pilot, Floyd Bennett, styrtet 16. april under testflyging for Atlanterhavsferden. Han ble alvorlig skadet og var

ute av racet. Tony Fokker var klokkeklar i sitt råd til Byrd: – Gjør Bernt Balchen til førsteflyger!

Lindbergh stjeler konfekten

15. mai 1927 var spenningen på bristepunktet i New York. Alle de tre kandidatene begynte å få

flyene klare: Charles Lindbergh alene i sitt «Spirit Of St. Louis». Byrd og Balchen i «America». Og Levine og hans pilot Clarence Chamberlin i «Columbia».

Været var imidlertid elendig, med regn og storm. Alle må vente. Bernt Balchen var utålmodig. Han ville komme av gårde først. Men admiral Bird gikk i store sirkler rundt seg selv. Han hadde livet kjær, og det skinte gjennom at han var svært skeptisk til å fly fra New York til Paris. Gang på gang ba ►

han om at alle flyets systemer måtte sjekkes på nytt.

Plutselig kunngjorde han at «America» skulle avdukes i en stor seremoni lørdag 21. mai. Seks dager senere. Dermed ga han konkurrentene muligheten til å komme på vingene før helgen.

– Det virket nesten som Byrd benyttet ethvert påskudd for å utsette flygingen, uttalte en hoderystende flykonstruktør i Fokker.

I Levine-leieren var det full krangel blant mannskapet. Den fåmælte, langbeinte Lindbergh fra Minnesota hadde ingen å krangle med. Ikke hadde han nerver heller. Om morgenen fredag 20. mai nærmest snek han seg ut til Roosevelt-flyplassen og klatret om bord i «Spirit Of St. Louis». Fullastet med drivstoff i en enorm tank rett foran cockpiten – som hindret ham fritt syn fremover – tok han av og greide så vidt å unngå noen telefonledninger i enden av flyplassen. Lindbergh var på vei mot Europa. Tilbake sto en fortvilet Bernt Balchen og så drømmen gå i knas.

Størst siden Jesus

Dagen etter, lørdag 21 mai, sto admiral Byrd, Bernt Balchen og teamet deres i New York klare til å «avduke» flyet sitt. Men ingen var interessert. Verdens øyne var rettet mot Paris. Da Charles Lindbergh gikk inn for landing på Le Bourget-flyplassen, hadde han gjennomført en 33,5 timers flytur og en historisk bragd. Franskmenn likte ikke amerikanere i mellomkrigstiden, men Lindbergh ble hyllet som en ekte helt. Kaos brøt ut overalt hvor Lindbergh beveget seg. Over natten oppnådde han en kjendisstatus som knapt noen mann av folket har opplevd før ham.

En New York-avis meldte at det var «den største begivenheten siden Jesu oppstandelse». Da han kom hjem til New York om bord i et marineskip, arrangerte byen en parade for



LIBRARY OF CONGRESS

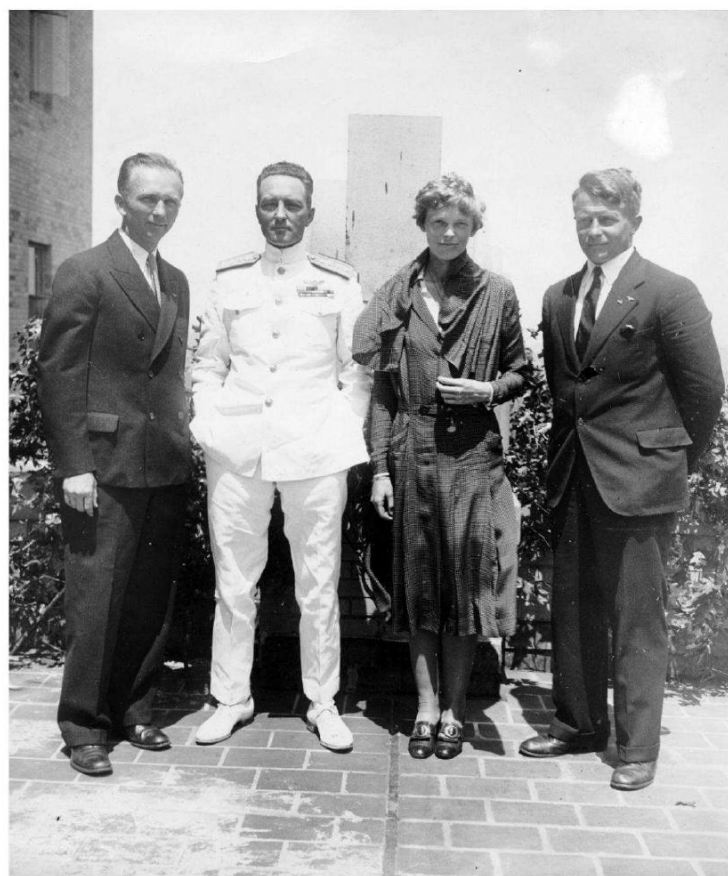
VÅGHALS OG LURING: Charles Lindbergh utnyttet sommel hos konkurrentene og stakk av gårde alene over Atlanteren 20. mai 1927. Etter landingen i Paris ble han møtt av et folkehav overalt han kom.

nasjonens store sønn. Mer enn fem millioner mennesker tok til gatene. Paraden var den første begivenheten som ble kringkastet direkte til hele USA, via radio.

Lindbergh var hottere enn Elvis noen gang skulle bli. Alle ville ha et glimt av ham. Ingen spurte hvordan det gikk med konkurrentene. Litt i det stille greide kranglefantene Levine å bli enig med pilot Chamberlin, og de to fløy «Columbia» over Atlanteren 5. juni. De hadde siktet på Paris, men navigasjonsutstyret den gangen var ikke-eksisterende. De landet på et jorde 18 mil nord for Berlin. Men de skal ha for innsatsen: De fløy lengre enn Lindbergh, og var i luften hele 43 timer.

Nødlander i havet

Hva så med Byrd og Balchen? De kunne ikke være dårligere. Til og med admiralen skjønte at det var gode sjanser for å

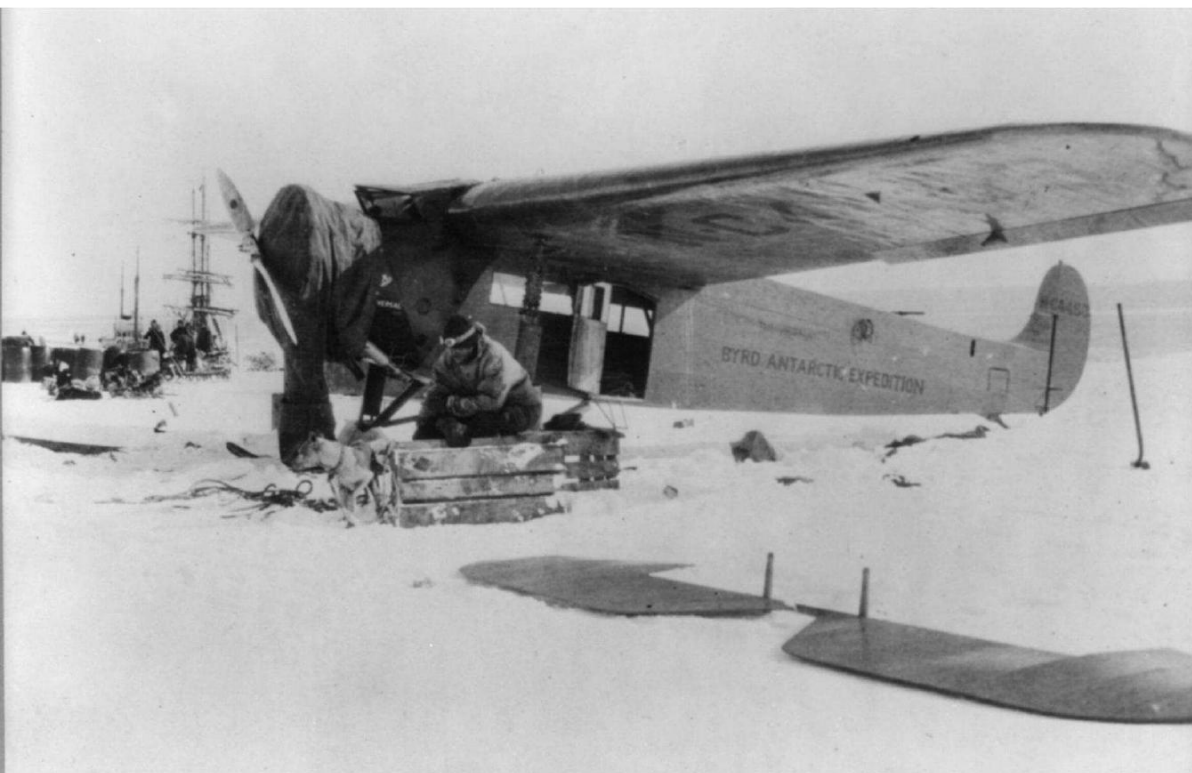


Transatlantisk pilottreff: Lunsj i New York i 1930: Fra venstre: Clarence Chamberlin, Richard Byrd, Amelia Earhart og Bernt Balchen.



Polbløff: Richard Byrd og Floyd Bennett returnerer fra sin angivelige Nordpolen-overflygning i Fokker-maskinen «Josephine Ford». Bernt Balchen avslørte senere at Byrd hadde bløffet om Nordpolen.

PAUL BERGE/NASJONALBIBLIOTEKET



FØRST OVER SYDPOLEN: Byrd bløffet om Nordpolen, men over Sydpolen var han først – med Bernt Balchen ved spakene. Den 28. november 1929 fløy Balchen et Ford Trimotor-fly til Sydpolen og tilbake til basen «Little America» på Rossisen.

LIBRARY OF CONGRESS

Avslørte Byrds bløff

Året før Atlanterhavs-dramaet, i 1927, deltok Richard Byrd i et annet kappløp; førstemann til å overfly Nordpolen.

Roald Amundsen og italieneren Umberto Nobile, i luftskipet «Norge», var konkurrenten. Byrd var først, da han og pilot Floyd Bennett fløy over Nordpolen 9. mai 1926. Det var i hvert fall det han sa.

Men det var ikke lett å bevise. Mange tvilte på at han kunne nå tur/retur Nordpolen fra Svalbard på bare 16 timer, med det flyet han hadde. Bernt Balchen konfronterte ham med dette, og sa han aldri hadde greid å få det flyet opp i så stor fart selv.

Ifølge Balchen skal Byrd ha svart: – Vi greide det da heller ikke. Vi fikk en oljelekkasje og bare sirklet rundt i luften et stykke nord for Svalbard.

Byrd dro hjem til USA og mottok «Medal Of Honor», den største heltemedaljen du kunne motta. Balchen holdt hemmeligheten for seg selv i mange år, men da Byrd døde i 1957, valgte Balchen å fortelle historien i sin selvbiografi året etter. Byrds familie reagerte meget sterkt, og fikk stoppet opplaget på 4000 bøker.

Det sies også at Byrds bror, senator Harry Byrd, i det stille fikk stanset Balchens forfremmelse til brigadegeneral. Ryktene om Byrds bløff fortsatte å svirre. Hadde han snytt Amundsen for æren? Det endelige svaret kom først i 1996, lenge etter aktørens død, da Ohio State University kjøpte Byrds arkiv. Loggen fra flyturen er full av utvisking og omtrentlige beregninger.

Etter alt å dømme hadde Balchen rett i sine mistanker om at flyets marsjhastighet ikke stemte med den avstanden det skulle ha tilbakelagt, og at Byrd bløffet om bragden.

overleve. 29. juni tok de av fra New York, en drøy måned etter Lindbergh.

Før avgang måtte Balchen søke amerikansk statsborgerskap siden dette skulle være et helamerikansk prosjekt. Byrd sa til pressen at Balchen «primært var passasjer, men kunne føre flyet litt da han selv og første-flyger Acosta trengte hvile». Nordmannens rolle skulle



GETTY IMAGES

KRIGSHELTEN BERNT BALCHEN

Ved utbruddet av 2. verdenskrig i 1940 var Balchen en respektert offiser i det amerikanske luftforsvaret, og ble satt til å bygge opp og lede en militær flybase på Grønland.

I 1943 ble han forfremmet til oberst, og hentet til Sverige, hvor han ledet en rekke luftoperasjoner til og fra Norge.

Balchens krigsinnsats for Norge var enorm. Han og flyflåten han disponerte fløy over 4000 flyktninger ut av Sverige, mange av dem til Skottland for militær trening. Han fløy dristige tokt over Nordmarka med dropp av forsyninger til «gutta på skauen» – Milorg.

Det siste krigsåret leder Balchen innflyging av polititropper, mat og medisiner til Finnmark, fra Kallax flyplass i Luleå.

«Nordmannen reddet alle ved sin perfekte landing.»



NTB

VÅT NØDLANDING: Uværet over Paris gjorde at «America» måtte nødlande i havet ved Bretagne. Byrd fryktet for sitt liv, men Balchen gjennomførte en perfekt landing.

nedtones maksimalt. I praksis fløy Bernt Balchen nesten hele veien. Da Balchen overlot styringen til Acosta for å finne matpakka, var flyet farlig nær å styrte. Og da de møtte uvær over Frankrike og ikke kunne lande i Paris, måtte 28-åringen fra Norge foreta en spektakulær nødlanding på grunt vann ved kysten av Bretagne. Alle de fire kom uskadet fra landingen.

– Det var virkelig dramatisk. Jeg hadde ikke tanke for noe annet enn å redde mine kameraters liv, uttalte Byrd.

Balchen satt ved spakene ved landingen, men det var mer av en tilfeldighet. Byrd kunne knapt ha bløffet verre. Nordmannen reddet alle ved sin perfekte landing. Admiralen hadde aldri kommet seg over havet og ned på bakken uten sin norske flyger.

De fire om bord i «America» ble også feiret og hyllet, om enn

OMKOM: Bernt Balchen sammen med Amelia Earhart i 1932. Hun la ut på den da lengste verden rundt-flygingen langs ekvator i 1937, klarte 3/4 av turen, men forsvant over Stillehavet.

ikke som Lindbergh. PR-kåte Byrd uttalte at han «aldri hadde deltatt i kappløpet om å være først, for ham var det viktigst å vise at transatlantisk flyging i større fly, med passasjerer, nå var fullt mulig».

Byrd skulle gjerne ha vært først, og han ville klart det, om han ikke hadde vært så livredd de dramatiske dagene i mai 1927. Flyet hans, og ikke minst hans glitrende pilot fra Norge, var klare for avreise før våghalsen Lindbergh.

Noen ganger koster det dyrt å tvile. Hadde det vært opp til Bernt Balchen, hadde Charles Lindbergh vært henvist til andre plass og glemselens slør. ☺

NØLTE LITT FOR LENGE:

Richard Byrds og Bernt Balchens «America» var så tung at man måtte bygge en rampe for ekstra fart på rullebanen. Da de endelig kom seg i luften, hadde Lindbergh slått dem med fem uker.



NTB



OLE FRIELE BACKER, RIKSARKIVET

I Kirkenes: Bernt Balchen (nummer to fra venstre) i Kirkenes i 1945 sammen med blant andre statsråd Anders Rasmus Frihagen (nummer tre fra venstre).



USA - NORGE

- vi har all frakt du trenger



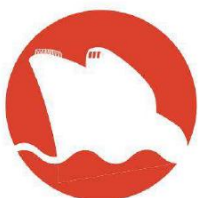
GRATIS KONTO

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



ALLE KJØRETØY

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



OPPHENTING

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



STANDBY

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

Hvordan kommer jeg i gang?

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

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

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

JetCarrier.com TM



Tel: 69 18 40 30

Med svette hender og kokende motor:

Vestlandets villeste

Norges bratteste, smaleste og mest svingete vei er så rå at den er stengt for offentlig ferdsel. Men vi tok sjansen, og besteg Tusenmeterveien fra Ardal til Tyn i en 1937-modell Chevrolet.



kjøretur



Korketrekker: Slik så veien ut da den var ny – Like svingete som en madrassfjær. i dag er tusenmeteren for det meste skjult av kratt og kjerr i fjellveggen.

Tekst og foto:
Håkon Bonafede

Denne historien fant vi i et Vi Menn fra 1988, derav laber bildekvalitet

Det sies at årdølene slapp å gå på tivoli inntil for en generasjon siden.

De behøvde bare å kjøpe bussbillett til Tyin, og dermed fikk de magasug så det virkelig holdt. Gamleveggen, eller Tusenmeter'n som den heter på folkemunne, var eneste veiforbindelsen mellom Årdal og omverdenen helt frem til 1965. Med sine 42 hårnålssvinger opp den bratte fjellsiden – fra 3 til 1080 meter over havet – var veien tortur både for kjøretøy og nerver hos så vel sjåfører som passasjerer. Og ikke minst for innbyggerne i Årdal som levde under konstant trussel om å få flygende busser og biler seilende gjennom hustakene. Men passasjerene på bussruten til Tyin må ha hatt det aller verst. Bussene var spesialbygd med forkortet akselavstand. Allikevel måtte de rygge for å klare de krappeste svingene, og de som satt bakerst, ble hengene utfor veikanten med adskillige meter luft mellom seg og bebyggelsen

langt der nede. Egentlig skulle veien bare vært et geitetråkk i fjellsiden over Årdal hvor Jotunheimen møter vestlandsfjorden, men kraftutbyggere fant tidlig ut at her hvor den endeløse rekken med lavtrykk vestenfra støter sammen med de steile fjellene, kunne man hente ut nok energi til å smelte aluminium til halve verden.

Gamle Svartens utfordring

Rundt 1910 begynte Hydro arbeidet med anleggsveien. Det tok åtte år å få den ferdig, mens rørgaten til Tyinfallene kraftanlegg inne i fjellet først ble fullført av tyskerne i 1944. I dag er Tusenmeter'n stengt for offentlig ferdsel. Hverken grunneieren eller Norsk Hydro tar sjansen på at bilister skal ta frittfall-varianten når de ankommer industribygda. Men vi lar oss ikke stanse da vi når veibommen som er stengt med hengelås på 400-metersmerket. Fortsatt bruker Hydro veien som adkomst når vedlikeholdsarbeider skal utføres på kraftinntakene inne på fjellet, og Nils Petter Kvale (42), opprinnelig fra Valdres, men bosatt i Øvre Årdal, har ►



nøkkelen til bommen. Han lider heldigvis ikke av unødig høydeskrekk, for til daglig henger han rundt i mastene og driver vedlikehold for Tyn kraftverk. Heldigvis for det, for nå er vi på nostalgisens bilmare-ritt med en Chevrolet Master de Luxe, 1937-modell. Med formål å finne ut hvordan det egentlig føltes å være årdøl på tur den gang Tusenmeter'n var eneste alternativ for å komme seg opp av dalen. Gamle Svarten heter Chevrolet'en, som har vært i familien til Nils Petter helt

Berusende utsikt: – Et mareritt av et magesug. Tusenmetern gir like mye adrenalin som et helt Formel 1 -løp.

siden den var splitter ny. Den ser for øvrig ikke så verst ny ut nå heller, blank og fin i lakken som den er, og med nydelig restaurert interiør i rød plysj.

Overlever vi?

Det er imidlertid nervene til sjåføren som imponerer mest. Ikke bare den ukuelige tiltroen til at Gamle Svarten vil overleve påkjenningen, men også fraværet av skjelving, flakkende

blikk og svette håndflater som ellers kunne ha preget en utfordrer av Tusenmeter'n. – Tror du bremsene klarer påkjenningen? – Ja, det får vi da inderlig håpe, svarer Nils Petter og sender ut en fandenivoldsk sky av røyk fra rullingsen. Smeller inn det første av de tre girene, og dermed er vi på tur med sammenbitte tenner. Særlig to ting gjør meg glad på turen oppover. Den første er at motoren aldri klarer å presse farten over 12 km/t i den bratte stigningen. Den andre er alt

krattet og kjerret som vokser vilt og tar bort det verste av den tarmsugende utsikten. Men etter hvert som vi nærmer oss tregrensen, blir utsikten stadig mer påtrengende, og det er bare å prøve å venne seg til den. Det er vel kanskje meningen at vi skal overleve denne dagen også. Gamle Svarten tar det hele med stoisk ro. Tøffer oppover med sin 3,5 liters sta motor. Om den ikke kjører fort, kjører den i hvert fall bredt. Særlig i svingene. Noe jeg smertelig skal få erfare på nedoverturen når



UTFORDRINGEN:

Gamle Svarten tok Tusenmeter-utfordringen på strak arm.

Puster ut: I en alder av 61 år har Gamle Svarten klart sitt livs Everest-utfordring, og puster lettet ut sin siste dampsky. Nils Petter er lettere medtatt, men fattet før nedstigningen tar til.

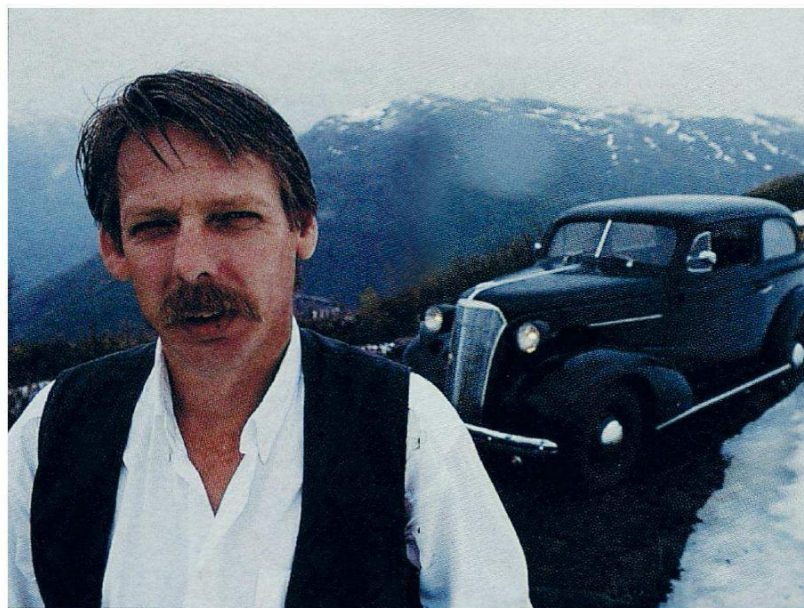
skjerm og stigbrett ser ut til å sveve utenfor veikanten. Det hjelper liksom ikke når Nils Petter peker ut av vinduet sånn om lag 700–800 meter over havet og forteller at her er utsprangstedet for den lokale paragliderklubben.

Motoren koker

Selv om Gamle Svarten jobber som en hest, er den tørst som en kamel. Den første femliters-dunken med kjølevæske drakk den opp allerede på 500 m.o.h. Nå roper den på mer drikke.

Det er ingen fancy lamper som lyser på dashbordet når en 60 år gammel bil begynner å koke. Men Nils Petter værer lukten av varmt radiatorvann. Det passer bra, for akkurat nedenfor svingen ble det støpt et oppsamlingskar for regnvann da veien var ny. Akkurat som den gang må vi ut og fylle opp vanddunken. Neste gang vannmangelen blir prekær, er det bare å fylle opp fra et lite fossefall, og slik klatrer vi hele veien opp fra bekk til bekk. Utrolig nok skjedde det bare én dødsulykke mens veien var i bruk. En franskmann kjørte ut ifølge sagnet en gang på 1950-tallet. Viselig nok var veien regulert med timetrafikk opp og ned slik at man slapp å møte noen i svingene. – Men skriv at valdrisene var de første sjåførene her, for årdølene torde ikke, spøker Nils Petter før vi setter utfor igjen. Det er i hvert fall ikke mindre spennende å kjøre bil ned Tusenmeter'n i dag enn det var før krigen. 🚗

Tørst: Gamle Svarten ble varm, men klarte seg fint så lenge han fikk bekkevann og kjølig luft i gode porsjoner.



Tunga rett i munnen: Nils Petter har full kontroll under nedturen. Men det ble ikke sagt stort inne i bilen.





☆☆☆
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



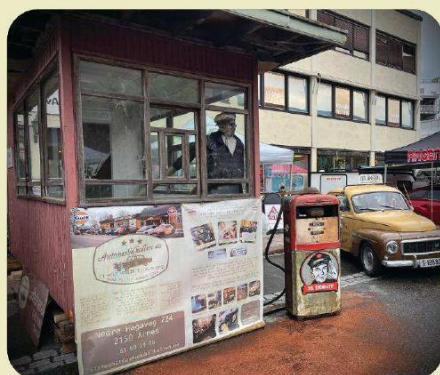
taxi



Bilelektro



Utlånsbil



Kontaktinfo:
63 90 19 56

Firmapost@
automobilhallen.no

Nedre hagaveg 724
2150 Årnes

ADAC RAVENOL 24h-Rennen 2025:



Rekordhelg på Nürburgring

Blanda drops: Et knippe biler på vei ut på GP-strekningen, representert ved to Porsche, Volkswagen og BMW.

Vi skriver slutten av juni og alt fokus er rettet mot Nürburgring, og den 53. utgaven av det klassiske 24-timersløpet. Et av de beste motorsportevents som eksisterer. Selv om hovedløpet handler om moderne biler har de med seg flere supportserier av historisk årgang, noe som gir full utstilling for de aller fleste av oss. Det hele starter, for publikum, på torsdag morgen og holdes gående til søndag ettermiddag, trening, kvalifisering og løp.

Tekst og foto: **Harald Olsen**

Av historisk, eller klassisk, interesse var det i år tre serier som presenterte seg, ADAC 24h-Classic, Cup und Tourenwagen Trophy og Tourenwagen Legenden. Den førstnevnte serien benyttet hele den

legendariske banen, mens de to sistnevnte seriene kun kjørte på Grand-Prix-delen. Her var det som alltid et enormt bredt utvalg av bilmerker og modeller, fra de små Audi 50/VW Derby til de store fra Porsche, samt innslag fra USA. De dominerende merkene på startlistene var, som vanlig her i



Legendarisk: Nürburgring, en av verdens beste motorsportarenaer.

Tyskland, BMW og Porsche.

Det største av disse løpene var helt klart ADAC 24h-Classic, som har vært support i mange år nå. Med nesten 180 biler på startlisten var det duket for fight og action i mange klasser. Blant de startende fant vi blant annet en «norsk» bil, med Hans Peter og Mathias

Havdal bak rattet. Og nettopp den bilen, ja det var ei 1973 Porsche 911 RSR, med en 3,0 liters sugemotor, og ytelse på 300 hk

Det ble kjørt to kvalifiseringer, torsdag ettermiddag og fredag formiddag, før selve løpet, som varte 160 minutter, på lørdag morgen. Startfeltet



Med V8: OPEL DTM Astra Coupe V8 rattet av Klaus Hoffmann og Tim Schrick.



Nordmenn: Årets norske bidrag i ADAC 24h-Classic, far og sønn Havdal i 1973 Porsche RSR.



Bakfra: En av bilene til Michael Nolte. Porsche Supercup 3500 ble kjørt i Cup- und Tourenwagen Trophy.



Svenske: En 240 T GR. A, med bl.a. legenden Kurt Thiim bak rattet.



Todelt: Nolte Motorsport kjører både Opel og Porsche, både racing og rally og er alltid å finne på de store arrangementene i Tyskland.



280 000 innom: Det er et godt besøkt arrangement, hvor det bygges scener, telt og andre oppholdssteder rundt store deler av den lange banen.



To brødre: Lillebror Kadett C foran storebror Kadett E.

besto primært av biler fra 60-, 70- og 80-tallet, men både eldre og nyere modeller var å observere. Selve starten i disse løpene er normalt ganske sivilisert og forsiktig, sammen-

lignet med korte løp. Det er ikke om å gjøre å være førstemann ut av den første kurvekombinasjonen. Viktigere er det med en god plassering og en velfungerende bil, man har to

og en halv time på seg til å klatre til topps. Det klarer man ikke om det går galt allerede rett etter start. Med alle de ulike klassene på banen samtidig skapes det ytterligere utfordrin-

ger for førere og spenning for publikum.

Nordschleife

Nürburgring Nordschleife inkludert Grand Prix-delen



Folksomt: En del av publikum på startplattingen, før 24-timersløpets start.



Fra øst: Det kjøres ikke bare biler fra de mest kjente bilsportmerkene, her er det faktisk en Lada som er ute og måler muskler med konkurrentene.

er 25 378 m lang, men med de store forskjellene som ligger i ytelse, kjøreegenskaper og også førernes kompetanse er det ikke mange rundene før de raskeste begynner å ta igjen de langsommere bilene. I disse situasjonene må man være spesielt oppmerksom for å unngå uønskede hendelser på banen. Den langsommere bilen er ofte i kamp med en annen bil i klassen om en posisjon, og kan som regel ikke bare svinge til siden for å slippe den raskere forbi, da vil man fort tape verdifull tid mot konkurrentene sine. Samtidig må føreren i den raskere bilen være oppmerksom i forhold til uventede ting fra bilen foran. Det skal vinkes med blått flagg, fra marshalene, når en raskere bil kommer

bakfra, men det betyr ikke at konkurrentene gir opp sine egne muligheter. Å følge med på flagg er en viktig del av det å kjøre på denne banen. De aller fleste varsler om uhell, fartsbegrensninger og olje på banen varsles med ulike farger, og på



Legenden:

En av seks skulpturer av legenden fra Argentina, Juan Manuel Fangio, sammen med sin W 196 R, fra midt på 50-tallet.



Liten og rask: En NSU TT representerer en av klassene for mindre biler. Selv om det er en «småbil» er den ikke mindre spennende å følge.

Nordschleife benyttes det ikke safety car.

Havdal var utsatt for nettopp en slik hendelse. Det ble vinket for olje på banedekket, han bremsset ikke tidnok og havnet utenfor asfalten. Dette førte til skader på hjuloppheng/styring

og brutt løp, for denne gang. Likevel ser de fremover mot neste år, etter nesten 50 mil med kjøring denne helgen har det gitt mersmak til å fullt ut mestre den utfordrende banen. Familien Havdal er godt kjent på Grand Prix-delen, der de har kjørt løp i mange sesonger, men å kjøre Nordschleife var nytt for dem. Begge to var imidlertid fornøyde med opplevelsene og hadde knyttet flere nye vennskap i det tyske racingmiljøet.

Tourenwagen

Cup und Tourenwagen Trophy er en serie for litt nyere biler, dog ikke det som vil kalles moderne. De fleste startende stammet nok fra 90-tallet og litt nyere. Denne serien kjørte som nevnt på Grand Prix-delen av

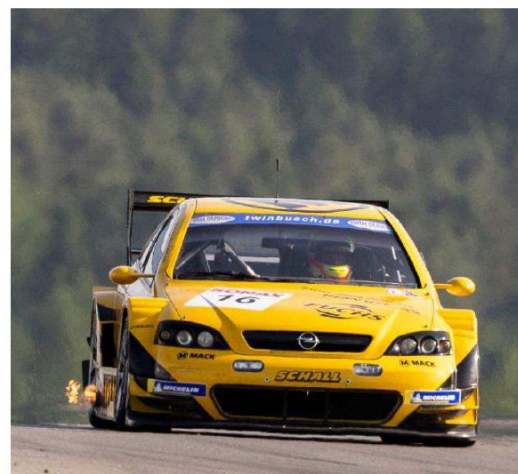


Kommende klassikere: Nye og moderne i dag, men stort potensial til å bli en fremtidens klassiker.

Langtur: Familien Havdal lærte banen å kjenne med nesten 50 mil i løpet av helgen. Her fulgt av en BMW og to Porsche.



På jakt: En nyere BMW E36 M3, i den godt kjente Jägermeister-drakten.



Wie ein Blitz: Nok en bil fra den tiden Opel hadde suksess innen racing. En Opel Astra V8 Coupe kjørt av Ralf og Sascha Schall.



Bred: En «boksete» BMW 320. Godt kjent blant fans av racing fra en tidligere epoke.

banen, med et høyt tempo. Spennende å følge de ulike bilene og hvordan de oppfører seg i ulike situasjoner, men det er ikke helt som å følge ADAC 24h-Classic.

Tourenwagen Legenden består av tidligere biler fra blant annet DTM, pluss en del tilsvarende serier. Dette er også biler som stort sett er litt nyere,

90- og 2000-talls, og blant førerne finnes flere tidligere deltagere fra nettopp DTM. Hele 8 mann fra den svært populære tyske racing-serien, Christian Danner, Klaus Ludwig, Harald Grohs, Armin Hahne, Volker Strycek, Patrick Huisman, Stefan Mücke og Marc Hessel, en særdeles populær oktett blant autograf-

jegerne. Er du en av de som samler autografer er muligheten stor for å treffe på berømte førere denne helgen. Friheten på indre bane med tilgang til garasjene er stor, og de fleste setter av tid til fansen. Det arrangeres også en autograf-sesjon med flere andre aktiviteter i Adenau, kvelden før det hele starter. Vil du følge disse

bilene på nært hold anbefaler vi hørselvern. Ikke bare går de meget fort, de har også et enormt lydnivå under akselerasjon. Dette er historisk racing på det høyeste nivå, når det gjelder lukkede biler.

Ute langs banen er det campinger for publikum over alt. De rigger seg til med telt, scener, campingbiler, campingvogner og til og med konteinere. 2025 ble et rekordår, med hele 280 000 tilskuere. Dette er ei spennende og interessant helg for den som liker racing, med blandede klasser og ulike løp. Neste år er datoene satt til 14–17 mai, men vær tidlig ute om du ønsker å bo på hotell i nærheten av banen. Håper vi kan se flere nordmenn til start, i alle fall i ADAC 24h-Classic, som arrangeres av Youngtimer Trophy. ©



Uventet syn: 76-modellen dukket opp i øyekroken, mens vi sto i kø på Circle K på Nordfjordeid.

Gatepresten: Blikkfanget

Det er lett å få øye på John-Willy Lien (61), enten man vil eller ikke.

Tekst og foto: **Martin Tystad**

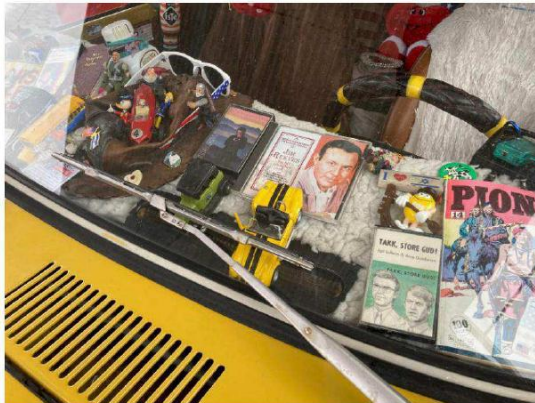
I øyekroken på bensinstasjonen på Nordfjordeid skimter vi den sennepsgule stasjonsvognen først, eller snarere alt som er stablet opp på takgrinden, samt bundet fast til støtfangere og grill. Hva i huleste er dette? Vi kan ikke dy oss, rusler bort og kommer fort i prat med eieren.

– Stilig bil, sier vi.

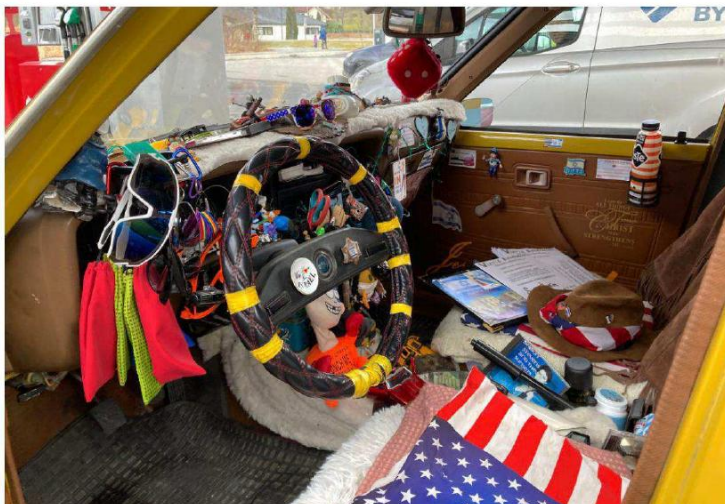
– Ja, tusen takk! Jeg elsker å stasje opp bilene mine. Du skjønner, jeg er gateprest og tilhører et amcar- og «rægge»-miljø, og kan vel godt kalles en «Jesus-rægger», sier John-Willy Lien.

Når han ikke sprer det gladkristne budskapet, holder han til i Vegårshei, nær Risør.

– De fleste vennene mine er ikke kristne, men de lar meg holde på. Jeg har prøvd å være beskjeden og stille, og ikke gjøre så stort nummer ut av meg selv, men det går ikke. Siden jeg ble frelst som 18-åring, har jeg gjort alt jeg kan for å spre kjærligheten til Jesus, sier Lien.



Egen stil: Det er ikke bare bilen som er gammel ...



Plass til mye: Dashbordet har plass til mer enn bare et par solbriller. Og med Shakin' Stevens på CD-spilleren, tipper vi det er god stemning i bilen, også når sjåføren er alene.

Godt gjemt KE36

Under all «bagasjen» gjemmer det seg en 1976-modell Toyota Corolla 1200 (KE36) stasjonsvogn, kjøpt i Hemsedal. Norsk Motorveteran kontakter den forrige eieren, Akvilé Norkuté. Hun kommer fra Litauen, og fikk gjort mye av restaureringsarbeidet hjemme. Noen brukte deler ble kjøpt på finn.no, mens en KE30 (sedan) donorbil ble til dels brukt også.

– Jeg elsket bilen, og fikk en kompis i Finland til å sende meg riktige hjulkapsler. Men KE36-en har ikke setebelter i baksetet. Da partneren og jeg fikk barn, bestemte vi oss for å selge godbilen og heller bruke pengene til å pusse opp huset i stedet, sier Akvilé Norkuté.

Den avbildede Toyota Corolla 1200 ble solgt ny i Norge, og har kun hatt tre tidligere eiere. Under panseret sitter det en firesylinders bensinmotor på 1166 cm³, som opprinnelig bød på 63 hestekrefter og et dreiemoment på 94 Newtonmeter. Det er ikke stort, men så veier heller ikke stasjonsvognen all verden. Egenvekten er 910 kilo. Om du liker å presse grenser, kan vi nevne at maks tillate vekt på en tilhenger med brems er 820 kilo.

Digger det gamle

Stasjonsvognen er i utgangspunktet en femseter, men i John-Willy Liens eierskap er det effektivt blitt en toseter. Eller egentlig en 1-seter. En kjapp titt inn i bilen røper at det meste av den ledige plassen er fylt med brosjyrer og løpesedler for gatepredikantens arbeid 24/7.

– Jeg hadde en Ford E-350 van med 7,3-liters diesel-V8 før jeg fikk meg denne, og den hadde enda mer stæsj. Utenpå og inni, humrer predikanten.



Tydelig budskap:

Jesus elsker deg! Aldri før har vi lest ett budskap så mange ganger på en veteranbil.



Tidligere veteranbiler inkluderer VW Beetle, Chevrolet Starcraft og to stykk Ford Mustang.

– Hva er det beste med denne?

– Det er jo det at man kjenner at man sitter i en gammel bil. Det er ikke elbil eller noe nyere europeisk. Jeg har det i blodet nærmest, jeg må enten ha amcar eller en veteranbil. Hvis jeg skal kjøre en vanlig bil, må jeg nærmest gå på tabletter. Jeg prøvde en Saab i en mellomperiode, men det frister ikke til gjentakelse. Det ble for nytt, sier John-Willy Lien.

Vil bo i Israel

Når dette skrives i midten av juni, er det vanskelig å omtale veteranbilen til Lien, uten å spørre hva han tenker om situasjonen i Gaza. Spesielt i lys av alle Israel-flaggene.

Skiller seg ut: – Jeg heter John, uttalt «Jånn» på engelsk, sier John-Willy Lien og ler så han rister. En gateprest som tør å le av seg selv, vinner mange hjerter.

– Det er krig, og vi som er Bibeltroende ser det på en litt annen måte enn mange andre. Jeg får nyheter fra andre steder enn NRK og BBC, og slik som jeg ser det hadde det blitt fred i dag om Hamas la ned våpnene sine. Israel forsvarer og har forsvart sitt land siden 1948, og hvis de ikke forsvarer seg, så blir det heller ikke noe land igjen.

– Jeg har både jødiske og arabiske venner. En av mine beste venner var muslim, men ble frelst og har nå sin egen Jesus-menighet i Nasaret. Så snart krigen er over, skal jeg besøke ham. Drømmen er å få en leilighet i Israel og bo i Netanya, nord for Tel Aviv, sier John-Willy Lien.

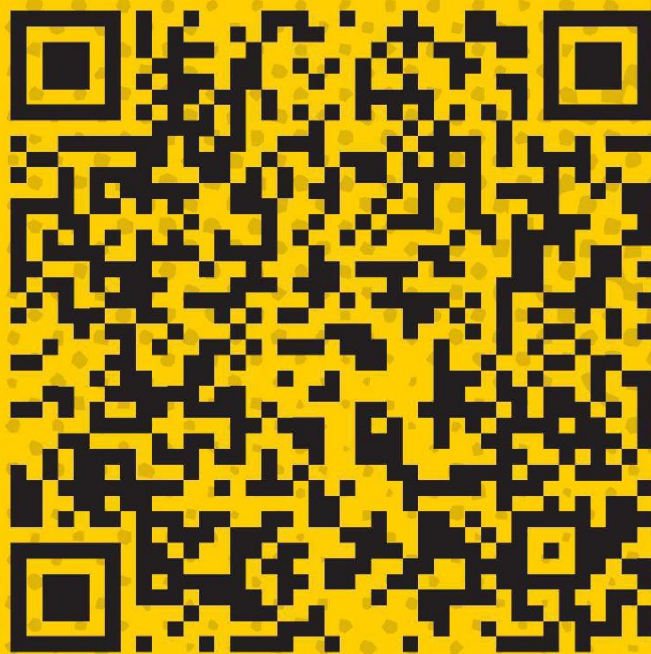
**POWERED BY
ENTHUSIASTS**

**★ OSLO ★
MOTOR
SHOW**

24. – 26. OKTOBER
NOVA SPEKTRUM, LILLESTRØM

Samarbeidspartnere:





**Kjøp billett på
oslomotorshow.no**



Stram kusk: Bernt, født 30. desember 1899, var eldste sønn til Reinert Kristensen. Han døde til sjøs på vei til Syd Georgia allerede 12. november 1916, bare 17 år gammel. Oppe fra bukken trakterer han, iført den mest stilige kuskeuniformen og speilblanke støvler, hesten Leo og farens plettfri trille på en profesjonell måte.

UTLÅNT AV MARIT TANUM



Vognmann Reinert Kristensen:

Elsket «utflyvere» og ekstra store biler!

Det startet med jobbing i onkelens vognmannsforretning, men det ballet fort på seg for unge Kristensen i Brunlanes. Det skulle bli både postkjøring, drosjer og busser i løpet av hans karriere.

Tekst og foto: Jan Einar Bredal

Det hadde nok vært i foreldrenes fremtidsplaner for ham, at han en dag skulle kjøpe seg en gård og bli bonde. Lysten til dette var svært liten hos unge Reinert. Og det sa fullstendig «stopp» etter at han det året han fylte 15, måtte pløye jordene på farsgården på Øvre Lydhus i Brunlanes alene, da broren hans hadde

blitt syk. Heldigvis for unggutten hadde en onkel av ham vognmannsforretning i Stavern. Der kom han i tjeneste i 1895. Ett par år senere, i 1897, sluttet han hos onkelen, og begynte som hotellgutt på Grand Hotell i Larvik. I to år sparte han på harde livet og kunne til slutt kjøpe seg sin første hest og trille. Men det var ikke enkelt å



Ukjent merke: I fantasien min har jeg alltid forestilt meg at dette gamle fotografiet viser det aldrende kjøretøyet til vognmann Gopledal. Bilen her står utenfor Thorvald Hvidsteens landhandleri i Kvelde, mens posten blir levert til poståpneriet i samme bygget. Legg merket til posthornskiltet til venstre på den hvite husveggen. Dessverre vites det ikke hva slags fabrikat automobil Gopledal besittet, kun at bilen bar kjenne-merket G-56.

annen vognmann hadde holdt hus tidligere. I bakgården der i nr 31 lå det et uthus, som ble leid av avisen Jarlsberg og Larviks Amtstidendes eiere. Der var det romslig vogngarasje og stall med plass til de 3 hestene hans. Over lå høyloftet og kammerset, hvor en av kjørekarene fikk bo. Til denne vognmanns-eiendommen var folk allerede vant med å komme innom, om de trengte skyss eller frakter.

Her hadde han fra 2 og opp til 4 hester av gangen. Det var meget viktig at hestene var ekstra spreke, så de ble skiftet ut ganske ofte. Reinert hadde en forkjærlighet for det de kalte «utflyvere», den gangen. Dette var hester som var meget vanskelige å temme. I tillegg til at dette gjerne var kraftige dyr, så var de til salgs rimeligere enn andre. En historie jeg hørte for mange år siden, var at han kjøpte en seksårig «utflyver» ute i Brunlanes, som eierne hadde et svare brev med å få foran ei trille. Da den kom ut av stallen reise den seg på to ved siden av Reinert, som en bjørn. Men til slutt fikk han med hjelpende hender, hesten fastspennet. Mens han tok et skikkelig grep i tømmene, bar det av gårde som en rakett. Da Reinert senere ble spurt hvordan turen til byen hadde gått, svarte han rolig og bekymringsløst: «Jeg bare lot den den springe fritt opp til Svarstad, og når vi skulle hjem igjen, var den snill og med-

Midlertidige takster.

Dagtakst fra kl. 8 fm. — 10 aften for punkterne 1—7 og for punkterne 8—11 fra 8 fm. — 8 aften i månedene september—april. kl. 8 fm. — 10 aften i mai — august.

Vedtatt av magistrat og formandskap den 28 august 1918.

Sted	Antal personer	Dagtakst	Nattakst
1. Fra holdeplads og inden byen efr. dog punkt 2.	1	1.50	2.00
	2	2.00	2.70
	3	2.50	3.40
	4	3.00	4.00
2. Fra holdeplads til Vestre Nanset, Gruppe 1. Langestrands nye kirkogård, Bøkeskogen, Kurhotellet ved Badet, Fritzøe Villa, Eidet, Øvre Nanset, Lovisenlund og Solhaug.	1	2.00	2.70
	2	2.50	3.40
	3	3.00	4.00
	4	3.50	4.70
3. Gloppo,	1	8.00	4.00
	2	3.50	4.70
	3	4.00	5.40
	4	4.50	6.00
4. Anvik, Hovland og Østre Halsen.	1	3.50	4.70
	2	4.00	5.40
	3	4.50	6.00
	4	5.00	6.70
5. Bergslien, Brekke, Rolig, hots værft, Dreng.	1	4.00	5.40
	2	4.50	6.00
	3	5.00	6.70
	4	5.50	7.40

6. Røkkvåg, Odegrunden og Frenvik.	1	5.00	6.70
	2	6.00	7.40
	3	7.00	8.10
	4	8.00	10.70
7. Fritzøehus, Paulertjern, Tronsrud, Jordet, Bomme, stad bro, Kaupang, Lameen.	1	7.00	9.40
	2	7.00	9.40
	3	8.00	10.70
	4	9.00	12.00
8. Fredriksviern, Tanum, Brun, lang, Vabotten, Tjolling, Kirke, Lunde i Hedrum.	1	10.00	13.40
	2	10.00	13.40
	3	11.00	13.70
	4	12.00	16.00
9. Amundrud, Hedrum Kirke, Halle, Kysthospitalet, Næ, vertfjord.	1	12.00	16.00
	2	12.00	16.00
	3	13.00	17.40
	4	14.00	18.70
10. Solum Helgeraaen.	1	20.00	26.70
	2	20.00	26.70
	3	24.00	32.00
11. Kvelde, Nevlunghavn, Bar, kevig, Landgangen, Ula og Kjerringvik.	1	25.00	33.40
	2	25.00	33.40
	3	30.00	40.00

Timekjøring: Kr. 2.50 for 1 og 2 personer, kr. 3.00 for 3 og kr. 3.50 for 4 personer.

Larviks politikamme 6. september 1918.

Takster: Dette gamle, litt krøllete papirarket viser de midlertidige drosjetakstene for Larviksområdet, som ble «vedtatt av magistrat og formandskap den 28. august 1918». Denne tabellariske oversikten viser med stor nøyaktighet alle tenkelig variabler av drosjetakster for en, to, tre, og fire personer, for natt- og dagtakst, for alle mulige reisemål i distriktet. Når vi studerer taksene, oppdager vi fort at det «kostet flekk» å benytte drosjene den gangen også!

begynne for seg selv, så han innså snart at det var greit å ta jobb hos en annen vognmann. I 14 dager holdt Reinert Kristensen på med å tømme en kullbåt og kjøre lasten fra brygga til Glassverket ute på Torstrand. Lønna var ikke noe videre, vanligvis betalte kommunen 5 kroner dagen for hest og trille,

men var han ivrig og heldig kunne inntekten øke til 7–8 kroner, uten at dette heller ikke var til å bli rik av!

Utflyvere

Så i 1902 skulle byen få sin egen holdeplass. Der fikk noen få, de som hadde de beste hestene og den peneste

redskapen, tillatelse til å stå. Tydeligvis forsto Reinert viktigheten av dette. Hesten var striglet etter noter, og trillen var ekstra fin denne dagen. Den unge herremannen var av de som fikk fast plass der. Det ble mange harde dager i flere år, inntil han fikk kjøpt en bygård nederst i Prinsens gate, hvor en

gjørlig!» Hesten kom han til å benytte i postkjøring oppover Lågendalen. Og, sa han: «Den gikk 4 mil på 2 timer uten den minste anstrengelse!»

Automobilen kommer

Det var først i 1910 automobilen endelig så vidt hadde gjort sitt inntog i Larvik. Forretningsmannen Thøger Andresen (*1) ville gjerne få i gang bilruter for post og passasjerer i distriktet fra 1909, noe som forresten førte til mange høylytte protester mot denne «vederstyggheten». Et navn som automobilen ofte ble omtalt som. Men med svært store restriksjoner på hvor han kunne kjøre, fremskaffet han i 1910 likevel en 20 hestekrefters Humber med plass til 6–7 personer. Han hadde ikke tillatelse til å kjøre opp Lågendalen til å begynne med. Imidlertid gikk en svært motstrebende amtmann etter kort tid med på å gi ham tillatelse til privatkjøring på alle hovedveiene i Vestfold, Telemark, Buskerud og Akershus. Andresens forsøk ble dessverre ingen suksess.

Men i 1914 hadde det kommet enda noen flere biler til byen. I oktober dette året melder Jarlsberg og Larviks Amtstidende, at «Vi har nu 4 Bil-Droscher i Larvik»! Disse sto stadig oppstilt utenfor holdeplassen ved jernbanestasjonen til «allmenn beskuelse»! Vognmann Ole Christian Gopledal, med bil nr G-56, hadde arbeidet for å få opprette fast bilrute mellom Larvik og Hvitvingfoss allerede i november 1913. Ønsket var å overta postkjøringen opp dalen. Trolig kom denne ruten, helt eller delvis, i gang på slutten av 1914.

Året etter dro vognmann Reinert Kristensen til Oslo for å kjøpe seg automobil, han også. Han hadde stor tro på denne nymotens oppfinnelsen. Der inne falt han for en tysk Stoewer produsert i Stettin i

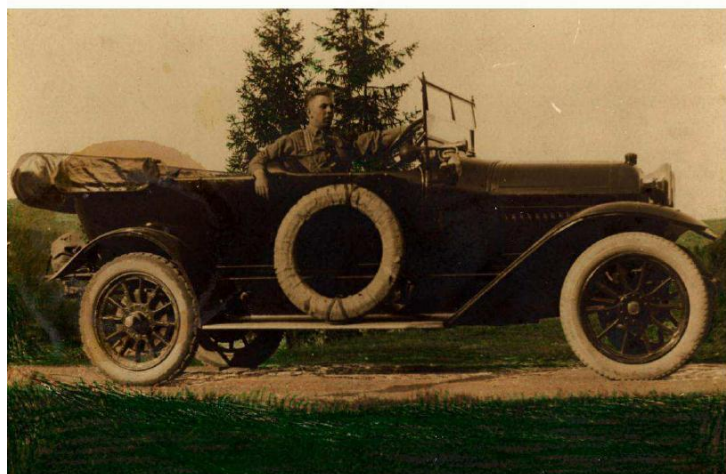
gamle Preussen, en 4–5 seters personbil. Det minnes at motoren var på 14 hk Ut fra historiske røtter til Larvik, er det slett ikke usannsynlig at Kristensen kjøpte sin Stoewer hos importøren Bertel O. Steen i Kristiania. Selgeren kjørte Kristensen hjem til Larvik i nyanskaffelsen, mens den nye eieren ble omstendelig instruert i vidunderets alle tekniske finesser. Det var den 16. mai 1915 Kristensen kom kjørende gjennom byen for første gang med egen automobil. Men sertifikat hadde den nybakte eieren ennå ikke anskaffet seg! Dog etter et kort besøk hos ingeniør Hansteen, den tids bilsakkyndige i Larvik, var den saken i orden og bilen ble satt i drift. Det er slett ikke usannsynlig at vognen da hadde blitt utstyrt med kjennemerket G-69. (*2) Drosjeløyve skal han ha fått i 1916.

Den 23. april 1920, ble Stoewer'n til Reinert Kristensen byttet ut med det som blir fortalt var byens første Peugeot, en 12/30 hk Trolig var Bertel O. Steen også leverandør av denne. Chassisnummeret var 22181. Den var kjent i byen under nummeret G-634. Reg-kortet på denne forteller om en nybilpris på utrolige kr 16 500. En av hans tidlige sjåfører fra våren 1923, Alf Johannessen Manvik, fortalte at Kristensen utstyrte den med en «kupé», men den var bare til glede for passasjerene. Sjåføren måtte fortsatt sitte foran i friluft, slik man gjorde på den tiden. Dog ble det i familien minnet, at dette vinterkarosseriet ble lite brukt, og sto til vanlig lagret på bukker inne i familiens stall i bakgården på Prinsens gate 31. Videre fortelles det at vognen var lakkert i sort, med rød staffing og utvendige alltid skinnende blanke messinglamper. Johannessen kunne også godt minnes at han hadde unge kronprins Olav som passasjer, på en tur fra et ball på legendariske Larvik Bad, tilbake til



UTLÅNT AV KARI HVIDSTEEN

Opel: A/S Larvik og Oplands Automobilselskabs gamle 1914 modell Opel rutebil, G-58 med massive hjul, stoppet som vanlig utenfor Hvidsteen landhandleri i Kvelde, hvor Kvelde poståpneri lå, tett inntil hovedveien opp dalen. Var ungene i nabolaget heldige, fikk de stå på stigbrettet et lite stykke vei oppover dalen!



UTLÅNT AV MARIT TANUM

Peugeot: Et nydelig håndkolorert bilde av G-634, som var en «messingdekort» Peugeot 1920 eid av Reinert Kristensen. Et helt nytt og ubrukt reservedekk var alltid kjekt å ha innen rekkevidde. Blåsebelghornet var hendig plassert rett ved frontruten. Sjåfør for anledningen var sønnen Henry Kristensen.

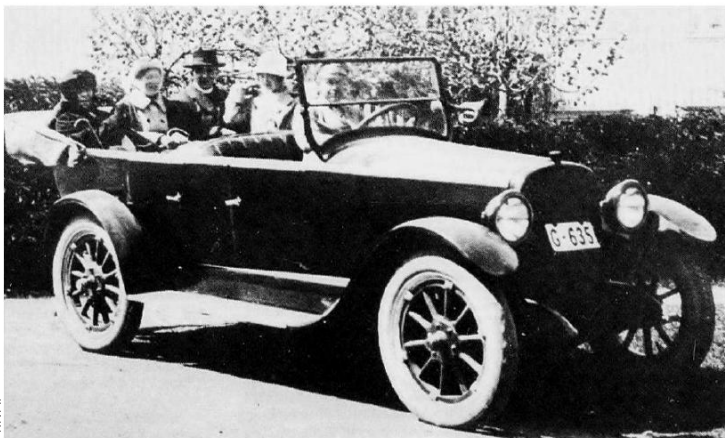


UTLÅNT AV PER HAGERUP

Lystige: Reinert Kristensens meget stilrene 1920-modell Peugeot med kjennemerket G-634, ble ofte kjørt av sønnen Henry. Dessverre vet jeg ikke navnene på den lystige vennegjengen som sitter om bord under denne utflykten.



Nye rutebiler: Det ble Lågendalsruten med sine fire første FWD biler, som kom til å ta over både, passasjer-, gods- og etter hvert posttransporten opp og ned Lågendalen. Den lukkede kombinertvognen G-9111 synes å være FWD nr 2 fra v., mens den åpne G-9100 kommer bakerst. Foran kjører passasjerbussene G-2900 og G-2901. Bildet er fra overleveringen av de nye bussene.



Chandler: Fotografiet viser Kristiansens faste sjåfør Alf Johannessen Manvik i arbeidskjøring med vognmannens Chandler G-635 ved Tanum Prestegård i Brunlanes i 1924. Som passasjerer finner vi ingen ringere enn sogneprest Andreas Fleischer med familie. Bildet er hentet fra ØP 27. oktober 1984 og var opprinnelig utlånt av Bjarne Kristensen.

ned dalen. I sommerhalvåret, i alle fall utenom flomtiden, gikk det fint å kjøre bil på de stedvis svært smale og svingete veiene opp dalen. Men når vinterværet satte inn med snø og ubrøytede veier, passet «bondeveien» fortsatt best for hest og slede/vogn. Da ble det for langt å kjøre posten helt opp til Styrvold, fortalte Randi Nielsen meg. Postsekkene var bundet til vognen og i tillegg var de låst med lås. Poståpnerne hadde nøkkelen, og den ble sikkert godt tatt vare på, slik at den ikke kom i hendene på uvedkommende. Postkjøreren var for sikkerhets skyld utstyrt med pistol, som det heldigvis aldri ble behov for å bruke.



Utlukt: Ut på koselig utflukt med G-635, Reinerts Chandler 1920 modell + en Dodge med ukjent eier. Hvert år tok Kristensen med seg beboere på syke- / aldershjem på opplevelsrike søndagsturer. Reinert er herren som lener seg profesjonelt til forskjermen på Chandleren, mens herren i hvit skjorte og slips, antas å være bestyreren på sykehjemmet. Det er vel ikke til å unngå å legge merke dimensjonene på Chandleren og det besynderlige hodeplagget fruene ved rattet i Dodgen, har pyntet seg med.

kadettleiren i Stavern. Kristensen forteller senere selv til politiet at han har overdratt vognen til herr bilforhandler C. Møller i Oscarsgate i Larvik den 28. februar 1929, som fikk beholde nummeret.

Postkjøring med pistol

Fra nyttår 1920, fortalte Kristensen at han fikk kontrakt på fast postkjøring opp Lågendalen. Dog nevner Jarlsberg og

Larvik Amtstidene i en notis allerede 31. januar 1919 at Kristensen kjørte posten til Kvelde Poståpneri. Randi Nielsen fortalte meg, hun var datter av Reinert, at han hadde et visst samarbeid med den over her nevnte vognmann Gopledal.

Kristensen kunne nemlig tilby avreise fra Larvik kl. 1400, med retur samme dag rundt kl. 2000. Dette medførte at han fikk med seg middagsposten fra

Oslo oppover, og kunne rekke å sende medbrakt sydgående post med kveldstoget til Oslo. Med Larvik og Oplands Automobil-selskab, som en tid hadde hatt kjøringen, ble posten først returnert Larvik neste dag. Kjøringen hadde oppstart fra Larvik og endte i Styrvold oppe i Lardal. Posten hadde begynt å bli sendt oppover Lågendalen rundt århundreskiftet, mot tidligere om Holmestrand og

Chandler og Moon

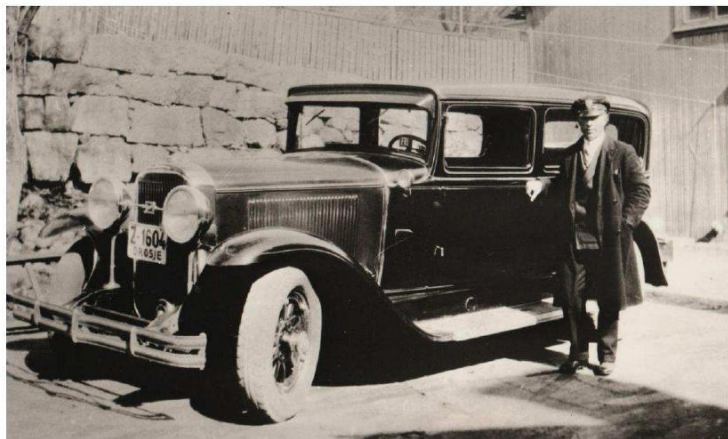
Etter avtale om vinteren, ble Kristensen møtt i Kvelde av Sverre Flåtten. Han kom med hest og kjørte posten videre opp til «Smiesvingen» ved Styrvold kirke. Der ble den tatt imot av smed og poståpner Martin Olsen. Men før de dro hver til sitt, var det en nødvendighet å få seg en god hvil, få tilbake varmen i kroppen, slå av en prat og utveksle de siste nyhetene over en skvett nylaget varm kaffe i butikken/poståpneriet hos Thorvald Hvidsteen i Kvelde, som var møtestedet. Poståpnerfruen, Josefine Hvidsteen, tok alltid godt imot disse veifarende postkjørerne. Det fortelles også at det vanket en og annen matbit til kaffen, mens siste nytt fra verden utenfor, ble delt mellom de nyhetshungrige.

Med postkjøringen ble det



KRISTIAN ROPPESTAD

Moon: Bilfabrikatet «Moon» var et sjeldent syn på veier og gater i Larviksområdet. Ikke desto mindre, G-9128 var en Moon i Reinert Kristensens eie. Her er fronten på den så vidt fanget i fotografens linse ved den gamle skysstasjonen på Vasbotten på Skiensveien. Anledningen var under Kristen Nilsen Vassbotn sin begravelse den 26 august 1930.



UTLÅNT AV PER HAGERUP

Skinrende blank: Z-1604 fremstår på dette fotografiet, som normalt for Reinerts drosjer. Nyvasket og skinrende blank, akkurat slik Reinert ville at hans vogner skulle fremstå. Det var døtrene i familien som var pålagt jobben med å vaske og gnutte og gni på drosjene. Bildet viser en Buick 1930 modell. Uten at det er bekreftet, antas det at sjåføren er en av hans faste sjåførere, Alf Johannessen Manvik. Legg merke til det lille sjarmerende «FRI-skiltet» nede i frontrutehjørnet ved rattet. Blinksuddet er tatt i bakgården hjemme i Prinsens gate 31.

snart behov for en ny vogn. G-635 skulle bli en Chandler. Ifølge registreringspapirene var dette en 5-seters 1920 modell. Men både familien og sjåfør Alf Johannessen Manvik minnes den som en 7-seter, og at dette var en eksepsjonell vogn man snudde seg etter! Den hadde chassisnummer 92561 ifølge registreringskortet. Motoren var 6-sylindret med 55/60 hk og maksvekten er oppgitt til å være 1900 kilo. Nybilprisen var oppgitt til «enorme» 15 000

1920-kroner. Med fullastet vogn, veide den 1900 kilo. Chandleren ble registrert den 1. september 1920. Per Hagerup forteller i sine minner om morfar Reinert at en onkel av ham hadde kjørt den fullastede Chandleren opp den svingete og steile Korketrekkeren i Langangen på høygir, uten problemer.

På vei oppover Lågendalen tok Kristensen med seg passasjerer. Folk sto ofte langs veien for å bli plukket opp. Det

var slett ikke uvanlig at han kom oppover med fullastet vogn. Folk ville heller betale litt ekstra for å sitte på med hans komfortable vogner, enn lastebilene med massive hjul som A/S Larvik og Oplands Automobilselskab kunne tilby på den tiden. Reg-kortet viser dessuten at den flere år senere ble solgt til Funnemark i Porsgrunn den 17. juli 1929.

Vi ser gjennom hyppige annonser i lokalpressen at vognene G-634 og G-635 vanligvis hadde holdeplass ved Bryggen, hvor lokalbåtene, kystskipene og postbåtene hadde sine daglige ankomster.

Den 15. desember 1925 hadde Statens eget rutebilselskap, den nystartede Laagensdalsruten (*3), hentet sine 4 nyinnkjøpte FWD biler i Oslo. Dette var biler med firehjulsdrift. Og selv om snøen gjorde fremkommeligheten nesten umulig, ble det startet prøve-drift med blant annet rute- og godskjøring fra Svarstad til Larvik. Utover den kommende våren ble det inngått kontrakt på 18 øre pr. kjørt kilometer med Postverket for befordring av post mellom Larvik og Hvittingfoss. Fra 15. juni 1926 kl. 2.10, var det slutt på privat kjøring av posten på denne strekningen, da overtok statsbilene. Fra Larvik ble posten tatt med av den kombinerte last- og passasjerbilen. Nedover kommer den med passasjerbilen ved åttetiden på aftenen. Etter dette ble det bare drosjekjøring for Reinert Kristensen.

Neste vogn jeg finner i Kristensens portefølje, er G-9128. Fabrikatet var det meget uvanlige fabrikatet «Moon», levert av det amerikanske selskapet Moon Motor Car Company. Dette var en lukket vogn av typen Sedan 6-72. Chassisnummeret var 13 A 76. Også denne hadde en seks-sylindret motor, en Continental Straight – 6 på 66 hk. Her opereres det med en

nybilpris på kr 10 500. Den ble registrert den 11. januar 1929, og var nok blant de siste personbilene som ble registrert med G-skilt. Jeg har ikke i skrivende stund funnet at dette merket ble forhandlet av noen i Larviksområdet. Registreringskortet sier heller ingenting om egenimport. Pga. forandring i skiltbokstaven for Vestfold, fikk den nytt nummer, Z-1602, fra 2. januar 1931. «Z-16xx» er den nye drosjenummerserien som drosjene i Larvik Politidistrikt fikk etter overgangen fra G til Z. Først den 5. september 1936 ble bilen solgt til Georg Gildstrøen (?) i Tønsberg.

Hard konkurranse

Den første av Reinerts biler med kjennemerket Z-1604 var en Buick 1929 modell. Dette var en 4 dørs lukket femseters sedan med seks-sylindret motor. Kristiansen kjøpte bilen ny den 17. juli 1929, hvor nybilprisen var 7000 kroner. Da var den registrert med privatbilnummeret Z-253. Først den 27. februar 1930 skulle den få sine drosjeskilt Z-1604. (Nevner at denne handelen foregikk akkurat i den perioden fra 1929 til -31, da biler med G-skilt ble omregistrert til Z.) Dog er det et lite håndskrevet notat på bilens reg-kort, som forteller at vognen ble benyttet som drosje fra 14. november 1929, altså mens den ennå kjørte med skiltene Z-253. Chassisnummeret var XB3B1366. Vognen ble bare beholdt frem til 25. april 1931, da den ble solgt til Østlandske Bil Co A/S i Oslo.

Tiden fra rundt midt på 20-tallet og utover 30-tallet en del år, var en meget vanskelig tid for Kristensen og andre drosjebileiere. På den tiden fikk de meget hard konkurranse av det som ble kalt for løskjøring og etter hvert tilbudet «BILLIG-BIL». Den 28. mai 1928 uttaler Kristensen, som da var formann i drosjeeierforeningen til Amtstidende, at forholdene for drosjeeierne var forferdelig og

at det så mørkt ut for distriktets drosjenæring. Det var dager, forteller han, at bruttoinntekten utgjorde 3–4 kroner om dagen. For enkelte eiere, var den helt nede i 2 kroner. Høydepunktet var rundt 7–8 kroner om dagen. Selv hadde han hatt en bil ute hele 17. mai, men den kjørte inn kun 51 kroner. Det var rundt halvparten av hva denne dagen normalt kunne innbringe. Med inntjening på det nivået, ble det nærmest umulig å holde vogn, kjøpe bensin og/eller gummi. Kristensen mente dette skyldtes all løskjøringen, hvor bl.a. folk fra landet med bil, kjørte inn til byen, stilte seg opp på strategiske plasser og kapret folk. Han mente også at folk så seg blinde på ordet «billigbil». I virkeligheten var takstene ganske like, noen ganger under, andre ganger over, av hva drosjeeierne forlangte.

Glad i ekstra store biler

Nok en gang dukker Z-1602 opp. Nummeret kom til å prege en 7 seters Buick 1931, en åttesylindret 105 hk, kjøpt brukt og registrert den 7. september 1936. Fra 6. juli 1935 til 29. august 1936 hadde den bekledd kjennemerket Z-508, da eid av direktør Otto Frølich ved Agnes Fabrikker rett utenfor Stavern. Men fra 2. okt. 1931 hadde den vært registrert i Aker på ingeniør/direktør Fritz Heinrich Frølich ved Nitedals Tændstikfabrik til 4. juli 1935. Dokumenter viser at vognen ble solgt til Ceder-mann Larsen & Patt A/S den 29. august 1936. Og som nevnt over her kom den i Kristensens eierskap den 7. september i 1936. Under krigen fikk faktisk Kristensen utstyrt den med generator, ja, fra selveste julaften 1941. Krigen ble en hard tid for Kristensen. En av hans sønner ble arrestert av tyskerne og døde i tysk fangeleir. Etter dette orket ikke den aldrende vognmannen å kjøre drosje selv lenger. Og



Okkupantene: Z-1604 var en Chevrolet 1939. Vi ser den her (nede til venstre) under tyske myndigheters mønstring av biler en aprildag i 1940 på Torget i Larvik. Jeg har ikke funnet noen dokumenter som skulle tilsi at de tyske myndighetene tok beslag i denne vognen.

som han sa, «det var jo bare tyskerne som kunne bruke drosjene». Dermed solgte han bilen. Den ble solgt til drosjesjåfør Rolf Sørensen den 15. mars 1943 og etter hvert videresolgt som Z-1619 til Johan Martin Larsen.

Kjennemerket Z-1604 kom tilbake som en Buick 1930 modell, registrert den 25. april 1931, samme dag som den forrige Z-1604 ble solgt. Vognen hadde en sekssylindret 99 hk og var en 7-seters sedan. Chassisnummeret var 2466873, mens motornummeret var 2606534. Jeg ser av et gammelt

reg-kort, at den ble omregistrert på sønnen Hans P. Kristensen den 7. april 1936. I bytte mot en ny bil, ble den solgt til GM-forhandleren Bilklinikken A/S i Larvik den 4. mai 1939, samme dag som Reinert fikk sin nye 39-modell Chevrolet.

Da kom nok en Z-1604, men denne gangen ble det fabrikkbytte, og Buick-navnet ble forlatt. Nykomlingen ble en gedigen 5,30 meter lang Chevrolet Imperial 8 seter Touring 1939 modell med hele 3,40 meter (134 tommer) hjulavstand. Salgsbrosjyren for 1939 forteller at plassen

dermed er utnyttet på en fullkommen måte. Passasjerene ble tilbudt rikelig med plass. Bakdøren var like stor som fordøren på en 2-dørs bil. Klappsetene dannet en hel bred sofa gjennom hele bilens bredde. Det var benyttet mørkegrått skinn av beste sort både på setene og ryggene. Armlener var også trukket med skinn. På gulvet var det tepper. Imperial'en ble levert med følgende utstyr: Dobbel vindusviskere, elektrisk ur, dobbelt solskjerm, askebegre både i førerrommet og ved baksetene. Det var også bekvemt montert håndstroppe for å lette baksetepassasjerens utgang. Stor rommelig koffert og reservehjul hørte også med. Fabrikken hadde anbrakt girstangen på rattstøylen og håndbrekket under instrumentpanelet. Dermed fikk man et helt fritt gulv. I dashbordet var det innmontert elektrisk sigartenner.

Reg-kortet forteller om en nybilpris på 10 250 kroner, og at den var godkjent for 2 stk. på føreriset. Chevrolet Imperial ble importert av Oslofirmaet Sørensen & Balchen. Chassisnummeret på Kristensens bil var XBJAFC38. Vognen ble

Fotnoter

*1. Thøger Andresens forsøk på biltransport i Larvik i 1910, har jeg omtalt i Norsk Motorveteran nr 18 i 2022.

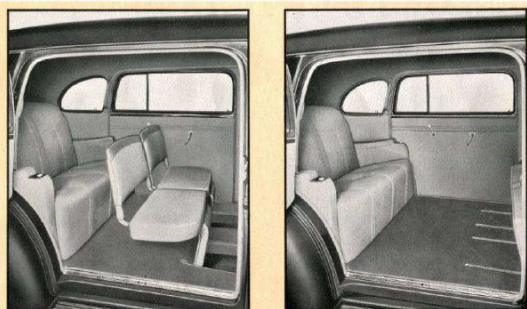
*2. Jeg har funnet svært lite dokumentasjon om denne Stoeweren. Men i en «Fortegnelse over de i Norge indregistrerte Motorvogner og Motorcykler pr. 1. Mai 1916, Utarbeidet ved Kongelig Norsk Automobilklub», finner vi en vogn med kjennemerket «G-69», som var eid av Vognmand Reinert Kristensen, bosatt i Prinsens gt. 31 i Larvik. Det antas med stor sannsynlighet, at denne informasjonen gjelder hans Stoewer.

*3. Larvik og Oplands Automobilselskab har jeg tidligere omtalt i Veteranlastbilen nr 5 og 6 i 2020.

*4: I enkelte minner etter Reinert Kristensen blir det sagt at han eide en Oakland tidlig på 1920-tallet. Jeg har ikke funnet dokumenter som kan bekrefte dette.



Brosjyre: I en salgsbrosjyre fra Sørensen & Balchen i 1939, finner vi dette vakre bildet av en Chevrolet Imperial 1939 modell.



God plass: Den ekstremt store bakdøren i Imperialen ga et romslig inn- og utsteg til de bakre setene.

byttet inn i ny De Soto (se under) og ett skilt ble innlevert den 22. august 1952. Bilen ble senere solgt privat og fikk da kjennemerket Z-1017.

Kristensen hadde virkelig sansen for de store bilene. Etter Chevroleten kom, den 14. august 1952, en 5,65 meter lang og nesten 2 meter bred 9-seters DeSoto DeLuxe. Akselavstanden var på enorme 3,56 meter! Vekt i driftsferdig stand uten last, er oppgitt til 1670 kilo! Også den ble døpt Z-1604. Chassisnummeret var 5122131. Den seks-sylindrede motoren hadde betegnelsen «S 15. B5027». Det minnes i familien at den ble tatt hjem av Reinerts sønn, Henry. Han hadde i en årrekke vært sjømann i USA, bl.a. var han chief på yachten til Barbara Hutton (Yachten hadde mange navn, bl.a. «Vanadis» (1924–1926), «Warrior» (1926–1937), samt Cort Adeler (1950–1954)). Henry var også offiser om bord i den luksuriøse yachten «SS Corsair». Han hentet DeSotoen selv i produksjonsbyen i Detroit og fikk den fraktet hjem til faren i Larvik. Selv om bilen kun hadde en sekssylindret motor, skal den ha vært helt uovertruffen i store snømengder. Den ble stort sett kjørt av sønnen Ivar.

Skiltene ble til slutt innlevert 10. juli 1957. Den 31. august 1957 ble skiltene overført til ny vogn og ny eier. Med denne gedigne vognen ender Reinert Kristensen rekke av drosjebiler i hans navn.

Slutten

Vognmann Kristensen hadde gjennom sitt begivenhetsrike liv mange jern i ilden. Da Larvik Drosjeeierforening ble stiftet i 1927, ble Reinert Kristensen foreningens første formann. Han var også en tid disponent



Potetbilen: Slik så «potetbilen» til Alf Johannessen Manvik ut, den gang den velstående skipsreder Alf Lunde var eier av G-605. Dette unike bildet er tatt utenfor Lundes eget store, røde hjem på Tanum i Brunlanes. Skipsrederen eide dette og benyttet det både som bolig, driftsbygning og kontor i flere år.



Lang: Reinerts gedigne De Soto, Z-1604, har jeg i skrivende stund ikke funnet et verifisert fotografi av. For å illustrere størrelsen på bilen og utseendet, så legger jeg ved et foto av en slik «langemann» fotografert på Storgata i Larvik, utenfor bilforretningen Central-Garagen A/S. Flere forståsegpåere har forsøkt å bestemme fabrikatet, men noe helt entydig svar tør jeg ikke presentere før dette ble sendt til trykking!

for bybussene, som var eid av drosjeeiere i Larvik. Han var også medlem av et utvalg som tok ut hester og kjøretøyer til feltbruk. Vi hører også at når foreninger trengte gevinster til lotterier, stilte Kristensen opp med en biltur til Fredriksvern som premie! Da Kristensen døde den 30. mars 1953, hadde han eid rundt 90 hester og 10 biler. Med disse kjørte vognmannen tusenvis av mennesker i tusenvis av kilometer, trygt til sine bestemmelsessteder.

Man skulle kanskje tro at en

mann som elsket «utflyvere» og store biler, hadde opplevd nifse ulykker og halsbrekkende rekordkjøringer. Men, nei da. På veggen hjemme i stua, hang det et diplom fra KNA, som fortalte om utmerket forhold og ikke uhell i tjenesten!

Nevner som et lite PS, at den over nevnte sjåføren Alf Johannessen Manvik forsøkte seg en tid på selv å være selvstendig drosjeeier. Han kjøpte nemlig i 1926 en Buick, G-605, av Larviks skipsreder Alf Lunde. Med denne dura det og gikk rundt i Larviks-distriktet i en tre års tid. Da gikk Manvik over til å bli bonde, og Buick'en ble etter dette gårdsbil og bl.a. benyttet til å kjøre poteter!

Kilder: Egen samling. Etterkommere etter Reinert Kristensen: Per Ø. Hagerup, Randi Nielsen, Rolf Nielsen, Marit Tanum, Tom Reinert Kristensen, Petter Kristensen. Bernt Kjær, brevhusbestyrer ved Kjærstranda brevhus i Brunlanes, Alf Johannessen Manvik, drosjesjåfør. Diverse utgaver av Jarlsberg og Larviks Amtstidende og Østlands-Posten, «Blekka», Larvik og Sandefjords Veteranvognklubb klubblad. Asbjørn Rolseth.

BLI MED AMCAR TIL: RETROMOBILE



Den populære messen feirer 50 år.
Vi feirer med en ny medlemstur!

29. JAN – 1. FEB 2026

pris fra 12 995,- per. person

Paris er en perfekt destinasjon uansett årstid, og «Europas hovedstad» har uendelig mye å by på. Reis sammen likesinnede entusiaster til en bilutstilling og et delemarked som kanskje er kontinentets beste!

Nytt for 2026 er «Ultimate Supercar Garage» hvor merker som Pagani, Ferrari, Bugatti, Aston Martin, Lamborghini og Koenigsegg allerede er på plass. Her kan du se biler som ellers bare dukker opp i blader eller på sosiale media.



Turpakken inneholder:

- Flybilletter Oslo-Paris-Oslo
- Transport til/fra flyplass/hotell
- Alle overnattinger på godt hotell sentralt i Paris/messeområdet
- Adgangsbilletter til messen alle dager
- Vår egen sightseeingbuss med norsktalende guide
- Program for turen med nyttig informasjon
- Erfarne reiseledere fra AMCAR

AMCAR søker alltid å skaffe deg de beste flybillettene. Vi priser dessuten alle våre flybilletter med bagasje.

Se våre turer med program og bestill på:

amcar.no/medlemsturer



SALON
RETRO
MOBILE
THE PAST STILL HAS A FUTURE

amcar
- For norsk kjøretøyhobby



På langtur med Nord- Norge-Bussen

Tekst: **Asbjørn Rolseth**

Forrige gang kom vi til Fauske. Nå står vi der og venter på bussen. Fra Fauske kunne man ta langrutebuss både sørover gjennom Nordland og nordover til Troms og Finnmark. Nord-Norge-Bussen (NNB) var en sammenhengende bussrute langs riksvei 50 gjennom de tre nordligste fylkene, som ble satt i drift sommeren 1941. Da stoppet jernbanen i Mosjøen, som ble utgangspunktet for ruta. Etter fem dager i buss var passasjerene i Kirkenes.

Bugatti og sommerfugler
Initiativtager til NNB var Carl

Fredrik Lühr, utdannet maskiningeniør fra NTH og den gang en dynamisk disponent i A/S Troms Innland Rutebil. Lühr (1901–1991) ble senere disponent i Ottadalen Kommunale Billag. Han var entusiastisk bilmann og kjørte løp med egen 1926 Bugatti, men etter hvert tok interessen for sommerfugler over. Lühr samlet sommerfugler over hele Norge og donerte sin samling på 50 000 objekter til NTNU Videnskapsmuseet.

Under krigen var det vanskelig å holde bussruta i ordinær drift, men i 1946 var den i gang igjen på hele strekningen. I 1947 var

Nordlandsbanen ferdig frem til Lønsdal stasjon, som dermed ble nytt utgangspunkt for NNB. Ruta var delt i fire etapper: Lønsdal-Narvik, Narvik-Sørkjosen, Sørkjosen-Lakselv og Lakselv-Kirkenes. Første etappe ble kjørt av Saltens Bilruter A/S og Ofotens Bilruter A/S, som delte trafikken likt mellom seg. Andre og tredje etappe ble kjørt av A/S Troms Innland Rutebil

og siste etappe av Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap i samkjøring med A/S Polarbil. Bussruta ble kortere etter hvert som Nordlandsbanen krøp nordover. I 1955 ble Saltdal stasjon nytt overgangssted, i 1958 kom jernbanen til Fauske. Dermed ble den opprinnelige bussturen redusert fra ca. 1500 til ca. 1300 km

©

Forklaring til karosserifabrikkene: «HØKA» er Hønefoss Karosserifabrikk A/S, «Larvik» er Larvik Karosseri A/S, «Munck» er Sverre Munck i Bergen og «Schmidt» er A/S P.H.T. Schmidt i Bergen. Kilde for info om bussene: Rutebilhistorisk Forenings database.

Lønsdal: Bussene på postkortet fra Lønsdal stasjon er fra venstre W-3563 (1949 Scania-Vabis / HØKA), W-3565 (1949 Volvo / Larvik), W-3559 (1948 Volvo / Munck) og W-3558 (1948 Volvo / Munck). De to siste var bygd på B513 chassis og hadde chassisnummer etter hverandre. Alle bussene tilhørte Saltens Bilruter, som hadde hovedkvarter i Bodø. Postkortet er stemplet i 1954.



MITTET & CO. AS



Ferjestedet, Røsvik Sørfold

L. Kvantoland

L. KVANTOLAND

Fauske: Her er vi tilbake på Shell-stasjonen som var i fokus i forrige utgave av NMV. Stasjonen fikk i 1955 et tilbygg med ekspedisjon for rutebiler. Disse to bussene tilhørte begge Ofotens Bilruter, et selskap med base i Narvik. Nærmest står W-5912 (1952 Scania-Vabis), den andre er W-5926 (1953 Scania-Vabis). Det store bygget bak til høyre er rådhuset og det til venstre er samfunnshuset på Fauske. På Esso-stasjonen ser vi en 1953–54 Chevrolet og bak stasjonen en 1954–55 Opel Kapitän med takbagasje.

Røsvik: Tre busser har kjørt i land etter fergeturen fra Bonnåsjøen. Nærmest fotografen W-5909, en 1950 Scania-Vabis skiltet Bodø. Siste buss som kjører i land er W-5920, en 1949 Scania-Vabis skiltet Lønsdal. Begge tilhørte Ofotens Bilruter. I likhet med de andre bussene som er avbildet, har de mye bagasje på taket.

Bardu: To busser fra Troms Innland Rutebil (TIRB) tar opp passasjerer utenfor Bardu Gjestgiveri, som var et av de faste overnattingsstedene for NNB. Til høyre står X-5031, en 1949 Volvo som har karosseri fra Munck eller Schmidt. Den andre er en av to like busser som TIRB fikk levert i 1949. De var bygd som høystandard langrutebusser med liggeseter og bagasjerom under gulvet tilgjengelig gjennom luker på begge sider. TIRB ønsket i utgangspunktet å kjøpe amerikansk bussmaterieill, men fikk ikke valuta-lisens. Isteden fikk Schmidt oppdraget med å bygge opp to busser på Volvo-chassis i Greyhound-inspirert stil, med små skråstilte ruter.



MITTET & CO. AS



1929 Chevrolet LQ 1 ½ TON:

Første år med rekkesekker

I 1928 var Chevrolet lastebil en 1-tonner med firesylindret motor og 124 tommers akselavstand. I 1929 var den blitt en 1,5-tonner med akselavstand på 131 tommer og en sekser i motorrommet. Oppgraderingen ble en suksess og gjorde Chevrolet til verdens største produsent av sekssylindrede lastebiler.

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

I passende omgivelser: Bilen har garasjeplass på Vestre Elstad gård i Ullensaker.

Tidlig på 1960-tallet var flertallet av lastebiler fra sent 20-tall og tidlig 30-tall ute av vanlig bruk. De fleste var rett og slett utslitt. Noen endte som delebiler, andre hadde blitt omgjort til småbrukertraktor eller traktorhenger. Før, under og etter krigen praktiserte folk gjenbruk, ikke fordi de var opptatt av miljøpolitikk, men rett og slett fordi det var trange tider og alle ressurser måtte utnyttes. Motorer og hjulganger kunne alltså brukes til noe.

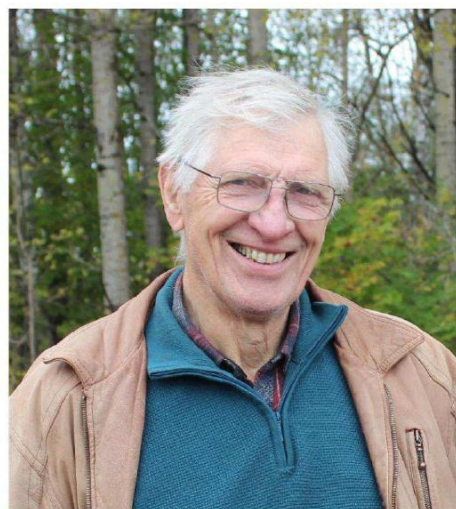
Etter at brukbare komponenter var demontert, havnet restene i utmarka for å smuldre



bort. Men var bilen for god til å kastes og det var plass i uthuset, gikk den i dvale til en eller annen entusiast kom reddende inn i bildet da veteranbilinteressen tok av på 70-tallet. Derfor finnes det heldigvis bevart noen gode eksemplarer, slik som bilen vi fokuserer på her.

Lastebilenes gjennombrudd

I perioden 1925 til 1935 fikk lastebilen sitt virkelige gjennombrudd i norsk transport-



1,5-tonner: Bilen med egenvekt på 1560 kg ble registrert for 1465 kg nyttelast. Slike 1,5-tonnere var datidens vanligste lastebilstørrelse.

Jevnlig i bruk: Ole Erik Halvorsen deltar ofte i veteranbilarrangementer med sin 1929 Chevrolet. Han har også en 1937 Opel Super Six som ble presentert i NMV 5-6/2025.



Opprinnelig kjennemerke: Lastebilen fikk tildelt C-12719 ved første registrering. Støtfanger var for første gang standardutstyr på Chevrolet lastebiler i 1929. Frontpartiet med radiatorkappe, motordeksel, skjerm og lykter var identisk med personbilene.

næring. Antall lastebiler i landet økte i løpet av disse årene fra ca. 9000 til ca. 24 000, selv om veksten bremses opp i de verste depresjonsårene tidlig på 1930-tallet.

For de fleste årene på 1920-tallet er det ikke publisert merkefordelte registreringsstatistikker. Det er derfor vanskelig å gi en nøyaktig oversikt, men det er likevel klart at Ford dominerte lastebilmarkedet på 1920-tallet med Model TT, som kom i 1917. Den var basert på personbil Model T og hadde samme motor (20 hk) og girkasse, men lengre og mer solid chassisramme, lengre akselavstand, kraftigere bakhjærer, bakhjul og bremses, og differensial med snekkedrev. Ford TT var giret for en

toppfart på i overkant av 30 kmt. Nyttelasten var på 1 tonn, men disse små lastebilene gikk ofte med overlast.

Avløseren Ford AA fra 1928 var i forhold til TT en ordinær konstruksjon, med vanlig girkasse. AA hadde 40 hk, dobbelt så mye som TT, lastet 1,5 tonn og ble levert i kort og lang utgave. AA var en robust og slitesterk lastebil som var et vanlig syn i trafikken i mange år fremover. I 1932 ble AA etterfulgt av BB, som i første omgang ble levert med fire-sylindret motor på 50 hk. Senere på året også med 65 hk V8-motor. Åtte sylindre i en vanlig 1,5-tonner var revolusjonerende og noe ingen andre kunne tilby.



Status i 1995: Undertegnedes første møte med lastebilen var for 30 år siden. Da var den under oppussing hos Steinar Elstad. Førerhuset har galvaniserte plater.



Solid utførelse: Lastepanet og beslagene er originale.



Chevrolet kjørte forbi Ford
Likevel mistet Ford sin ledende posisjon etter at Chevrolet faset ut firesylindret motor og lanserte sin nye toppventil-sekser i 1929. Det året mangler vi tall for, men i 1930 ble det førstegangsregistrert 1104 Ford og 1037 Chevrolet lastebiler i Norge. Snart ble rollene byttet om. I 1933 tok Chevrolet

førsteplassen og beholdt ledelsen på det norske lastebil-markedet utover resten av 1930-tallet. Slagordet «En sekser til prisen for en firer» slo an, selv om det var en viss skepsis i markedet til økt bensinforbruk fordi motoren hadde to ekstra sylindere. Chevrolet svarte med å arrangere økonomiløp for



Status i 2003: Bilen var kommet på veien igjen, men lakking gjensto. På bildet har bilen kjennemerket C-36820 som den fikk i 1958.



Patinert interiør: Her er det meste slik det var i bilens brukstid.

Berømt rekkesekser:
Reklamen fristet med kraftigere motor, høyere fart og tyngre lass.

lastebiler for å vise at sekseren ikke var noen bensinsluker, akkurat som Ford senere gjorde for å overbevise lastebileierne om at V8-motoren ikke var så dyr i kosten som folk trodde.

Beste resultat i økonomiløpet for Chevrolet lastebiler med sekser i 1929, var ifølge en annonse i «Norsk Motorblad» et forbruk på «1,24 liter benzin pr. 10 km i tungt føre og med full last, totalvekt 3175 kg». Gjennomsnittsforkonsumet for 25 lastebiler var 1,63 liter / mil. Da Ford arrangerte økonomiløp for V8 lastebiler i 1938, endte gjennomsnittsforkonsumet på 1,72 liter.



Salgsbrosjyre: «Den mest fuldkomne lastebil i Chevrolet's historie» står det å lese i denne brosjyren fra 1929. Den er stemplet Sontums Automobilforretning, som sammen med Sørensen og Balchen var de største Chevrolet-forhandlerne i Oslo. 1929 var første årsmodell med platefelger som standard, men hjul med svartmalte treeiker kunne fortsatt leveres, slik som på bilen i brosjyren.

Støpejerns-vidunderet

GM var et konsern med store ressurser. Et team på rundt 200 konstruktører ble engasjert i utviklingen av den nye Chevrolet-sekseren, som var en moderne toppventil-konstruksjon. Med boring x slag på 84 x 95 mm ble slagvolumet 3,2 liter (194 cid). Effekten var på 46 hk v/ 2600 o/min. Motoren hadde Carter forgasser med akselerasjonspumpe, AC bensinpumpe og Delco-Remy elektrisk anlegg med batteritenning. Veivakselen på 21 kg bidro til å gi motoren rolig gange. Chevrolet-sekseren fikk raskt et godt rykte for god trekraft, høy driftssikkerhet og utmerket slitestyrke, egenskaper som ga den tilnavnet «Cast Iron Wonder». Også Chevrolet personbiler ble utstyrt med samme motor fra 1929.

Firetrinns girkasse og firehjulskremser var blitt innført i 1928. Med ny motor med høyere effekt og dreiemoment la 29-modellen grunnlaget for et bredere og mer profesjonelt lastebilprogram utover 30-tallet. Allerede 1930-modellen bød på flere endringer. Motoreffekten økte til 50 hk, bremsesystemet ble forbedret, komponenter i bakakselen ble forsterket og bilen fikk nytt instrumentpanel med elektrisk bensinmåler. I 1931 kom det en utgave med lengre akselavstand (157 tommer) og mulighet for tvillinghjul.

Chevrolet satset på kontinuerlig produktutvikling med årlige forbedringer. I 1933 ble slagvolumet økt til 3,4 liter (206,6 cid) og effekten til 60 hk, videre til 72 hk i 1935.



I 1937 kom det en helt nykonstruert rekkesekser på 3,5 liter (216,5 cid) / 78 hk

Førerhus og lasteplan for 450 kroner

I likhet med de aller fleste andre lastebiler på den tiden, ble denne bilen importert som chassis med motorkasse og torpedo, mens førerhus og lasteplan ble bygd i Norge. I dette tilfellet viser et skilt inne i førerhuset at det ble gjort hos Auto-Karosserifabrikken A/S (AKF) på Kambo. AKF forlangte 450 kroner for «indelukket førerhus med senkbare glas og lasteplan i standard utførelse», som det står i ordreprotokoller som er bevart fra 1929–30.



Fabrikksskilt: Auto-Karosserifabrikken på Kambo bygde både førerhus og lasteplan.

Chassisnr. 1958: Denne lastebilen ble anskaffet ny av pølsefabrikken Gjerde & Co. A/S i Oslo og brukt til å hente råvarer fra slakterier. I 1963 ble den solgt til Aurdal for å brukes til vedkjøring. Torstein Onstad, også fra Aurdal, kjøpte bilen i 1988 og var ferdig med restaureringen i 1995, samme år som bilen deltok på det første veteranbilløpet Vognmannen. I dag eies E-752 av Marianne Onstad. Førerhuset er et produkt fra A/S Skabo Jernbanevognfabrik på Skøyen, som bygde alle slags karosserier.



ERIK HOUGSRUD

Chassisnr. 1096: I mars 2025 var Erik Hougsrud en tur i Begnadalen for å se på et par skogsvrak i ei steinrøys. Der ble han oppmerksom på en torpedovegg som stakk opp av torva litt lenger bort. Også andre rester av samme bil lå rundt omkring. På fabrikkskiltet sto det Chevrolet International og chassisnummer XBLO1096. Det viste seg å være E-2521, som i siste stadium hadde tilhørt hans bestefar, som overtok en gård i Begnadalen i 1944. Lastebilen gikk opprinnelig som F-3048, registrert på Frydenlunds Bryggeri ved Erik Ek, som var bryggeriets agent i Drammen. Erik Hougsrud har fra før bakparten av bilen. Den ble nemlig hugd opp på verkstedet til Granheim i Begnadalen for å bygges om til traktorhenger.



Chassisnr. 3175: Da vi fotograferte CC 88573 i 1991, var den eid av Torkjell Øien på Fosser i Høland. Han drev gartneri og grønnsakdyrking og brukte Chevrolet'en som torghandlerbil på Bjørkelangen. Øien kjøpte lastebilen som et forkomment vrak i 1978 og var ferdig med restaureringen i 1983. Før Øien ble eier gikk bilen i Fredrikstad og Oslo, og etter at han solgte var den i Oslo og Nittedal. I dag er bilen registrert som H-118 og har adresse Kleppestø.

AKF var en av de største aktørene blant norske karosserifabrikker. I de beste årene før 2. verdenskrig leverte AKF mellom 300 og 400 karosserier i året. Førerhus utgjorde den største delen av byggeoppdragene. De ble delvis bygd i serier, slik at fabrikken kunne holde et lager av førerhus til de mest solgte lastebilene Chevrolet og Ford. Hvis en forhandler bestilte førerhus i standard utførelse, kunne AKF levere dagen etter. Slik sett sto AKF i en særstilling i forhold til konkurrentene som bare bygde på bestilling.

I USA leverte Chevrolet-fabrikken lastebiler med originalt førerhus bygd helt i stål. På eksportmarkedene ble førerhus vanligvis bygd lokalt, og da på karosserimakermåten med platebeslått treskjelett. Også GM København kunne levere lastebiler ferdig oppbygd med førerhus og lasteplan, men da økte tollverdien på bilen og dermed utsalgsprisen. Derfor var det mest lønnsomt å importere chassis til Norge. Fra arbeidstagersiden var norskbygde førerhus en kampsak. Jern & Metall argumenterte for å innføre forbud mot import av fabrikkbygde førerhus for å sikre innenlands sysselsetting.

Fra Lommedalen til Mogreina

Denne bilens første eier var Aasmund Bakke, som drev Fosli



Chassisnr. 2182: C-12236 har historie fra Bærum og Asker. Første eier var Ringvold Teglverk A/S i Sandvika. Deretter Østlandske Pelsberæderi, Billingstad og fra 1948 gårdbruker Alf Grøseth, også Billingstad. Han leverte inn skiltene i 1962 og satte bort bilen. Bildet er fra 1996, tatt like etter at bilen ble hentet ut fra sin Tornerose-søvn i ei løe. Den var et godt utgangspunkt for restaurering, kom på veien igjen og havnet på Nøtterøy. Bilen ble solgt ny fra Sontums Automobilforretning i Oslo.

Skaftfabrik i Lommedalen i Bærum. Han betalte 3500 kroner for lastebilen ferdig oppbygd, en investering som tilsvarer 150 000 kroner i dagens pengeverdi. Bilen ble registrert 12. februar 1930 på C-12719 og levert med ett års garanti på chassiset. Dokumentene forteller at Bakke fikk nytt vognkort i 1947. Kanskje fordi

bilen sto avregistrert under krigen – den var jo for gammel til å være særlig aktuell for å bli rekvirert av Wehrmacht. Videre er det notert at Bakke byttet inn de gamle, støpte kjennemerkene og fikk nye i 1955.

I 1958 ble bilen solgt til Anders Nordheim. Han drev assortert landhandel på Hauerseter i Ullensaker og

Flere LQ-modeller

Ole Erik Halvorsens bil har chassisnr. XBLO3249. Bokstavkoden XB i chassisnummeret betyr at bilen var montert hos GM's samlefabrikk i København, som ble drevet under navnet General Motors International A/S. Typebetegnelsen LQ viser at C-12719 er en 1929-modell 1,5-tonner. Modellen ble også markedsført under navnet Chevrolet International, en betegnelse som også gjaldt for personbilene i 1929. Men for lastebilene ble International sjelden brukt i norske registreringspapirer, selv om det står på typeskiltet.

I Autosys har vi funnet 16 Chevrolet 1,5-tonnere av årsmodell 1929. Flere av bilene har vært avregistrert lenge, noen helt siden 1950-tallet. Det tyder på at det står en del urestaurerte eksemplarer rundt omkring. Av de 16 har seks biler skilter på i skrivende stund.

I tillegg til lastebilene finnes det også en buss bygd på LQ-chassis. Den startet livet som lastebil, før den ble bygd opp som buss i 1933. Det er V-6162, som er restaurert og registrert og tilhører Nord-Trøndelag Motorhistoriske Forening.

Og så er det naturligvis noen biler som ikke står i Autosys, men som plutselig en dag dukker opp. For eksempel chassisnr. 1096 som omtales her.

gårdsbruk ved Mogreina kirke, som lå 5–6 km unna. Nordheim brukte blant annet lastebilen til å kjøre potetlass. Fordi det opprinnelige C-nummeret tilhørte Sandvika, fikk Nordheim isteden Romerike-nummer C-36820.

Bilen var i bruk helt til 1989. Året etter ble Arnfinn Elstad på Vestre Elstad gård eier av bilen, senere sønnen Steinar Elstad. Han overhale og restaurerte det som var nødvendig for å få bilen i drift igjen. Lasteplanet er originalt, det samme er førerhuset. Motoren ble skiftet ut en gang mens Nordheim eide bilen. Etter at Steinar døde, overtok Ole Erik Halvorsen i Mogreina bilen i 2022. Men den har fortsatt garasje plass på Vestre Elstad gård.

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**

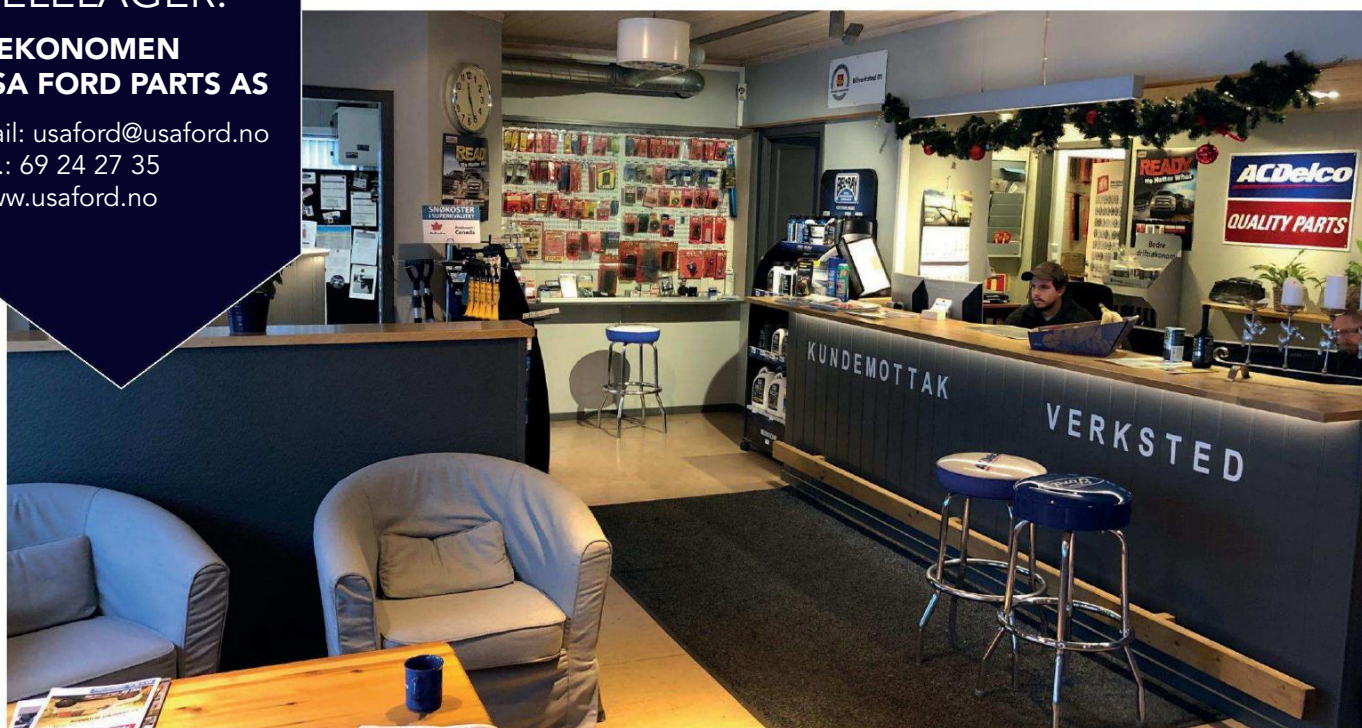
- Autorisert bilverksted
- EU-kontroll
- Medlem av
Mekonomen-kjeden

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

1952 Siata 208 CS:

Fra en ukjent

Siata 208 CS er en spesiell bil på flere områder. Dens friske design var temmelig unik i 1952, men enda mer spesielt er nok det faktum at man fortsatt ikke vet hvem som designet den.

Tekst og foto: Ronnie Krabberød



mester

Ukjent: Siata 208 CS hadde en unik design, men hvem designet den?



Siata – takk og lov at de valgte å forkorte navnet, for «Società Italiana Applicazioni Trasformazioni Automobilistiche» er vel litt mye å huske? Siata hadde startet som produsent av tuning-deler til Fiat i 1926. Man gjorde rett og slett Fiat raskere og mer sporty. Topplokk med toppventiler, innsugsmanifolder og justerbare støtdempere var noen av artiklene. Man prøvde seg også som racerbil-bygger.

Tross noen spede forsøk på slutten av 30-åra, var det likevel først etter at freden igjen kom til Europa at Siata ble skikkelig bilprodusent med modellene Amica og Daina basert på Fiat 500 Topolino og FIAT 1400. Modellene var ganske fremgangsrike, men det var med den Otto Vu-baserte Siata 208 at merket virkelig kom på kartet som en ekte sportsbilprodusent.

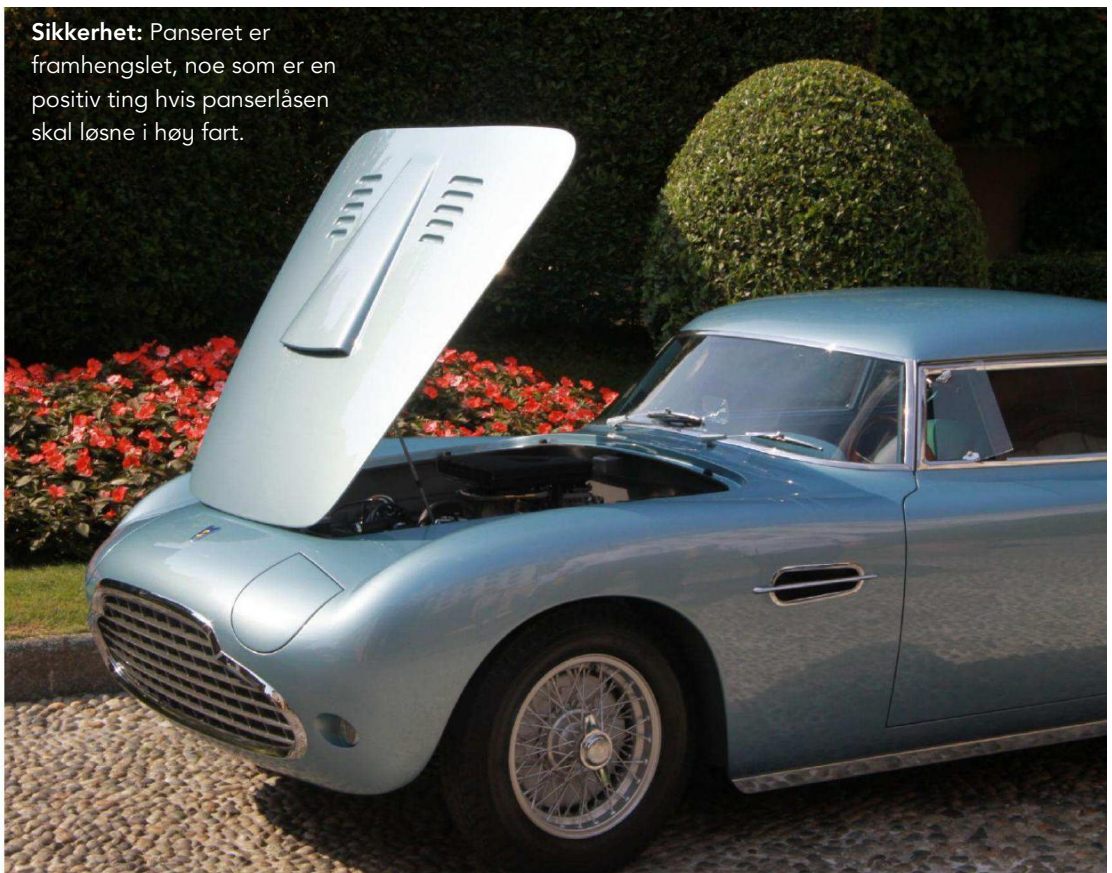
Lillebror

Siata og deres grunnlegger Giorgio Ambrosini hadde et meget godt forhold til storebror i Torino – Fiat. Man kan enkelt si at Siata gjorde at Fiat gikk fortere. Da Fiat endelig skulle ta steget opp til de store med sin litt snodige toliters V8-motor som de kalte Otto Vu (åtte V), visstnok for ikke å hisse på seg



Forkortelse: Vakre emblem hadde man, og det er godt at navnet er en forkortelse. Skulle man hatt med hele navnet ville man fylt hele fronten.

Sikkerhet: Panseret er framhengeslet, noe som er en positiv ting hvis panserlåsen skal løsne i høy fart.



Henry Ford som italienerne trodde hadde patentert betegnelsen V8, var Siata med på laget på mange områder.

De, eller rettere sagt Rudolf Hruska, konstruerte det rullende chassis som satt under alle Otto Vu-modeller. Hruska kom fra en fortid hos Porsche,

Abarth og Cisitalia og skulle fortsette hos Alfa Romeo.

Siata debuterte faktisk den nye modellen kalt 208 CS i racing ved Giro di Sicilia 2. mars 1952. Dette var noen uker før Fiat viste sin egen Fabio Rapi-designede bil på utstillingen i Genève.

V8: Siata hadde et godt samarbeid med Fiat, så de tok unna rundt en tredel av de Otto Vu-motorene som ble produsert.

Man kom på andreplass i klassen og ble nummer 12 totalt. Imponerende for en ny bil, som for øvrig var forkledd med et åpent Siata Daina-karos-



seri. Stabilimenti Farina var ikke blitt ferdig med coupe-karosseriet som derfor debuterte på Mille Miglia i mai der Franco Pol igjen markerte seg med tredjeplass i klassen og nummer 11 totalt.

Otto Vu

Da produksjonen vel kom i gang, bygde Siata tilnærmet like mange biler som Fiat – 18 lukkede 208 CS og 35 åpne 208 S, i tillegg kom tre one-offs. Til

sammenligning produserte Fiat selv bare 34 Serie 1 Otto Vu og 20+ Serie 2 av de totalt 114 Fiat-utgavene som ble laget. De andre tok velkjente italienske karosserimakere som Zagato, Ghia, Vignale og Pinin Farina seg av.

Otto Vu, dette smått stormannsgale prosjektet fra småbilprodusenten Fiat, hadde startet rett etter krigsslutt som en drøm å lage en luksuriøs Gran Lusso basert på den nye

1400-modellen, der blant annet den lille fireren ble erstattet av en toliters V8-motor. Tanken var kanskje å få innpass på det lukrative amerikanske markedet.

Motoren ble konstruert og «utviklet». De første testene ble gjort alt i 1949. Pinin Farina fikk oppgaven å designe et passende karosseri, men så stoppet hele prosjektet opp. Noen i Fiat følte at dette var for ille. Man hadde tross alt

Lyd i stereo: Bakenden er om mulig enda rundere. Doble rør skryter av Otto Vu-motoren.

en spennende om enn smått merkelig motor, så hvorfor ikke sette denne i en eksklusiv lavserie sportsbil i stedet?

Siata ble kjøpt innlemmet i prosjektet som teknisk konsulent, og dermed var man i gang. Siata bestilte motorer og drivverk fra Fiat, og konstruerte og leverte selv rullende chassis til de første bilene.

Flere

Stigeramma ble i begynnelsen laget av «stående» ovale rør, der fire langsgående rør ble bundet sammen med traverser. På de første modellene var de sentrale røra bøyd innover slik at stolene kunne senkes mellom rammerøra og dermed monteres lavere. Etter hvert forenklet man produksjonen og brukte rette rør i stedet. Stolene havnet dermed høyere, og takhøyden vokste tilsvarende.

Derfor ser man tydelig forskjell på de seks Siata 208 ►



Tvilsom effekt: Panseret hadde luftinntak (tvilsom effekt) i midten og utluftende louvers på siden.



Spalte: Scoop hadde man som oftest for å få plass til motoren. Jeg tviler på at det slapp mye luft inn i denne sprekken.



Ikke noe koffertlokk: Bagasje og reservehjul gikk gjennom dørene.



Innfelt: Italienske dørhåndtak hadde en egen stil på denne tiden. Forsenket og utvippbare.



Glatt: Designen ble gjort glatt, ikke bare med skjulte lykter foran, men også forsenkede bak.



Delt i fire: Slik så bilen ut da den ble funnet i California i elendig stand. Ikke bare var den demontert, men karosseriet var også kappet på langs og på tvers. Vi snakker altså om fire deler.

CS som Stabilimenti Farina produserte før de stengte butikken i 1953, og de neste ni som senere ble bygget hos Carrozzeria Balbo. I tillegg til disse 15 ble det også produsert tre one-offs coupeer hos Bertone og Vignale. De åpne versjonene ble bygget av Carrozzeria Motto.

Ukjent designer

Det snodige med hovedutgaven av Siata 208 CS er at designeren er ukjent. Man vet at Stabilimenti Farina bygde de første karosseriene, men «verden» står stum når det kommer til hvem som designet karosseriet.

Noen peker på Giovanni Michelotti. Han tegnet den Motto-bygde Spideren og dessuten Bertones Coupe. Men man finner intet i biografien om Michelotti som sier noe om Siatas egen coupe.

To andre navn som også nevnes er de italienske storhetene Franco Scaglione og Giovanni Savonuzzi, men heller ikke der finnes det dokumentasjon på at de er «skyldige». Modellen er derfor noe av et historisk mysterium.

Denne bilen er derimot klart

kartlagt. Den er en Balbo-versjon med chassisnummer CS-069. Den ble funnet i California i elendig stand. Ikke bare var den demontert, men karosseriet var også kappet på langs og på tvers. Vi snakker altså om fire deler.

Den hadde også vært utstyrt med en firesylindret toliters Ferrari Mondial-motor i sin race-periode før den hadde havnet på en bilskrot. Nå var den igjen gjenforent med sin originale Otto Vu-motor og en original girkasse.

Bilen ble kjøpt og havnet i Belgia, der Jan De Reu, en



Enkelt: Dette var ment som racerbil, så det var lettvektstoler og bare ytterplater på dører.



Varmt: Det er ikke mye isolasjon i bilen, så ventilasjonsruter var nok nyttig.



Standarden: Eikefelger fra Borrani var standard på nesten alle italienske sportsbiler på 50-tallet.



I tiden: Treratt og full Jaeger-instrumentering tilhørte tiden.

diehard Otto Vu-entusiast, overtok restene og satte i gang en enestående restaurering som ble kronet med klasseseier på Villa d'Este i 2011. Jobben dokumenterte tydelig at absolutt alt går an å «restaurere».

Kilde:
Ottovu – Siata Derivata Fiat
Tony Adriaensens
Carrozzerieri Italiani
Elvio Deganello



1952 SIATA 208 CS BALBO BERLINETTA

Eier: Jan De Reu, Belgia da bilen ble fotografert. Senere solgt.

Karosseri: Originalt coupe-karosseri i aluminium bygget av Carrozzeria Balbo i Torino som videreførsel av de første seks som ble laget av Stabilimenti Farina. Designer ukjent.

Chassis: Siata-designet stigeramme i langsgående ovale rør, og traverser. Menn Farina-utgavene hadde innbøyde rammerør med lavere sitteposisjon og dermed takhøyde, hadde Balbo-variantene rette rammerør, flatt gulv, høyere tak og litt mer «klumpete» linjer.

Motor: Siata-modifisert Fiat Otto VU, 2-liters, 70 graders V8 med aluminium blokk og toppe. Enkel kamaksel i blokka, to ventiler per sylinder, to Weber 36 DCN forgassere.

Effekt: 110 hk/6.000 o/min offisielt, men bremsinger i nyere tid vitner om høyere effekt.

Forstilling: Uavhengig forstilling med doble A-armer, spiralfjærer, teleskopdempere, kreningshemmer.

Bakstilling: Uavhengig bakstilling med doble A-armer, spiralfjærer, teleskopdempere, kreningshemmer.

Transmisjon: Original 4-trinns Fiat manuell girkasse.

Bremser: Tromler rundt om.

Hjul: Borrani eikefelger med Pirelli 5.60-15.

Interiør: Tidmessig italiensk sports/racer-interiør. Dører mer bare rammeverk og utvendige plater, lettvektstoler, treratt, komplett instrumentering med Jaeger instrumenter.

Diverse: Siata 208 CS (med riktig karosseri) debuterte på Mille Miglia i mai 1952. De seks første bilene ble bygget av Stabilimenti Farina. Da de stengte dørene flyttet produksjonen til Carrozzeria Balbo. Man byttet samtidig samtidig rammekonstruksjon som gjorde at stolene satt høyere, så Balbos utgave er høyere i taket og litt mer «blubbete».

Lavere: De første Siata 208 CS ble bygget hos Stabilimenti Farina. De hadde en annen ramme som gjorde at stolene havnet lavt mellom rammerøra. Farinas utgave som debuterte på Mille Miglia 1953 var derfor både lavere og slankere enn Balbos versjon. Denne hadde også en annen tannfull grill.



Til inspirasjon: Bertone bygde denne one-off av Siata 208 CS med design av Michelotti. Bakruta var nok med å inspirere GMs design-sjef Bill Mitchell da han insisterte på å få delt bakrute på Chevrolet Corvette Sting Ray i 1963.

SIATA TORINO

"Amica '50"

la piccola vettura di gran lusso derivata dalla FIAT 500

- telaio speciale sculetto
- motore a testa SIATA di 20 cav.
- comando cambio al volante
- 110 Km. all'ora
- carrozzeria «Bertone»

il coupé "Daina"

la "Daina" trasformabile

"Daina", la vettura per il gran turismo veloce derivata dalla FIAT 1400

- telaio sculetto rigidissimo
- motore elastico e molto potente
- cambio a 5 velocità con V. surmoltiplicata
- carrozzeria coupé e trasformabile a 3 posti - (costruzione Sieblimentil Torino)
- 150 Km. all'ora.

SIATA - Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori - TORINO
VIA LEONARDO DA VINCI, 32 - 34 - TELEFONI 600.990 - 600.992 - 600.994 - TELEGRAMMI: SIATA - TORINO
20 aprile 1950 **AUG 12 1950** N. 120

Mest populær: Siata 208 Spider var den mest populære modellen. Nesten alle havnet i USA der de var ganske fremgangsrike i sportsvognsracing. Motto bygde karosseriene som var designet av Michelotti.



Doktoren

Av Jon Melvin Mølnås

Da vi fikk se denne flotte 1959 modell Opel Kaptein som Einar Skjervold i Åsen har restaurert, kom vi til å huske på den første Opel Kaptein av samme modell vi fikk oppleve. Om dette var en 1959-modell, ja det vet vi ikke, men bortsett fra fargen, så var de klin like. Og denne Kapteinen var det doktoren som eide.

Gammeldoktoren mente om-sider at nok var nok. Han hadde levd et liv der han hadde opplevd det meste som var å oppleve. Vi skal huske på at å være lege ute på landsbygda før og like etter andre verdenskrig, ikke kan sammenlignes med noe annet yrke. Hjemmebesøk var det vanlige, til alle tider på døgnet. Og han, gammeldoktoren, følte et ansvar for å bringe god helse til folket. Og der tordnet han ofte om renslighet. Slett ikke alle pliktoppfyllende husmødre likte at han inispiserte skuffer og skap når han først var på besøk. Samtidig snakket han varmt om et bedre og ikke minst sunnere kosthold. Vi som gikk på skolen først på 50-tallet husker vel «Oslofro-kosten». Vi fikk med en folder fra skolen der det ble informert om et sunnere kosthold. Ja vi husker også tranflaska som sto i vinduskarmen, god og varm, som vi måtte ta en slurk av hver skoledag. Den er ikke blant de beste minner fra vår skolegang. Om gammeldoktoren var pålagt å delta i denne «dugnaden» for vår helse, eller om det var selvpålagt å snakke høyt om renslighet og gode matvaner, ja det vet vi ikke. Hvor gammel han var når han takket for seg i yrkeslivet vet vi heller ikke, men han var en fryktet trafikant å møte i sin tilårskomne Ford.



Så kom det en arvtaker. Ikke bare var han yngre, og langt sprekere, han hadde også en flott bil, som i tillegg var helt uten bulker. Vi gutta fikk ganske snart sansen for denne artige legen. Han var som sagt yngre, og når han kom på den årlige helsekontrollen på skolen, så avsluttet han alltid denne seansen med å sparke fotball sammen med oss. Dette sammen med at han hadde en svært så flott bil gjorde ham til en kompis. Vi hadde glede av å «bare» ha denne legen ett år, i forbindelse med skolegangen.

Det gikk ikke så lang tid før denne legen fikk et rykte om å være en veldig hyggelig kar, som alltid hadde et godt ord, og som det var vanskelig å ord-binde. Etter som han ble kjent i bygda var det flere som forsøkte, men få lyktes. Hittil hadde alle hatt stor respekt for legen. Han var en kar man tok av seg hatten for. Dette ble det slutt på. Og noe annet som også ble bedre var at han var en svært så god lege. Uten torden og brak, noe vi var vant med, så ble folk friske, også under hans behandling. En historie som gikk bygda rundt med stor munterhet var da en av de mest «storkjeftede» spurte

om det var mye å gjøre, og om det var noe han savnet som lege. «Tja» sa legen,» det er nå mest reparasjoner av gammelt og slitt, og veldig lite spørsmål om å lage noe nytt.» En annen historie, der kirkegårdsgraveren ville fleipe litt med ny-doktoren. «Det bli vel lite å gjøre åt meg nå da det har kommet nytt blod på lege-kontoret» sa graveren. «Nei da» svarte legen, «vi skal nok få et veldig godt samarbeid fremover vi, skal du se.»

Gammeldoktoren skulle nok ha sluttet å kjøre bil lenge før han egentlig parkerte den gamle Forden. Det verste var nok at han begynte å miste synet, noe han slett ikke ville innrømme. Følgende historie gikk i mange år. Senen var et veikryss, de var det forresten ikke så mange av. Det veikrysset var en gammel kone i ferd med å krysse over. Kona var skral til beins, hun gikk forresten med stokk, så det tok litt tid. En bil sto i krysset og ventet mens kona møysommelig var på vei over. Da kom gammeldoktoren, og han måtte fram, så han tok til å tute noen fryktelig. Han så naturligvis ikke kona. Da gikk han som satt fremst og ventet på at kona skulle komme seg over og gikk

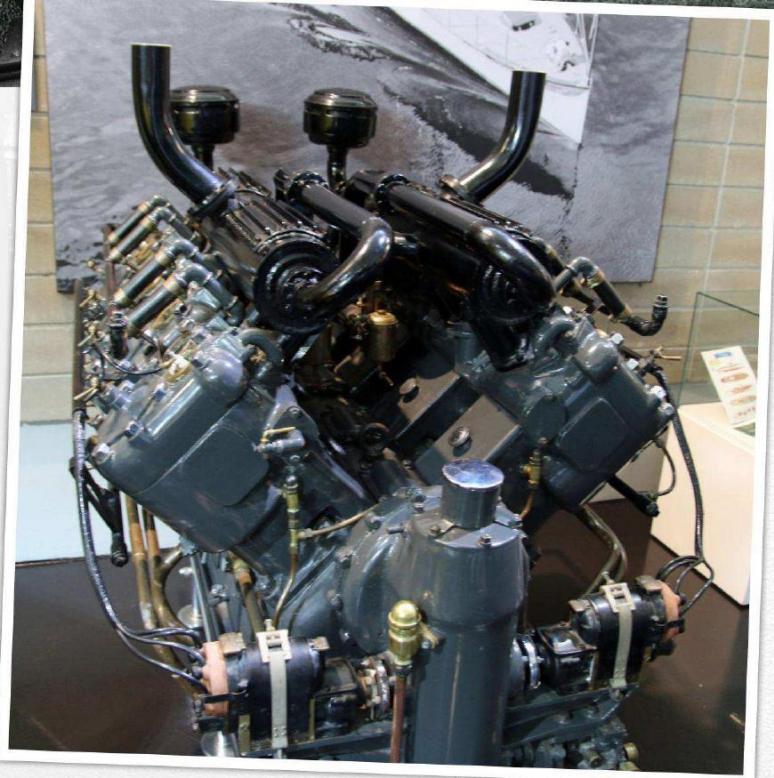
bak til gammeldoktoren: «Det va da ett uvanlig fint signalhorn du fekk te julgave i år».

Som sagt skulle kanskje ikke gammeldoktoren ha kjørt bil så lenge som han gjorde. Ja nå var han også kjent som en litt spesiell bilkjører i alle år. Han regnet seg kanskje som litt mere betydningsfull enn vanlig folk, så han tok seg friheter. For eksempel så parkerte han alltid helt inntil døra på apoteket, på fortauet da naturligvis. Dette visste alle, ja lensmannen så nok også en annen lei. Men så kom det en ny lensmannsbetjent, denne fra en helt annen kant på landet. Og han kjente ikke gammeldoktoren. Parkeringsbot ble vel aldri brukt, men en irettesettelse var vanlig under slike lovbrudd, noe han da også mente var på sin plass overfor denne bilføreren. Hva som ble sagt, ja det snakket gammeldoktoren aldri om. Og lensmannsbetjenten hadde naturligvis taushetsplikt. Men noen mente å ha oppfattet deler av diskusjonen. Ja diskusjonen, pålitelige kilder påsto at diskusjonen var enveis. Og samme kilder påsto også at gammeldoktoren fortsatte å parkere på trappa til apoteket.



På fylla?

Neida, men denne V8eren fra Scania-Vabis brukte sprit som drivstoff. Motoren med betegnelsen Typ Ma var i produksjon fra 1916 til 1919, og den gang var bensin mangelvare på grunn av første verdenskrig. Motorvolumet er på 15,7 liter og effekten er 130 hk på sprit. Den ble først og fremst brukt til motorelektriske personvogner hos jernbaneselskapene. Det ble også tatt fram en bensinvariant for marint bruk, da var effekten 115 hk.



Over and Over and Over Again it Pays to Smoke a

HURRICANE

REGD.
The Cleverest Pipe ever Made

Never spills ash or sparks to cause fire damage, travelling at speed or resting in bed. Never wastes tobacco by fierce open draught or by wet sumps. Ideal for Motorists and Sportsmen as well as for the Indoor Man. Always safe, sweet, clean, dry and healthy smoking. Ladies bless it in the home, doctors recommend it. Smokers acclaim it the best pipe the world EVER had or EVER WILL have. . . . ASK THE MAN WHO HAS ONE!

By Appointment

BILLIARD MODEL

STANDARD	10/6
SPECIAL	15/6
DE LUXE	21/-

GOLF BALL MODEL

Very light in weight

STANDARD	10/6
SPECIAL	15/6
DE LUXE	21/-

A Welcome Present

Recommended and Sold by leading Tobacconists and Stores

Illustrated List of interesting models free from Dept. M.S.

NUTT PRODUCTS, LTD., 195, Oxford Street, London, W.1.
Tele: GER 3069.

Anbefalt av leger

Denne annonsen fant vi i en utgave av britiske Motor Sport fra 1937. Hurricane kalles "den smarteste pipen noen-sinne". Årsaken er at den har et slags hengslet perforert lokk som sørger for at glør og aske ikke sprer seg rundt røykeren. "Den søler aldri aske eller glør som kan resultere i brannskader, enten man reiser i en viss hastighet, eller hviler i senga" står det å lese i teksten. "Ideell for motorister, sportsmenn eller menn som røyker innendørs" står det videre. Det gjøres også et poeng av at "kvinnene velsinger bruken i hjemmet, og at doktorer anbefaler den". Den leveres i to versjoner; Billiard Model og Golf Ball Model. Begge kan leveres som Standard, Special eller De Luxe.



Rikstelefon

I dag er det vel knapt noen som husker den tiden da man ringte rikstelefon. Kort fortalt var det snakk om en sentral som knyttet forskjellige lokale sentralbord sammen så man kunne ringe til noen utenfor sitt eget område. Avbildet er en gammel telefon fra Sverige, med Rikstelefonkatalogen Del 3 for Norrköpings län.

Godt budskap

Denne annonsen i sikkerhetens tjeneste er absolutt ikke av ny dato, men budskapet kan ikke gjentas for ofte. "løp ikke foran biler og trikker...gå på fortauet - der er du sikker."



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 bil, nostalgi og motor 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: Norsk Motorveteran
PB 4980 Nydalen, 0441 Oslo
Merk konvolutten «Vognskjulet»



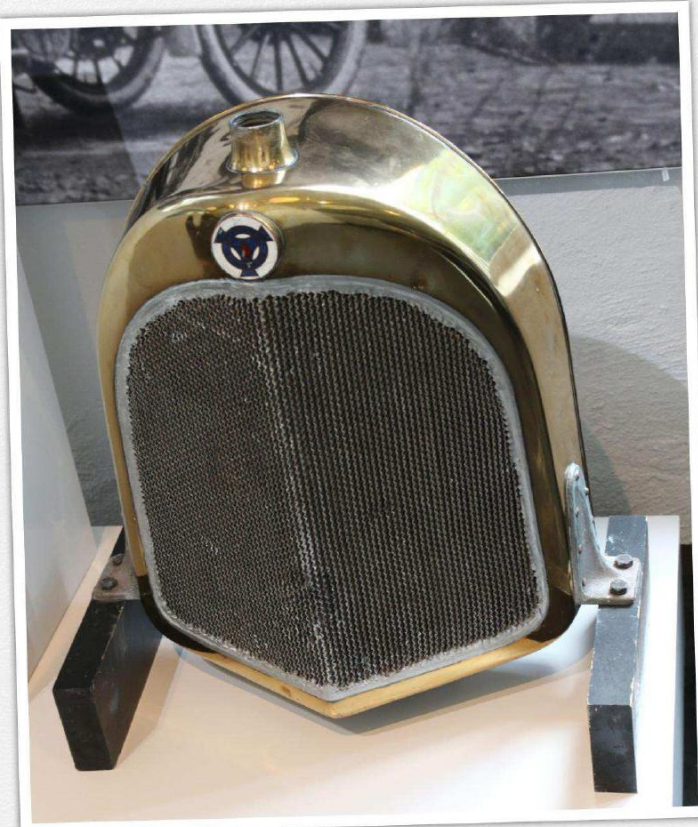
Istid

Den er kanskje over når dette leses, skjønt is kan man jo spise hele året. Dette klassiske reklameskiltet for Drammens Is minner oss om at det var mange isfabrikker her i landet tidligere. Drammens Is holdt det gående ganske lenge. Fra oppstarten 1937 til 1997, da det var over med et smell, bokstavelig talt. Da sørget nemlig et bombeattentat mot Bandidos, som holdt til på naboeiendommen, at store deler av fabrikkens ble lagt i ruiner. Drammens Is er mest kjent for Gullkrone-is som de lanserte i 1953, som skulle gjøre navnet Krone-is landskjent.



Billige rundturer

GDG er logoen til Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarne-Gävle, som var en sammenslutning for drift og vedlikehold av buss- og jernbanetransport. De ble til i 1919 og holdt det gående til 1947 før de ble overtatt av Statens Järnvägar SJ. Bussdelen ble til GDG Biltrafik AB og eksisterte som et datterselskap av SJ fram til 1991 da SJ samlet alle sine lokale busselskap under navnet Swebus. Hvor billige rundturene det ble reklamert for i 1938 faktisk var, sier plakaten ingenting om.



Grillsesongen er ikke over

Grill, eller radiatorkappe er vel mer riktig. Blank og stilig, og ganske så tidstypisk for tiden da den var i bruk. På hva sier du? Scania-Vabis Typ I personbil fra ca. 1920. Egner seg helt klart bedre på en automobil enn til å grille flintastek på.



MANs historie:

Ga Rudolf en sjanse

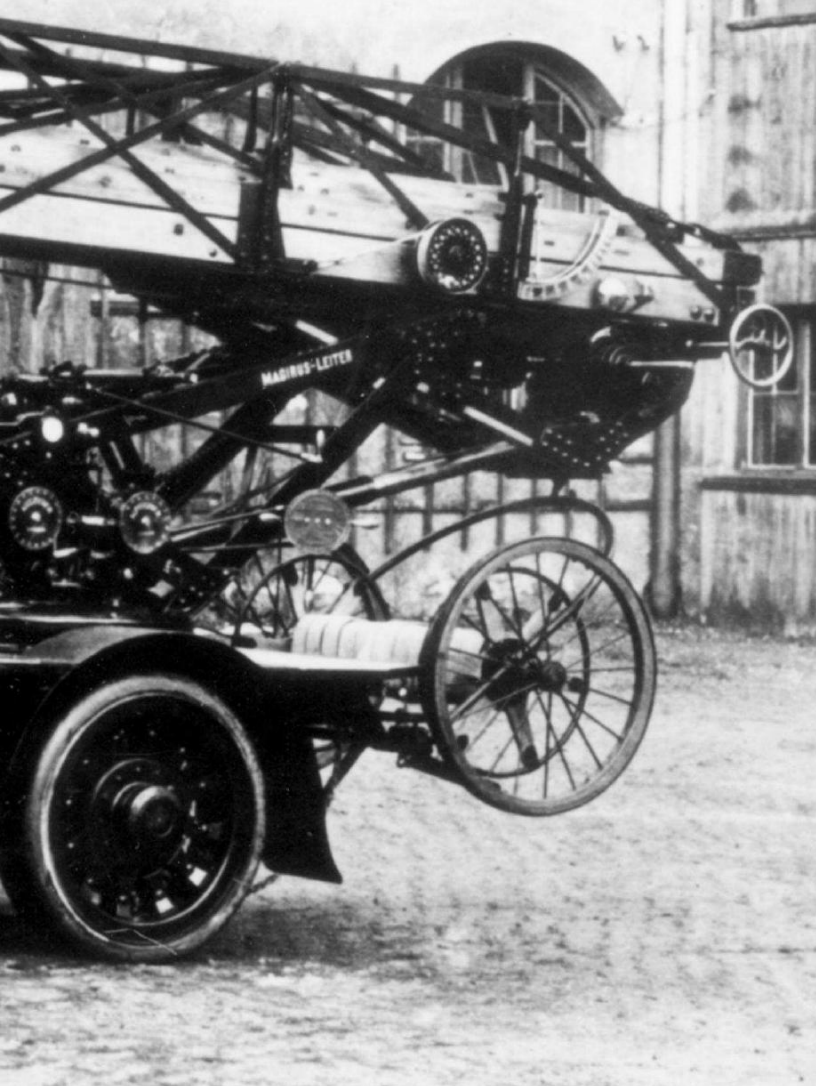
Historien til MAN-gruppen strekker seg over mer enn 250 år, mens lastebilhistorien er 110 år gammel. Vi har sett nærmere på historien til selskapet som blant annet ga Rudolf Diesel muligheten til å sette sin motor-idé ut i livet.

Tekst: Tormod Granath-Magelssen
Foto: Produsentene

21. juni i 1915, ble følgende firma registrert i firmaregisteret til byen Nürnberg; «Lastwagenwerke M.A.N.-Saurer». Firmaet ble etablert som et joint venture-selskap mellom Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG og Saurer, en sveitsisk produsent av nyttekjøretøy. Kort tid etter rullet den første MAN-Saurer tretonns lastebilen ut av

fabrikken i Lindau, ved Bodensjøen. Og så kom den første bussen, som ble brukt over lengre strekninger av det keiserlige postvesenet. Bussen fraktet både passasjerer, brev og pakker. En helt vanlig kombinert transport før i tiden. Dette var starten på det som skulle bli MANs nyttekjøretøyeventyr. Et eventyr som også har betydd mye mer for kjøretøyhistorien enn mange skulle tro.

Starten: I 1915 etablerte MAN seg som nyttekjøretøyprodusent. Her en M.A.N. Saurer stigebil som ble levert til Augsburg i 1922.



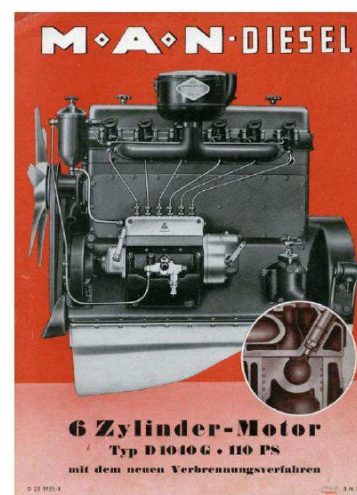
Starten på eventyret: I 1924 lanserte MAN verdens første dieselmotor i en lastebil. Resten er bokstavelig talt historie.

dager etter forsvinningen. Det har vært mange teorier og spekulasjoner rundt dødsfallet. Selvdrap er den mest sannsynlige årsaken.

11 år etter Rudolf Diesels død, presenterte MAN den første lastebilen med en dieselmotor med direkte-innsprøyting. Dette skulle vise seg å være banebrytende for bruk av dieselmotoren i lastebiler i årene som skulle komme. Den dag i dag er det dieselmotoren som er toneangivende innen nyttekjøretøyproduksjon. Sammenlignet med datidens bensinmotorer snakker man om en besparelse på opp til 75 prosent av driftskostnadene. Økonomi og effektivitet var viktige utviklingsmål, den gang som nå. Samme år kom MAN med en lavgulvbuss med et spesialdesignet lavt chassis. Bussene de tidligere hadde bygget, hadde alle vært basert på lastebilchassis.

Hemmelig

I 1928 presenterte MAN sin første treakslede lastebil, forgjengeren til alle de tyngste lastebilene som skulle komme fra den tyske produsenten. I 1932 ble lastebilmodellen MAN S1H6 utstyrt med dieselmotoren D4086, som utviklet 150 hestekrefter, og skal ha vært



verdens sterkeste lastebil den gang. Den neste tekniske milepælen var i 1937, da kom en ekstremt drivstoffgjerrig dieselmotor med direkte innsprøyting. Samme året kom også MAN med allhjulsdraft. Allerede i 1934 startet MAN med et hemmelig militært prosjekt. Versailles-traktaten forbød Tyskland militær opprustning, som å produsere stridsvogner. Men under dekke av å produsere landbrukstraktorer, startet man utvikling og produksjon av stridsvogner. Først fire år etter ble produksjonen «offentlig».

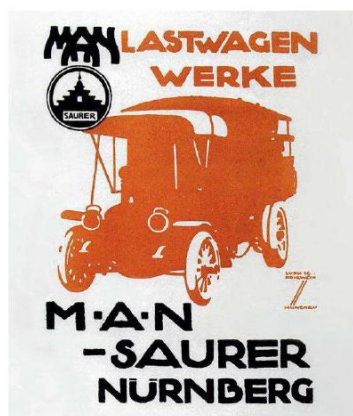
Krigsårene

Den andre verdenskrig sto for døren og som så mange andre produsenter ble også MAN involvert i krigsproduksjon. De ►

De første årene

Allerede fra starten hadde den nystiftede kjøretøyprodusenten en imponerende serie med nyttekjøretøyer, basert på to grunnleggende chassismodeller. Lukkede og åpne lastebiler, vogntog, lastebiler med tipp, tankbiler, brannbiler, sykebiler og busser.

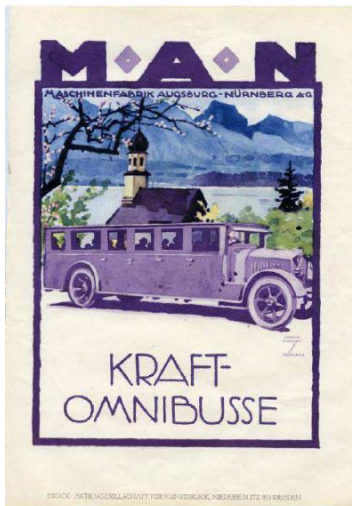
Året etter etableringen ble produksjonen flyttet til MANs fabrikk i Nuremberg. I 1918 gikk Saurer ut av samarbeidet og selskapet fikk navnet «M. A. N Lastwagenwerke». Allerede i 1893 fikk Rudolf Diesel jobbe med sin nye motoridé i



fabrikken til MAN i Augsburg. Dessverre fikk han ikke oppleve at hans motor kom til nytte i en lastebil. Han forsvant fra et skip på vei til London i 1913, og ble funnet død i Nordsjøen en del



Sterkest: I 1932 kunne MAN skryte av å ha verdens sterkeste dieseldrevne lastebil med sine 150 hk

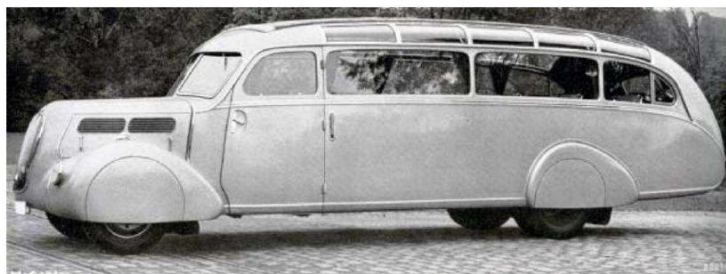


Standard: I 1932 utstyrte MAN alle sine lastebilmodeller med dieselmotor som standard.

produsenter av krigsmateriell, klarte de å unngå å bli en del av naziregimet. Ingen av dem meldte seg inn i NSDAP, Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei (Det nasjonalsozialistiske tyske arbeiderpartiet), et valg de til stadighet fikk lide for. Reusch ble tvunget til å avgå som styreformann i GHH i 1942, mens Meyer så vidt unngikk å bli arrestert av Gestapo mot slutten av krigen. Over 7000 tvangsarbeidere jobbet i fabrikkene til MAN under den andre verdenskrig.

produserte forskjellige lastebil- og bussmodeller til militært bruk. Men fortsatt ble det produsert sivile kjøretøy, blant annet en stor mengde trolleybusser. I fabrikken i Augsburg ble det blant annet produsert dieselmotorer til ubåter, mens ved fabrikken i Nürnberg produserte man blant annet 40 % av alle Panther stridsvogner, som for øvrig var designet av MAN, men også ble produsert av andre, blant annet Daimler Benz. Begge fabrikkene til MAN ble utsatt for mye bombing av de allierte de siste krigsårene.

Selskapets direktør Otto Meyer, og styreformann Paul Reusch i GHH, som var majoritetseier av MAN, klarte på mesterlig vis å styre MAN gjennom den andre verdenskrig. Til tross for deres patriotisme og det faktum at de styrte en av Nazi-Tysklands største



Glatt: Aerodynamikk var i tiden på midten av 30-tallet. Her en 1937 MAN med karosseri av Kässbohrer.

Etter krigen

Europa, ikke minst Tyskland, hadde et enormt behov for transportmidler som lastebiler, for å gjenoppbygge landene etter den andre verdenskrig. I 1951 kom den første store MAN lastebilen etter krigen. MAN F8 med sin V8-motor på 180 hk ble selve flaggskipet til MAN i det nye Vest-Tyskland. De demonstrerte nok en gang at de var innovative da de introduserte den første tyske lastebil-motoren med turbo i 1951. Den sekssylindrede motoren hadde et slagvolum på 8,72 liter og en effekt på 175 hk, noe som var en imponerende økning på 35 %. Den ble tilgjengelig i produksjonslastebiler fra 1954, samme år som Volvo også kom med turbo.



Stilig: Herlig reklame for MAN i 1951.

I 1955 flyttet MAN sin lastebil og bussproduksjon til sitt nye anlegg i München. Fabrikken i Nürnberg ble deres kompetansesenter for motorproduksjon. MAN viste også at de var innovative når det gjaldt busser. I 1961 kom bussen 750 HO på markedet, dette skal være den første bussen som baserer seg på moduldesign. Det standardiserte busschassiset ble benyttet til forskjellige busskarosserier som rutebuss, intercitybuss og turbuss.

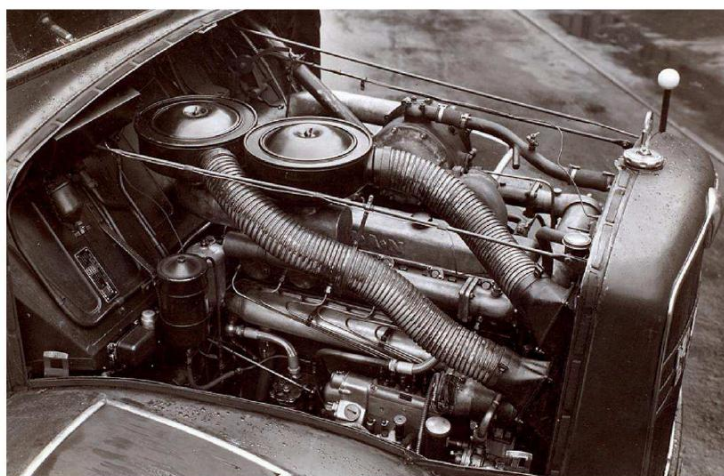


Büssing kom med løven

I 1967 inngikk MAN et samarbeid med den franske produsenten Saviem (eid av Renault) om lette lastebiler. Dette samarbeidet varte til 1977. To år etter inngikk de i stedet et samarbeid med Volkswagen. Resultatet ble MAN G90, basert på Volkswagen LT-serien.

I 1971 overtok MAN østerrikske ÖAF, en lastebilprodusent de hadde hatt aksjemajoriteten i siden 1938. Samme år tok de også over Büssing Automobilwerke, etter å ha kjøpt opp deler av selskapet over tid.

Underleverandører: Mange forskjellige påbyggere bygde på MAN. Her en MAN Typ 420 bygget av Krauss-Maffei.



1951: Første tyske lastebilmotor med turbo. Året er 1951.

Dermed fikk de full tilgang til Büssing-fabrikken i Salzgitte. Büssing hadde vært tidlig ute med sin teknologi med underliggende motor, kanskje for tidlig de begynte allerede på 30-tallet, men nå var MAN på plass for å ta det i bruk. De adopterte «underliggeren» og løven av Braunschweig som heretter kom til å dominere logoen til MAN, og gjør det den dag i dag. På slutten av 70-tallet inngikk MAN et samarbeid med ►

Leddbuss ala 1953: Foran en MAN MKN26, mens hengeren er signert Kässbohrer.





Skål: Med snute for øl!



Tradisjon: Oktoberfest er viktig i Bayern. Her en MAN Diesel 770 i forbindelse med festlighetene i 1963.



Spesielle: I dag er MAN en moderne bussprodusent som i tillegg til sine Lion's-serie, også er eier av Neoplan (siden 2001) som med sitt spektakulære design virkelig skiller seg ut.

Volkswagen om å ta frem en serie med lette lastebiler. 6- og 8-tonnere i G-serien ble produsert i samarbeid, frem til 1993. I dag er faktisk Volkswagen eier av MAN som nå ligger innunder VW Group.

MANs prestisjemodeller har allikevel vært snutebiler for anleggsgropa, og tunge bulldogbiler for langtransport.

For eksempel Type 19.280, som var den første MAN lastebilen som mottok «Truck of the Year»-tittelen i 1978. MAN F90, som ble introdusert i 1986 fikk også stor oppmerksomhet, ikke minst på grunn av det romslige førerhuset. I 1989 overtok MAN østerrikske Steyr. Den mest suksessrike modellen på 90-tallet var nok MAN F2000.



Løven: I 1971 overtok MAN Büssing Automobilwerke og adopterte «underliggeren» og løven av Braunschweig, som heretter kom til å dominere logoen til MAN, og gjør det den dag i dag.

Den tunge lastebilserien til MAN har hatt elektronisk styrt innsprøytning som standard siden 1994.

Bussene

Bussproduksjonen har vært en viktig del av MANs historie helt siden starten. Faktisk kan vi nesten si at MANs første buss kom allerede i 1911, fire år før

MANs kjøretøyproduksjon kom i gang. Det finnes nemlig et bilde av en 18-seters buss fra Saurer, der karosserirammeverket, som egentlig baserer seg på en jernbanevogn, var laget av MAN. De var i 1911 leverandør av karosserirammeverk til det bayerske postverk.

På German Automobile Exhibition Berlin i 1924 viste



Samarbeid: I 1967 inngikk MAN et samarbeid med den franske produsenten Saviem (eid av Renault) om lette lastebiler. Dette samarbeidet varte til 1977.



Rollebytte: I en periode samarbeidet MAN og Volkswagen om de mindre modellene. I dag er MAN Truck & Bus en del av Volkswagen Group.

MAN frem sin første egendesignede buss. Det var den første lavgulvbussen, bygget på et 3,5 tonns lastebilchassis med mellomakseldrift. Bussen hadde også elektrisk horn, samt opplyste retningsvisere. Denne bussen representerer starten på MANs egenutviklede bussproduksjon. På samme utstilling viste MAN også frem dieselmotoren med direkteinnsprøytning. En nyhet som plasserte de fleste andre nyheter i skyggen. I 1925 lanserte MAN den første bussen med dieselmotor. Trodde du forresten at campingbusser er av nyere dato? Da må du tro om igjen. Allerede i 1929 viste de frem en weekendbuss som ikke bare hadde salong om bord, men også

kjøkkenavdeling, soverom og bad med dusj!

De fleste bussmodellene var basert på lastebilchassiser, men i 1937 kom MAN med frembygde busser. MAN LPS og DS. Sistnevnte ble også eksportert, blant annet til Lima i Peru. På 30-tallet tok MAN også frem en semitrailerløsning for buss. Med en trekkvogn foran, kunne busstraileren romme inntil 100 passasjerer.

Moderne design

Etter krigen lå store deler av Tyskland og Europa i ruiner. Behovet for transportmidler var enormt, ikke minst for persontransport. MANs busser på 50-tallet fikk i stor grad designet avgjort etter hvilken

MAN-historien oppsummert

1758 st Antony jernverk etablert
 1898 Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG etablert.
 1915 Lastwagenwerke M.A.N.-Saurer etablert.
 1924 MAN presentere den første lastebilen med dieselmotor.
 1932 MAN S1H6, verdens sterkeste lastebil med 150 hk
 1934 Utvikling av stridsvogn i hemmelighet.
 1937 MAN LPS og DS frembygde busser lanseres.
 1938 MAN lastebil nr 15 000.
 1939
 – 45 Krigsproduksjon, bl.a. 40 % av alle Panther stridsvogner.
 1951 MAN F8 med V8 dieselmotor på 180 hk ble lansert.
 1953 MANs første leddbuss presenteres.
 1961 MAN åpner ny fabrikk for lastebil- og bussproduksjon i München.
 1967 Inngår samarbeid med Saviem.
 1971 Overtar Büssing og ÖAF.
 1979 Inngår samarbeid med Volkswagen.
 1989 Overtar Steyr.
 1994 Elektronisk styrt innsprøytning blir standard på den tunge lastebilserien.
 2001 Overtar Neoplan.
 2011 Inngår i Volkswagen Group.



Legende: En av de mest suksessrike lastebilseriene fra MAN var F2000-serien.

påbygger man valgte til buss-chassiset. På IAA i 1955 viste MAN frem sin første leddbuss. Foran var det snakk om snutebussen MKN26, mens bak leddet hang en toakslet vogn fra Kässbohrer.

50-tallet førte også med seg nyheter som bakmonterte og liggende motorer på bussene. I 1961 startet så MAN å bygge komplette busser i München igjen. Blant annet MAN 750 HO, en trendsetter der man bygde både bybusser, leddbuss-er og turbusser, basert på det

samme chassiset. 10 år etter startet MAN å bygge sin MAN SG, en standard leddbuss som fikk stor suksess, også på eksportmarkedene.

I dag er MAN en moderne bussprodusent som i tillegg til sine Lion's-serie, også er eier av Neoplan (siden 2001) som med sitt spektakulære design virkelig skiller seg ut. ☺

Kilder: MAN Truck & Bus AG, «A Century of Trucks and Buses from MAN» av Henning Stibbe og Matthias Georgi, Wikipedia.

Møt oss på Oslo Motor Show

OSLO MOTOR SHOW

Forsidebilen: Vi hadde en stor reportasje av bilen, en 1928 Moon Aerotype 6-72 Royal Roadster, i Norsk Motorveteran nr 17/18 i fjor. Nå kan du se den supersjeldne bilen i virkeligheten på vår stand under Oslo Motor Show.

Høstens grand finale er rett rundt hjørnet. Vi snakker selvsagt om Oslo Motor Show 24. til 26. oktober, der alt morsomt som durer og går er på plass. I år er også Norsk Motorveteran der med egen stand. Vi har med oss en supersjelden bil du ikke må gå glipp av!

Tekst: Tormod Granath-Magelssen

Forrige gang Norsk Motorveteran deltok på Oslo Motor Show var i 2018, den gang sammen med vårt søstermagasin Veteranlastebilen. Sistnevnte finnes ikke lenger, men ble en del av Norsk Motorveteran i 2021. I år arrangeres Oslo Motor Show for 15. gang og har ettertrykkelig plassert seg som den viktigste arenaen for motorhobbyen her i landet.

I fjor var som vanlig de mange hallene fylt opp med kjøretøyer i alle varianter, originale hverdagsbiler, heftige sportsbiler, fete amerikanere, gamle veteranbiler, motorsykler og lastebiler. Mange av klubbene var også representert der, i tillegg til en mengde firmaer som kunne tilby sine produkter og tjenester. Her var det som vanlig noe for enhver smak. Motorentusiaster i alle aldre strømmet til og det ble en kjempesest på Nova Spektrum, Lillestrøm. I fjor trakk arrangementet over 56 000 publikummere, noe som ettertrykkelig

viste at motorinteressen langt fra er død. Det skulle ikke forundre oss mye om det blir ny publikumsrekord i år.

Vi i Norsk Motorveteran har dekket Oslo Motor Show hele tiden, men nå følte vi at tiden var inne for også å delta med egen stand. Vi tar med oss en supersjelden bil som vi har fått låne av eieren Ole Martin Manvik. Det er snakk om en 1928 Moon Aerotype 6-72 Royal Roadster som ble solgt ny i Norge. Den har vært gjennom en omfattende restaurering som startet i 1962. Først 62 år senere var den ferdig. En imponerende jobb har blitt lagt ned i restaureringsarbeidet og bilen fremstår i dag som ny! Vi nevnte at den er supersjelden; så vidt eieren vet finnes det bare tre igjen av akkurat denne modellen i verden, og dette er den eneste som er restaurert!

Vi hadde en omfattende artikkel om bilen i Norsk Motorveteran nr 15/16-2024.

NORSK MOTOR VETERAN
Nr. 15-16-2024 – Årgang 34 – Pris kr 149,00

Skolebilen

Familiebilen

Født på ny

FIAT ABARTH 2000 SCORPIONE MC-samleren 2 X SAAB

BIL ÅRET 1949

Månebilen

GRATIS annonsering i bruktmarkedet!

Bortsett fra den artikkelen har bilen ikke blitt vist frem noe sted, før vi nå har fått gleden av å presentere den på Oslo Motor Show. Vi er på plass i hall D sammen med kolleger fra Vi Menns redaksjon. Vi håper du tar turen innom for å oppleve

den utrolige bilen, ta en hyggelig prat med oss i NMV og kanskje få med deg et messetilbud på abonnement. Kryss av datoene 24. til 26. oktober i kalenderen.

Vi gleder oss!



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 kjøretøyhobby

Bevaringsverdig trumfer alder

Av generalsekretær i LMK **Stein Christian Husby**

LMK deltok i høringsprosessen og forarbeidene til ny forskrift omkring Periodisk Kjøretøykontroll (PKK) i 2015/2016. Mange ble nok den gangen skuffet når lempningene ble knyttet til lovteksten i kjøretøyforskriftens § 1-9, hvor det ble forutsatt at bilen ikke var et dagligkjøretøy og det ble også stilt krav til originalitet. Det er dette vi i dag kjenner som såkalt «Bevaringsverdig kjøretøy» og er en forutsetning for lavere frekvens av PKK mellom 30 og 50 år, med fullstendig fritak fra passerte 50 år. Derimot råder mye forvirring da veteranbiler registrert før 01.01.1960 fremdeles er fritatt for PKK – original eller ikke, mens derimot kjøretøy nyere enn 01.01.1960 som ikke er bevaringsverdige, fremdeles må vises annethvert år. Med andre ord 3 ulike regelverk knyttet til PKK.

Opphavet til endringene skyldes et EU-direktiv hvor alle land i EU/EØS lager sin egen avart av bestemmelsen for nasjonal implementering. Mye av tankegodset i Norge ble hentet fra Tyskland hvor man har hatt egne kjennemerker for å skille historiske kjøretøy fra andre eldre brukskjøretøy i miljøsoner. Ekstra bittert ble det nok for mange da svenskene slapp fullstendig opp og ga fullt fritak etter passerte 50 år – original eller ikke!

Mye skremselspropaganda på sosiale medier

LMK har fått mye «tyn» på sosiale medier for at vi hele tiden har støttet bruken av «bevaringsverdig». Vi ser en risiko ved at eldre kjøretøy ikke lenger kontrolleres, men samtidig er det viktig at myndighetene påbegyn-

ner en merking av eldre og motorhistoriske kjøretøy som ikke brukes daglig og som har en historisk interesse ment for fremtidig bevaring og historiefortelling. Veteran-grensen på 30 år anses mulig for lav av mange da det fremdeles ruller mange såkalte veteraner i dagligtrafikken. Om alle «veteraner» havner i samme sekk hva gjelder feil og mangler på PKK, ulykker og klimaavtrykk – vil lett noen bruke dette tallmaterialet mot oss som her til hensikt å bevare og forvalte den bevegelige kulturarven videre på en forsvarlig måte. Ingen av oss vil vel bli skadelidende for statistikk tilhørende andre grupperinger med avvikende mål og visjoner?

LMK fikk derimot fullt medhold fra Samferdselsdepartementet da vi i 2024 gikk hardt ut mot Stortingsforslag S126 fra Fremskrittspartiet hvor man ønsket å senke veterangrensen til 20 år. Derimot hadde trolig ikke forslagsstiller regnet riktig på kostnaden av 10 år med bortfall av trafikkforsikringsavgift og omregistreringsavgift da gruppen «veterankjøretøy» mellom 20 og 30 år ville bli større enn hele gruppen fra 30–100 år. For vår bevegelse ville dette blitt en regelrett katastrofe, men fra enkelte hold har ikke denne tanken helt sluppet taket fremdeles ... Ja, kulturen i Norge trenger midler, støtteordninger og vern, men her sender man i så fall midlene i fullstendig feil retning – til en gruppe som med all sannsynlighet ikke er sin egen rolle bevisst. I 2024 fant LMK 54 nye «Frp-veteraner» gateparkert i Oslo sentrum på én time. Rust, bulker og «gaffa-tape» var betegnende for de fleste av disse.

Bruker man et veterankjøretøy daglig, i

særstilling om vinteren, vil det neppe være så veldig mye lenger. Det er også en kjensgjerning at eldre kjøretøy mangler mye av det sikkerhetsutstyret som forventes i dagens trafikkbilde. Velger man å bygge om et kjøretøy i så stor grad at det ikke lenger svarer med historiske prinsipper, så tar man et helt bevisst valg om at man ikke ønsker å ta del i de lempninger som er myntet på den motorhistoriske bevegelsen. Ole Brumms «Ja takk, begge deler», er ikke alltid mulig.

LMK har gjennom formål, mandat og virke gjennom snart 50 år tatt sikte på å være den eneste organisasjonen som utelukkende jobber med å verne om historiske kjøretøy inn i fremtiden. Vi jobber med anseelsen til vår bevegelse, og derfor blir også vårt arbeid med den nye kulturmiljøloven svært viktig. En offentlig aksept av vår bevegelse som kultur hvor også storsamfunnet har et ansvar, er påkrevet. Da kan vi ikke strekke i benevninger og definisjoner slik at vi fører noen bak lyset. Det vil være helt naturlig at LMK som norsk representant for FIVA, verdens største veterankjøretøyorganisasjon med 86 medlemsland og 2 millioner medlemmer, bør være den mest korrekte premissleverandøren i Norge. Det er en ansvarlig politikk som i praksis ikke kan overprøves, da et samlet verdenssamfunn er omforent.

Vi opplever derimot at mange skriver at «Bevaringsverdig» er lik at bilen ikke kan brukes. Det skremmes med at man ikke kan sette inn sikkerhetsbelter eller gjøre noen som helst endringer av bilen. Dette er faktisk bare tull! For oss som deltok i høringene, har lest lovforarbeidene, kjenner forvaltningspraksis i andre land som norsk



Stand: LMK på plass på årets Arendalsuke. Her på stand hos Norges Kulturvernforbund.

modell bygger på og samtidig har nærmere 10 års kjennskap til norsk forvaltningspraksis – så har dette ikke rot i noen virkelighet. I Tyskland er det faktisk slik at historiske kjøretøy står i en særstilling hva gjelder en nokså fri bruk. Samme praksis rulles nå også ut i Danmark og en rekke andre europeiske land. Derimot har frykten som enkelte har satt ut i miljøene bidratt til at om lag bare 25 % av alle veteranbilene i Norge er registrert som bevaringsverdige. Skal dette bety at resten er bruksbiler? Jeg tror ikke at dette reflekterer virkeligheten, men derimot en konsekvens av uberettiget frykt. Foreløpig er nedsidene bare at man må fremvise bilen hyppigere til PKK, men hva med den dagen man faktisk ikke kan kjøre bilen inn i miljøsoner, byer etc.?

Etter den søte kløe...

«Mønsterpraksisen» i Sverige har blitt fremhevet av motstanderne av § 1–9 og PKK. Derimot sprakk idyllen nylig, som nå viser at svenske veimyndigheter rapporterer om

betydelige utfordringer. Det er nå innregistrert 17 000 Chevrolet Impala fra tidlig 1960-tall i Sverige, og en stor del av disse er en del av en raggar & redneck-kultur. Disse er involvert i mye uønsket bruk og adferd, og teknisk sett befinner en stor andel av disse seg i bedrøvelig teknisk stand. Som vi sier i LMK; «Det gikk bra i Norge etter Rjukanulykken i 2018, nettopp fordi vi nærmest hadde en null-statistikk knyttet til veteranbil og dødsulykker inntil da.». Kjøretøymiljøet tok ansvar, men vi tåler ikke mange slike ulykker før vår aktivitet kan være historie. Det er derfor helt påkrevet at vi ikke tar alle grupper inn i de lempningene som er tiltenkt en mindre gruppe – bestående av forsiktige entusiaster med begrenset bruk og fokus på teknisk tilstand. En FIVA undersøkelse viser at i vår bevegelse har den gjennomsnittlige eieren et innehav av 2,7 kjøretøy og kjører gjennomsnittlig 100 mil i året. Dette blir det ikke ulykker av, og klimaavtrykket er så minimalt at vi ikke utgjør noen trussel mot det grønne skiftet. Dette er verdt å tenke over.



Forslagene fra svenske veimyndigheter blir nå å gjeninnføre kontroller av en rekke kjøretøy. Vinnerne igjen blir de eldste kjøretøyene og de som er holdt i original stand.

Så det skal være sagt en gang for alle: LMK bekjemper ikke ombygde og modifiserte kjøretøy. Derimot må eierne velge om de skal ha et historisk kjøretøy eller et hobbykjøretøy hvor «alt er lov». Sistnevnte gjengir ikke historien korrekt og kan heller ikke forvente å få kulturstøtte eller særlige unntak fra generelle regler. Det blir feil om vi skal sette «husmorvindu» i en fredet gammel sveitservilla fra 1800-tallet og samtidig forvente støtte fra Kulturminnefondet.

ELV-saken gikk slik vi spådde

Etterpåklokskap er alltid den beste viten, sies det. Derimot har vi hele tiden hevdet at ELV-saken ble en «tornado i et vannglass» hvor det unødvendig fra enkelte miljøer ble skapt en frykt om motorhistoriske kjøretøys fremtid. Denne saken traff aldri Norge, men var i Brussel hele tiden. Igjen en sak for FIVA som med sine eminente lobbyister og advokater fra det spanske firmaet Eppa, sto på for å sikre vår bevegelse de nødvendige unntakene. LMK jobbet faktisk med denne saken sammen med de som hadde muligheten til å påvirke det endelige resultatet, men vår innsats druknet nok litt i den opphetede debatten som ble skapt her i Norge.

Ingen kjøretøy løper en risiko så lenge de håndteres og oppbevares på en forsvarlig måte. Selv om unntakene er begrenset til motorhistoriske kjøretøy, vil ingen tvangsvrake din 1998 modell Volvo 940 dersom du vil reparere en sliten bil og påkoste den langt utover markedsverdien. ELV er myntet på dem som forsøpler og gjenstander som åpenbart fremstår som kasserte – kort fortalt. Derfor har vi ikke noe å frykte foreløpig.

Derimot er det viktig at bevegelsen er på hele tiden da nye regler og lovforslag lett kan inneholde elementer, som utilsiktet kan ramme annerledes enn lovgivers egentlige intensjoner. Mye skyldes rett og slett manglende kunnskap. Setningen «Dette visste vi ikke noe om» er blant gjengangerne når vi i LMK møter politikere og fremmer våre utfordringer og bekymringer.



Trommehvirvel:
Avduking ved Ole
Morten Schau og
Henning Dyrkolbotn.

Preservere, konservere, restaurere, dokumentere

Dette kan fort høres ut som Gorgon vaktmester i Pompel og Pilt serien fra 1969, som ble tatt av plakaten fordi enkelte barnepsykologer mente at de var skadelige for barns psyke og utvikling, og at serien var « ... uegnet for barn og ville gi dem traumer».

Tekst og foto: Carl A. Harbitz-Rasmussen

Det var da de fire innledende ordene som var poenget, før jeg sporet av. Noen ganger snubler vi over glitrende eksempler på norsk bevegelig kulturarv. I vår var jeg som vanlig invitert, da LMK klubben – Classic Bike Owner Club i Bergen – skulle avduke sesongens utstilling i klubbens paviljong på Bergens Tekniske Museum. Klubben, som er særdeles aktiv i driften på museet, skuffer aldri. De evner alltid å finne flotte motorsykler med lokalt opphav eller historie – alltid presentert med historie og tilhørende objekter.

Som vanlig skjer avdukingen for et større antall inviterte gjester. Museet, som holder hus i Bergen's gamle trikkehall, var pyntet og det disket ble opp med servering. Endelig var øyeblikket kommet, da årets utstilling skulle avdekkes. Det var et mektig skue som åpenbarte seg da teppet gikk opp og Jarl Vidar Andersen sin 1928 Henderson – med sidevogn – kom til syne.

Dette er et ekte låvefunn i ordets rette forstand. Hjallis, som Jarl vanligvis kalles, er fjerde eier av dette kulturminnet, som han for en del år siden ble vurdert skikket til å få kjøpe. Det ble en møysommelig prosess fra tilnærming til salg, hvor hans tidligere restaureringer først ble vurdert. Og det skal vi være glade for i dag. Der noen trolig ville tatt den enkle veien og restaurert sykkelen som «ny», har Hjallis tatt ansvar for historie og arv, ved å konservere det originale og preservere sykkelen som et tidsvitne fra en svunnen tid for kommende generasjoner.

Sykkelen er teknisk overhålt og i således i god funksjonell stand, men en gjenstand er som kjent kun original én gang, og originaliteten har han valgt å ikke tukle med.

Det som er virkelig spennende i dette eventyret er hvordan Hjallis har avdekket den ene skatten etter den andre i denne sagaen, når man har bladd sidene om baklengs gjennom sykkelens historie. I dag besitter han kunnskap om

opphev, eierforhold og sykkelens meritter som deltager i motorsykkelløp. I tillegg er han godt bevandret i tidligere eieres familier og kjent med etterslekten. Gjenstander som knytter seg til sykkelen har dukket opp, og historien lever i dag videre. Jarl fant en puslespilleske, og har siden samlet alle bitene. De fleste andre ville nok kjøpt et puslespill med alle bitene.

Sykkelen, som var blant de dyreste å få i 1928, kom med Amerikabåten til Bergen i juni samme år. Første eier solgte sykkelen etter tre år, da han kjøpte seg bil. Kjøper var det unge ekteparet John og Ingerid Sandven, som stiftet familie samme år, da også lille Inger Elisabeth kom til verden. Før jenten fylte ett år endte mor på sykehus med et komplisert lårbensbrudd, og jenten måtte bli med far i sidevognen. «Sykt barn» ordningen var fortsatt femti år fra realisering i Norge, som på den tiden var definert som u-land. Hvordan vet vi alt dette, jo Inger Elisabeth lever i beste velgående i en alder av 94 år, og har kunnet dele sine mange minner fra oppveksten i sidevognen.

Etter krigsutbruddet dro okkupasjonsmakten fra dør til dør for å drive inn kjøretøy til eget bruk. Da det banket på døren hjemme hos familien Sandven, var det Henderson de var ute etter, men måtte nøye seg med en Harley Davidson. Tyskerne kjøpte løggen om at sykkelen var solgt utenbys kort tid tidligere. I virkeligheten ble den som så mange andre kjøretøy hensatt bak en falsk vegg i en låve, hvor den sto uforstyrret frem til tidlig på 60-tallet, da noen gutter ville kjøpe den som «russebil».

Heldigvis forløp russetiden uten rødmatl Henderson. Guttene fikk aldri start på sykkelen, og i stedet ble den heist opp under taket på låven hjemme, og der hang den i mer en seksti år. Seksti år uten barnehender eller gnagere, inntil Hjallis kom inn i bildet og gjør låvefunnet alle drømmer om – den hellige grail!

Denne sykkelen er eksepsjonelt godt bevart. Et eksempel på det er Henderson-logoen på tanken, som var så godt bevart at det ble oppdaget at feil skrifttype har blitt benyttet på en del reproduerte komponenter til restaurering.

Det varmer derfor å se at et stykke av norsk kjøretøyhistorie bevares på denne måten – ved at Hjallis tok de valgene han gjorde. Dette er kun en teaser, i påvente av at NMV presenterer dette eventyret i sin helhet. Sykkelen har denne sesongen gledet besøkende ved Bergens Tekniske Museum, og vi har kunne fortelle en god historie fra vitalt miljø for historiske motorsykler.



Restauratøren: Jarl Vidar Andersen på sykkelen, her sammen med Carl A. Harbitz-Rasmussen fra LMK.

Bli fast leser av

MOTOR VETERAN

Halvt eller helårsabonnement

Få Norsk Motorveteran t-skjorte i velkomstgave!



Et halvt år kr 599

Fire dobbeltnumre + en spesialutgave

Ett år kr 1099

Åtte dobbeltnumre + to spesialutgaver

+ kr 49 i porto i forsendelse for gaven

Abonnementet løper til oppsigelse. Etter introduksjonstilbudet vil faktura for neste periode være kr 679 for halvår og kr 1179 for ett år



Feil i artikkel om frigjøringen av Kdf-fabrikk

Hei

Det var en interessant artikkel om frigjøringen av tvangsarbeidere i «Stadt des Kdf-Wagens» i siste nummer (10-11) av Norsk Motorveteran.

Dessverre er det en del feil i forbindelse med flere av bildene i denne artikkelen.

Bildet på side 76 henviser til US Army, ingen av de lastebilene som er på det bilde er amerikanske.

Bilen man ser lengst til venstre i bilde er en britisk Fordson WOT3 (1.5 tonns lastebil). Den neste er en kanadisk bygd Dodge D60 (3 tonns lastebil). Den bakerste er en Renault AHN (3.5 tonns lastebil) (disse ble bygd for tyskerne under krigen). I tillegg er den første bilen merket med UNNRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) som, bl.a., jobbet med hjelp til og hjemsendelse av personer som var tidligere slavearbeidere eller flyktinger.

Treg med 12 volt

Hei.

Er det noen som vet hvorfor tyske bilprodusenter var så trege med 12v anlegg i bilene? (tyske biler var jo foran i teknikk på mange områder). Men 12 v kom ikke før på midten av 60-tallet, engelske gikk bort fra 6v 5-6 år tidligere, og Saab fikk 12v i 1960.

Hilsen Svein Sørensen

Hei

Vi er ikke umiddelbart enige i påstanden din. På slutten av 1950-tallet hadde flere tyske bilmerker 12 volts anlegg. Vi kan nevne Borgward, BMW, Mercedes-Benz og Porsche, men også billigere biler som f.eks. Goggomobil. Andre holdt igjen og levert med bilene med 6 volts anlegg. Det gjelder blant annet DKW, Volkswagen, Loyd, Opel og Ford. Om det er noen god forklaring på at det var slik, vet vi ikke noe om.

Red.

Dette tyder på at dette bildet er tatt sommeren 1945 etter at britene overtok området.

På bildet øverst på side 78 står det at de sovjetiske tvangsarbeiderne produserer Scwimmwagen. De som vi ser fremst i bilde jobber ikke med Scwimmwagener her, men Kübelwagen Typ82. Scwimmwagen hadde ikke bunnplate, der ble alt monter på «balja» som var karosseriet på disse vognene. Bak disse som jobber med montering på bunnplatene ser vi en rekke med 4 synlige Scwimmwagener, men ingen som jobber med de akkurat der.

Bildet øverst på side 80 er ikke tatt etter frigjøringen. Alle disse er veldig tidlige Kübelwagener Typ82, noe man ser på flere detaljer, men den enkleste å se er at alle har korte baksjermer. Disse ble først forlenger etter chassisnummer 5000 i november 1941. Legg også merke til at bygningen i bakgrunn ser helt uskadd ut, i 1945 var det skader på disse som man ser på bildet nederst på side 80. Bilde er nok derfor tatt i 1941.

En liten tilleggsopplysning, Bobla nederst på side 79 er en Typ82 E, hvis det er en som er satt sammen etter krigen så er det en Type 51. Skilt-nummeret ser ut til å være fra Hanover distriktet og antagelig er det ett prøveskilt. Om denne vognen er bygd under eller rett etter krigen er ikke mulig for meg å si sikkert ut fra bildet.

Håper dette var av litt interesse.

Mvh Geir Iversen,

Historiske Militære Kjøretøyers Forening

Hei Geir

Takk for rettelser. Hele artikkelen er fra Volkswagen og siden vi tydeligvis ikke sitter på nok kompetanse på dette feltet regnet vi med at alt var ok. Men vi burde tenkt på å sende den til deg for kvalitetssikring.

Hilsen redaktøren



Ford Spesial

Hei!

Satte meg i godstolen for å lese Ford spesial, tilleggs-bladet til NMV jeg fikk i posten for noen dager siden. Da jeg kom til artikkelen Da Ford var konger i Norge, datt jeg fort av lasset. Det var jo mye som manglet av tekst innimellom i hele artikkelen? Det manglet så mye at det var vanskelig å følge tråden i historien, og det var som nevnt gjennom hele artikkelen at der det var bilde virket det som om den manglende teksten kunne være skjult under det, og bladde du om, var sammenhengen i teksten fraværende fra forrige side. Synd, for artikkelen lå an til å være både informativ og underholdende om teksten hadde vært sammenhengende. Hva kan ha skjedd? Det var bare den artikkelen som har problemet.

Som bilmann, «skrudd bil» fra før fylte 17 år, og fortsatt driver med slikt, veteranbil og veteran buss, som 74 åring, er NMV et magasin jeg allerede venter på neste utgivelse hver gang jeg henter bladet i post-kassen..

Vennlig hilsen

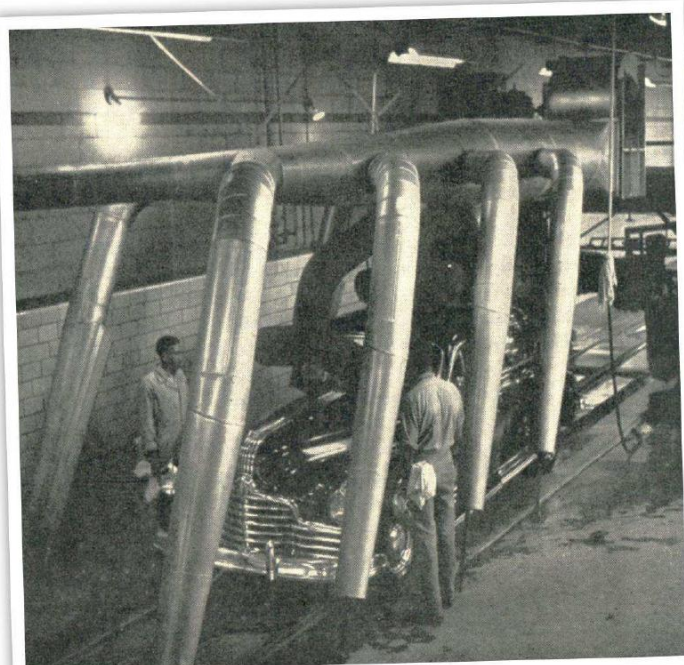
Per Kjell Torvestad, Sveio

Ps. Hadde en 1966 Ford Corsair V4 fra 1979 til 1981, spennende bil, på tross av noe skruing... Ds.

Hei. Her er det bare å legge seg flat. I forbindelse med en omlegging i produksjonen har det skjedd en glipp når denne artikkelen skulle settes opp. Dessverre førte denne glippen til at en del av teksten ble borte, og dermed ble den gjenværende teksten skadelidende av dette.

Vi har fått flere meldinger om det samme, så vi bretter ut hele historien på nytt i Norsk Motorveteran 15/16-2025.

Red.



Hurtigvask i 1946

«Minit-Man Automatic Car Washer» het bilvaskemaskina som et firma i Detroit lanserte i 1946. Den var ikke helautomatisk, for grill og støtfangere ble vasket for hånd før bilen ble festet med kjetting og krok og trukket gjennom hallen, der vannstråler og sju børster tok seg av resten. Inkludert blåsetørking og manuell ettertørking med pusseskinn gikk hele prosessen unna på bare to minutter. I løpet av noen måneder var nesten 100 slike anlegg

i drift i USA. Hos Paul's Auto Wash i Detroit, der bildene av Cadillac og Pontiac ble tatt, var det høyt tempo. Der klarte maskina og 11 mann i hallen å vaske 750 biler på en god dag. Bildene sto i «Life Magazine» 22. september 1947.

Rasjoneringskort for bil og moped

Hei

Det dukker opp mye rart i skuffer og gjemmer når det ryddes og tømmes et hus etter de som har bodd der et helt liv.

Disse dukket opp i et gammelt skrin når huset til mine foreldre ble tømt og tilfeldigvis oppdaget mange måneder etterpå, da jeg begynte å gå igjennom innholdet. I 1973 gikk Syria og Egypt til angrep på Israel. Angrepet ble slått tilbake, men araberlandene og OPEC svarte med å strupe eksporten av olje og økte prisene dramatisk i tiden etterpå. Norge og den ven vestlige verden manglet plutselig olje og bensin og det ble vedtatt at dersom ikke situasjonen bedret seg ville det bli rasjonering av drivstoff. Rasjoneringskortene ble sendt ut i årsskiftet 1973/74, men ble aldri tatt i bruk. Utover vinteren 1974 ble bensinrasjonering utsatt et par ganger, før forsyningssituasjonen ble så mye bedre på våren 1974 at rasjonering ble avlyst. Det ene kortet er for bil, det andre for en moped.

Verden og Norge var sårbare for energi den gangen for 51 år siden og det er vi enda. I dag er vel strøm mer dramatisk enn bensin og diesel. Den gangen produserte Norge betydelige mengder olje, men kom til kort allikevel da vi var prisgitt prisene på verdensmarkedet og politikerne ville ikke gjøre noe med avgiftsnivået for å lette hverdagen for bedrifter og privatpersoner. I dag produserer vi enorme mengder elektrisk kraft, men Norge har klart å miste kontrollen på hvem som skal få nytte av den og hvem som bestemmer prisene. Gjentar historien seg om en ny krise oppstår?

Mvh Sverre Løndal

Hei.

Et spennende tilbakeblikk på en tid der det plutselig ble utfordrende å tanke opp kjøretøyet sitt. Om det gjentar seg? Hvem vet.

Red.

BENSIN E 11	BENSIN E 10	BENSIN E 9	BENSIN E 8	BENSIN E 7	BENSIN E 6	BENSIN E 5
DEPARTEMENTET FOR HANDEL OG SKIPSFART						Nr. 0075361
RASJONERINGSKORT FOR DRIVSTOFF						
KJENNEMERKE NV 1409			KOMMUNENUMMER 0807			
H BJERKESGT NOTODDEN						
Leveranse av drivstoff mot klipp av merker på dette kort skal bare skje til motorkjøretøy med ovennevnte kjennemerke og direkte på kjøretøyet tank.						
Er kjøretøyet avhendet eller avskiltet skal dette kortet returneres til forsyningsnemnda på adressestedet.						
Løse merker gjelder ikke						
BENSIN A 11	BENSIN A 10	BENSIN A 9	BENSIN A 8	BENSIN A 7	BENSIN A 6	BENSIN A 5
DEPARTEMENTET FOR HANDEL OG SKIPSFART						Nr. 1240369
RASJONERINGSKORT FOR DRIVSTOFF						
KJENNEMERKE DA 27713			KOMMUNENUMMER 0807			
H BJERKESGT 3670 NOTODDEN						
Leveranse av drivstoff mot klipp av merker på dette kort skal bare skje til motorkjøretøy med ovennevnte kjennemerke og direkte på bilens tank.						
Er kjøretøyet avhendet eller avskiltet skal dette kortet returneres til forsyningsnemnda på adressestedet.						
Løse merker gjelder ikke						
BENSIN A 12	BENSIN A 11	BENSIN A 10	BENSIN A 9	BENSIN A 8	BENSIN A 7	BENSIN A 6

Bruktmarkedet

Skal du kjøpe eller selge veterane (eldre enn 25 år) biler/motorsykler/traktorer/båter/stasjonær-motorer, deler, litteratur etc, kan du avertere gratis, med bilde, i vårt innholdsrike bruktmarked.

Annonsene bestilles pr. e-post/brev/postkort/tlf/sms/mms. PS: SKRIV TYDELIG!

Slik kan du sende oss annonsen din:

MED E-POST:

post-norskmotorveteran@egmont.com

MED SMS/MMS ELLER RINGE:

Tlf: 970 88 360

MED POST:

Norsk Motorveteran, Postboks 4980,
Nydalén, 0441 Oslo
Merk konvoluttén «Privatannónse NMV»

VIA NETTSIDEN VÅR:

www.norskmo.no

Frister for innlevering av annonser:

Frist utgivelse nr. 15-16: 16. oktober

Frist utgivelse nr. 17-18: 20. november

Info:

Hvis du ónsker fysiske bilder returnert, må du legge ved adressert og frankert svarkonvolutt.

Objekter som avetteres må være 25 år eller eldre, eller være nye ting som byttes i gamle.

I tillegg til tlf.nr. må vi ha ditt navn og din adresse på annonsebestillinger til Bruktmarkedet selv om du bare vil ha tlf.nr. i annonsespalten. Skriv TYDELIG.

Lurer du på noe?

Ring eller tekst oss på tlf: 970 88 360 eller send oss en e-post: post-norskmotorveteran@egmont.com



Mercedes 180b (w120), 1961 mod. til salgs. Eldre restaurering og fint interiør. Er i daglig bruk, sommer. Tlf: 46415852

Biler selges



Mercedes-benz 200T 1983 mod. Selges Restaureringsobjekt. Endel rust. Delebil medfølger. (Sedan) Prisantydning 15.000.- Tlf: 456 11 417.



1938 CHRYSLER C-18 RUMBLE SEAT COUPE Original norsk (Hønefoss) bil med full eierhistorikk og meget sjelden - kun 363 stk produsert, og Chryslers siste modell med svigermorsete. 6 syl 242 motor på 95 HK, 3 gir+OD samt Edmunds twin carbs. Som 5. eier kjøpte jeg den til russebil i 1965 - avskiltet i 1974 og totalrestaurert 2010-17. Omtalt bl.a. i NMV #14/sept. 2018 og LMK-forsikret for NOK 450K = minstepris. Omfattende dokumentasjon av bilen og restaureringsarbeidene Søk "1938 chrysler royal norge" på nettet eller ta kontakt for mer info. Tlf: 930 43 694



Rover 2200tc 1974 mod., meget velholdt bil, i mitt eie fra 2003 prisantydning 60000 Tlf: 975 89 915



1955 I.F.A. F9 selges grunnet eigarens alder. Kjøpt som objekt i 1991, nedplukket og totalrestaurert og registrert på dagens eiger i 1996 med det originale reg. nummeret. Rammeløftet, all rust fjernet, nytt interiør. Styling og gearkasse overhaldt. Motoren overhaldt på Farstad Motorservice Molde. Framstår i dag som en meget pen og driftssikker kosebil. Det følger også med en masse brukte mekaniske deler. Selges helst til en som vil bevare den i originalstand. Tlf. 988 47 311

1978 MB 230T. Meget lavt chassissnr: 000787. Dette er muligens Norges eldste, registrerte T-modell. Tlf. 913 27 160

Buick, 1916, åpen, 5 - seter, sannsynligvis urestaurert, en del karosserirust, var kjørbær, men lagret noen år. Graham, 1931, åpen med kalesje, 5 - seter, høyre rattet, var kjørbær, men motor har stoppet. 3 stk Buick 1934, serie 90, limousin selges, 8-seter, under restaurering, mye deler Hudson, åpen, 7-seter, 1927, karosseri er lakkert, seter trukket i skinn, under restaurering, motor i god stand. Grill forkrommet og lakkert, Importert fra Sverige i 2024. Hudson, to stk. delebiler, en ramme fra 1919 fra Holmenkollen skysstasjon, og en limousin med karosseri og diverse deler. Selges fra dødsbo. Klepp i Rogaland Tlf: 959 20 779

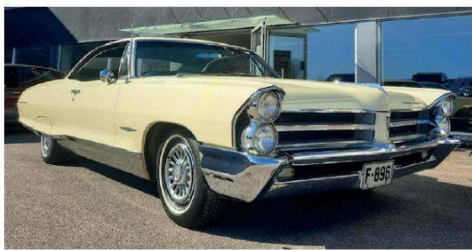
Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

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,-



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,-



2009 Dodge Challenger SRT-8 6,1L V8 431Hk 18567 Km, Automat, Abs, Cruise, El vind, Klima, S lås, Skinn, Startspærre, El luke, Alarm, mm Super-Lav kilometerstand og "Clean Carfax". Vi tar innbytte og vi ordner finansiering på dagen. Kr. 529900,-



1969 Chevrolet Chevelle Coupe LS2 C6 Corvette Motor 6L 405Hk, Meget pen, hel og fin bil med en 2007 modell C6 Corvette LS2-motor fra skadebil som kun hadde ca. 9.000 miles. 6-trinns girkasse fra en Pontiac GTO, Hotchkis bærebuer, stabstag og fjærer. Alt godkjent i vognkort. Kr. 579000,-



1959 Dodge Custom Sierra 6,3L 93720Km 6 Seter, Automat Solgt ny i Texas, og ble kjøpt av Bo "Bosse" Bengtsson (kjent Mopar Guru). Restaurerte 1998 - 1999. Bilen har hentet hjem flere premier underveis, blant annet fra Power Big Meet. Bilen har også vært utstilt på World of Classics Museum i Stockholm! Kr. 600000,-



1960 Chevrolet Corvette 4,6L 234Hk, 113792Km, På jakt etter en ekte klassiker? Her er det bare å sette seg inn og kjøre på langtur om man ønsker;) Helt nye radialdekk med korrekt "Look". Alt av oljer er nylig skiftet og alle smørenipler har fått fett. Radioen ser gammel ut, men er ombygd til moderne bruk. Kr. 890000,-



1992 Dodge Viper 8L V8 6712 Km, Manuell, Dette er en tidskapsel og samlerbil. nummer 104 av 285 produserte 1992 modeller. Diss bilene ble solgt for lang over "Sticker-Price" da de ble lansert og det var omtrent umulig å skaffe seg en av de bilene som ble produsert i 1992. Kr. 976000,-



1963 Cadillac Eldorado Biarritz 6,3L V8 181399Km, Automat. Eldorado var toppmodellen til Cadillac og Biarritz-utgaven (convertible) ble kun produsert i 1825 eksemplarer. Denne bilen taler for seg selv på bildene. Kr. 498000,-



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. 295.000,-



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,-



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. 389.000,-



1966 Pontiac Bonneville 99999Km Automat mm, Bonneville med "litt jobb på kjøpet". Her oppfordrer vi til å komme og inspisere bilen som inkluderer inn på verkstedet vårt og opp på en løftebukk. Kr. 245000,-

Tlf: 33 74 46 00

mobil: 934 09 156 / 951 09 170

E-mail: post@puc.as

Postadresse:

Box 2121, 3103 Tønsberg.

Besøksadresse:

Broen 7, Ås industriområde.

ÅPNINGSTIDER:

mandag - fredag: 08.00 - 17.00

lørdag: Stengt (kun etter avtale)

Se vår hjemmeside:

www.puc.as

Biler selges



1960 Chevrolet Corvair. Bil med norsk historie. Gått kun 62000. Automat. Nyoverhelt motor og bremses++. Meget god stand. Selger under selvkost. Pris kr 150000;- /bud. For mere info ring. Tlf : 920 82 990

Lastebil selges



1964 Scania-Vabis 56, tippbil til salgs. EU-godkjent til midtsommer 2026. Pris 63 000 kr Mob. 992 08 134

Biler kjøpes

Triumph TR6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

1962-66 Ford Zodiac MKIII, helst st.v./estate wagon, men sedan er også av interesse. Eller 1962 Ford Falcon Delivery/varevogn. Tlf. 948.64.469 etter kl. 22, eller skriv til Øystein Storeide, Gamle-vegen 318, 6143 Fiskå, Sunnmøre.

Bildeler selges



Chevrolet 1923-25. Et par nylagde ringer. Kr. 3000,-. Henv. arvidbj@hotmail.com



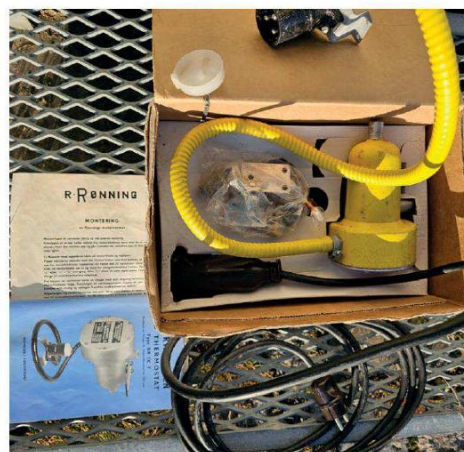
2 bremseskiver til Mercedes /8. 115 karosseri. Delenr sees på skivene. Selges samlet for kr 400,-. Må hentes Lørenskog. Tlf: 913 17 758



Radionette Combi/Combi Star deler. Diverse deler, ukjent tilstand. Selges samlet for 250 kr. (kan sendes for 135 kr) Tlf. 907 52 035.



Ubrukt Vianor-innkjøpt sommerdekk, slovensk Sava (Goodyear Dunlop) Intensa UHP2 dimensjon 235/40R18 produsert uke 14/2019. Bilen solgt før dekket kom i bruk. Nypris 1690,-. Selges kr. 500,-. Mob. 918 71 503



Rønning historisk motorvarmer selges kr 600. Ubrukt i original eske. Alder ukjent. Kan sende flere bilder. trulshalvorsen@yahoo.com Tlf 971 81 601

Deler til Duett 1965 modell:
Panser høyre skjerm, må sveises litt.
Frontstykke, må sveises litt.
Bensintank, radiator, styresnekke, 4 hjulskapsler, baksete, glassruter bak, spidometer, vindusvisker motor, girkasse + diverse. Tlf: 48 95 32 18

Bildeler kjøpes



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

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)

Moto-meter til forgasser ønskes kjøpt. Tlf: 22 28 86 67 (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!

Bleikeriveien 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 "utgatte" deler. Service- og slitedeler 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: - bjorn.gui@lf-nett.no

NORGES RÅESTE PÅ MUSTANG-DELER

... og andre Ford-modeller,
GM og Mopar. Alt fra original
til racing.

PonyParts
PERFORMANCE SUPPLY

Vi er Europas største på Mustang-deler, og har deler på lager både i Norge og USA – klart for levering. Pony Parts har kunnskapen og erfaringen til å hjelpe deg med alt til din bil. Kom innom vår nye butikk i Lier!

Man - fre 08.00 - 17.00
Tors 08.00 - 19.00 / lør 10.00 - 14.00

Telefon 64 88 90 90
pony@ponyparts.no
Bilfabrikken, Industrig. 1, Lier



Bilfabrikken



Besøk vår nettbutikk

www.husebyautodeler.no

Huseby Autodeler leverer deler til klassiske bilmodeller. Godt utvalg i bremsedeler, understellsdeler, elektrodeler, servicedeler og kjøledeler til kjøretøy produsert i Europa og Japan.

Vi er spesialist på deler til klassiske biler



post@husebyautodeler.no

91 79 80 18 f Besøk oss

VOLVODELER!

Stort utvalg av motor / slitedeler



Bilbelter fra Sabelt



"Ekte" WEBER til engelske priser! DCOE 40/45 M/Trakter fra kr 6895,- pr. stk. inkl. mva
FAJS fra kr 2995,-

Deler og innsug
til mange veteranbiler!

Vi leverer også hele
sortimentet til KG
TRIMMING Sverige

Åpningstider:
Hverdager 10-16.30
Torsdag 10-18
Lørdag stengt
Torvli 14, 1722 Sarpsborg

Pedersen
RACING

Tlf 69 15 57 11
www.pedersenracing.no
butikk@pedersenracing.no

Litteratur selges



Norsk Ukeblad, 33 stk brukte blader fra 1956, 57, 59, 61, 65, 66, 67, 68 og 69. Tegneserier med blant annet Stomperud, Tom og Teddy, Donald og Trixie. Mye fin reklame, blant annet mopeder Puch, Jawa og Tempo. Kr.200,- for alle (kan sendes). Tlf. 907 52 035.



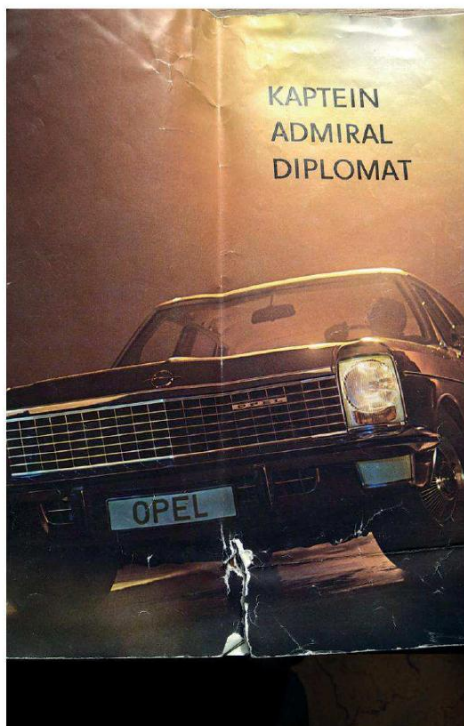
Ford Mustang brosjyre engelsk tekst selges. Tlf: 906 92 322



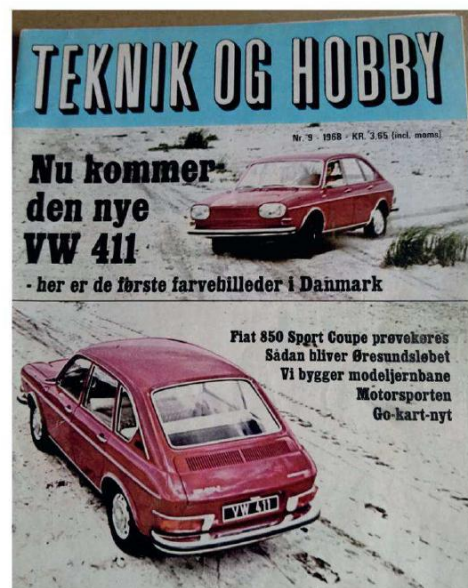
Bil nr 5 mai 1983 selges rimelig, Tlf: 906 92 322



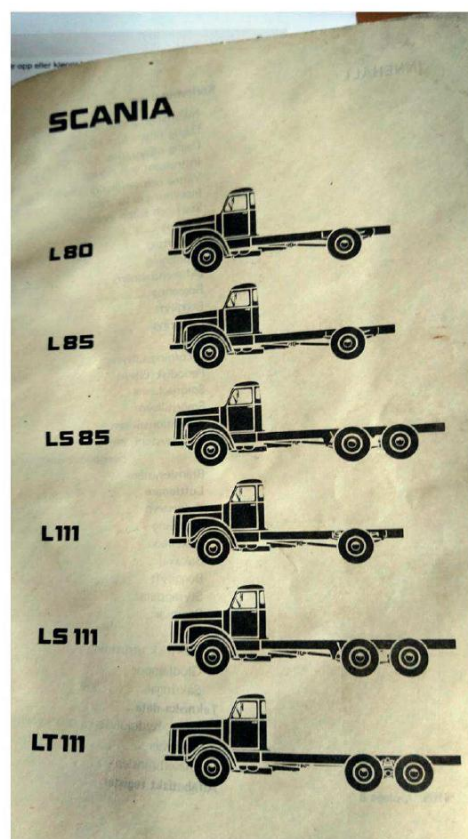
Commer lastebil brosjyre fra 60 tallet selges, engelsk tekst kr. 100,- tlf: 906 92 322



Opel brosjyre selges, noe slitt kr. 100,- Tlf: 906 92 322



Teknik og Hobby nr. 9-1968 selges. Ring/sms: 906 92 322



Scania instruksjonsbok trykt i Sverige 1974, noe slitt perm selges, tlf-sms: 906 92 322



BØVARETRANSPORT

Ute etter
rask og
påliteleg
service?

Ring Terje:
900 46 095

Vi ordner transport i
hele landet. Vi har også
budbitjeneste!



• Telemark • Vestfold • Buskerud
• Akershus • Oslo

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

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

40 års
erfaring!

RADIATORSERVICE

Kai Mørkved

Reparasjon og skifte av register, kobber- og messing-
radiator og varmeapparat på biler tilbake til 1920-tallet
Spesial: ombygging fra celle- til rørregister

Sandsvæveien 221, 3615 Kongsberg
Telefon: 957 46 293 / 32 73 23 64 E-post: kai.even@hotmail.com

skift til VINTEROLJE



Sikker i drift –
drøy i bruk



TEXACO MOTOROLJE



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

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

Litteratur selges



MOTOR nr. 4 1967 og nr. 7 1972. MOTORTIDENDE nr. 2 og 3 1965. Brukte men OK blader. Massevis av illustrerte reklameannonser for bil og bensin. Selges samlet for kr.100,- (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



5 stk eldre ubrukte klistremerker i farger. Esso Uniflo oljeskift, Monroe, CRC, Ford Fiesta nr 1 mill og Armstrong støtdempere. Selges samlet for 125 kr. (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



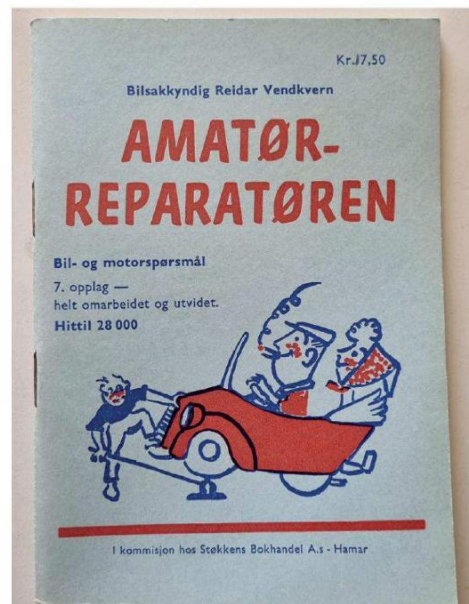
Lita eldre håndbok fra A/S Norske Shell for bruk på biltur i utlandet. Pen bok på 36 sider med blant annet oversikt over Shell produkter. 10x15 cm. Kr 50,- (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



Ubrukte klistremerker for Tempo bilvask. A. Evenstuen tlf. 267191 Oslo. Meget pent. 12x14 cm. Kr 40,- /stk. (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



Valdres. 38 brukte aviser fra 1943, 44, 50 og 53. Med mye lokale annonser. Kr.200,- for alle (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



Lita bok "Amatør reparatøren" fra 1973, 102 sider (komisjon hos Støkkens Bokhandel, Hamar). Bil, motorspørsmål og trafikkregler. Av bilsakkyndig Reidar Vendkvern. Kr.50,- (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



Veiviser for Oslo fra 1967. Pen håndbok på 90 sider med mye reklame. 12x17 cm. Kr 70,- Vegviser for Aker og Oslo fra 1946. Pen håndbok på 64 sider med reklame. Kr.100,- Begge to for 150 kr. (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

HAR DU GAMMEL LITTERATUR
DU IKKE TRENGER?

SELG DET
GRATIS HER!



Endelig på lager!

Nå kan du kjøpe våre populære
samlepermer igjen.

En årgang får plass i en perm.

Skann koden med ditt mobilkamera for å komme til bestillingsside:

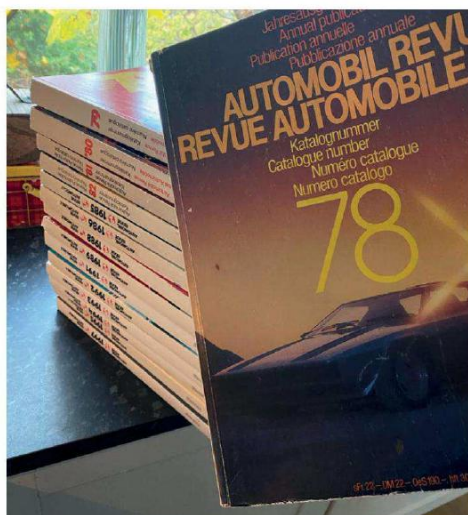


Kr 99 per perm

Kjøp 1, 2 eller 3 pakk

norskmo.no/samleperm

Litteratur selges



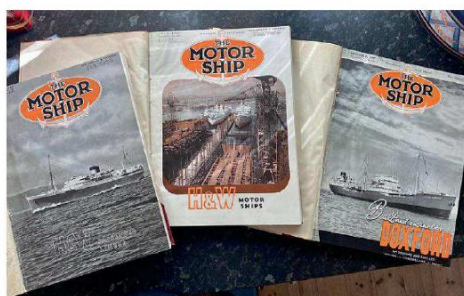
Automobil Revue

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 1000 kroner, pluss evt. frakt. Kan hentes i Sarpsborg.

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



Diverse selges

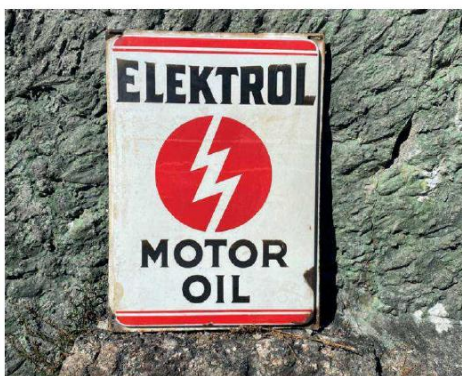


Antikk smidd ringvekt. Skala i messing på begge sider, henholdsvis 0-25 kg for mindre småvilt og 10-200 kg for større vilt. Lita fin vekt som fungerer. Kr.175,- (kan sendes).

Tlf. 907 52 035.



Metz for Canon, 36 AF-5 digital blit med zoom og bruksanvisning. Testet med batterier og lampa lyser opp. Som ny. Kr. 190,- Sunpak SP200 flash i original eske. Brukt, testet med batterier og testknapp, fungerer OK. Kr.75,- (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



GEPE, 2 stk. eldre militære lommelykter med lærreim og pære. Med på/av knapp på toppen og knapp foran for blanding/morse. En i original eske. Kr.100,- for begge. Daimon, lita lykt med håndtak, av/på bryter og pære. Stor rund "fisheye" linse. Kr.50,- Pertrix nr.603. Tysk lykt med pære og av/på bryter. Stor rund "fisheye" linse. Kr.100,- Alle bruker 4,5 volt flat batteri og er meget pene. Alle kan selges samlet for 195 kr (kan sendes). Tlf. 907 52 035.



Eldre fotballvimpler i fine farger (1970-tallet). 4 store ensidige ca 38 cm: Rangers, Middlesbrough, Everton og Tottenham Hotspur. 2 små tosidige ca 17 cm: Tottenham og Liban. Alle er meget pene. Kr.450,- for alle (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



Odeonette II reisegrammofon med sveiv, inkludert 2 stk 78-plater og noen nye stifter. Gramofonen fungerer. Litt bruksslitasje utvendig på den blå kassa. Hastighetsreguleringen fungerer som den skal og drivverket har nesten lydløs gange. Det er plass til noen plater under lokket. Kr.450,- (kan sendes) Tlf. 907 52 035.

En ung motorsyklist med passasjer på Eltham Motor
Cycling Club i London 23. juli 1940.

FOTO: GETTY IMAGES



**LA MENN
VÆRE
MENN**

**V
menn**

Diverse selges



DUNLOP motor cycle repair outfit. Tom blikkeske med hengslet lokk. Hel men med bruksslitasje og noe rustflekker. 10x7,5x4,5 cm. Kr.75,- (kan sendes) Tlf. 907 52 035



KNA 2 sidig toppskilt i støpt aluminium. Gull og rød farge, noe slitasje. Høyde 16 cm. Med 5 mm skruer feste. Har muligens vært brukt på campingplass. Kr.250,- (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



Eldre reflekser med tråd. Mobil. Trygg Trafikk med reklame for Toten og Vardals Brandkasse på baksiden. FM. Mester Hus. Kværner. KFO. Møller & Larsen Motordeler. Kr.135,- for alle (kan sendes). Tlf. 907 52 035.

HAR DU GAMLE TING
DU IKKE TRENGER?

SELG DET
GRATIS HER!



Agfa click II tysk kamera i original pen veske. Objektiv achromat 1:8,8. Kodak Brownie Holiday i original veske, Dakon lens laget i USA. Certo Photo, tysk kamera med zoom i original veske. Kamerene er fra 1950-1960 tallet, knapper og lukker fungerer. Kr.100,- for alle 3. (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



2 stk ubrukte pakker med Ekstra Film 200, 135-36 DX. Datostemplet 11/2000. Kr.50,- Sylvania blue dot flashbulbs FB 1B universal. 10 stk ubrukt blitz i original pakning med bruksanvisning. Kr.90,- Polaroid 10 stk ubrukt blitz i kassett. Kr.75,- (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



Foliemerker NAF logo i to størrelser; h= 19 cm eller 29 cm
FASTPRIS Kr. 50,- pr. stk. + porto
Tlf: 917 83 647



Norsk Motor Klubbs askebeger i gaveeseke fra GARDERMORACET i 1950 selges kr. 250,- + porto. Tlf: 917 83 647



JUNGHANS electronic ATO-MAT bordklokke for batteridrift. Strøken klokke i metall og tre som fungerer. Tung tysk kvalitet med meget pen urskive i kobber og gullforgylte visere, fra ca 1970. Vekt 1,7 kg, 19x22x8 cm. 200 kr. (kan sendes) Tlf. 907 52 035.



Tosidige NAF merker for montering på bilvindu. Gul NAF logo på en side, NAF informasjon på baksiden. Pris kr. 100,- + porto. 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)

**POWERED BY
ENTHUSIASTS**

★ OSLO ★ **MOTOR SHOW**

24. – 26. OKTOBER
NOVA SPEKTRUM, LILLESTRØM

Kjøp billett på oslomotorshow.no

Samarbeidspartnere:



Förlags AB
Albinsson & Sjöberg



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)

SEPTEMBER

26-27. Veterandagene i Lunde.

Strengenvegen, på Nome videregående avd. Lunde. Det inviteres til årlig veterantreff for lastebiler, traktorer, maskiner og personbiler 30 år eller eldre. Overnatting i egne biler på området fra fredag til lørdag er mulig. Hovedsamlingen starter med innsjekk lørdag fra kl 0800 og åpner for publikum kl 12. Kortestekjøring fra kl 15. Arr: Veterandagene i Lunde. Info: Ronny Olsen, tlf: 97127516.

27. Novemberløpet. MC-løp for veteran-endurosykler. Arr: NVMC avd. Motorsport og Moss MC Klubb. Kontakt: Trygve Skaar, tlf: 93081178. Info: www.nvmc.no

27. Delemarked på Burud.

Norsk Motorhistorisk Senter på Burud. Ta med mc delene du ikke trenger lenger til Burud denne lørdagen, og bli med å lag et eget mc-delemarked. Det er gratis å ha stand og gratis inngang. Her vil også NVMC være til stede. Kontakt: Thorbjørn Formo, tlf: 92258597 Info: www.nvmc.no

27-28. Motorhelg på Bollandsmoen.

NMK Melhus avslutter sessongen med motorhelg på Bollandsmoen Motorsportsenter. Kl.10-15. Arr: NMK Melhus. Info: Facebook.

28. Late Summer Car Meet.

Nordbybråten 21, Våler i Østfold. Kl.12-16. Inngang kr 100 pr person. Salg av mat og drikke. Arr: Moss To-takt AS, Sarpsborg Motor AS, Aarnes Amerikanske bildeler AS, Eksosanlegg AS. Info: Facebook.

28. FCN Sesongavslutning.

Gardermoen Raceway. Kl.11-18. FCN inviterer til sesongavslutning for deg som vil kjøre, se, preike Ford eller kombinere etter eget ønske. Arr: Ford Club Norway. Info: www.fordclubnorway.no

28. Cruising og biffgryte.

Corvette-cruising rundt Randsfjorden og nydelig biffgryte på Fabrikken Kafe i Snertingdal. Felles avreise fra Lygna kl.10.30. Arr: Corvette Club Norway Innlandet. Info: facebook.

28. Cars, Bikes & Coffee.

Sesongens siste roadtrip for Carspotting Lillehammer går til Dokka. Avreise fra Esso Sannum kl.11. Arr: Carspotting Lillehammer. Info: Facebook.

30. Amcar på Tyrigrava.

Fra kl.17. Ukentlig treff på Tyrigrava! På tirsdager ønsker vi velkommen til amerikanske biler, nye eller gamle - du er hjertelig velkommen. Info: tyrigrava@kna.no



UKENTLIGE TREFF:

Hver onsdag

Cars & Coffee EAC Bilhistorisk Senter. Asakveien 19, Sørumsdal. 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.

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.

Hver torsdag

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.

Hver lørdag

EarlyBird Coffee Guys

Meet, Sarpsborg. H. Jenseg Bakeri og konditori fra kl.07-09.30. Arrangeres ut oktober. Uformell samling for alle motorinteresserte.

Første onsdag i måneden

Treff på Bragernes Torg, Drammen. Første onsdag i måneden med første treff 1.mai. Oppmøte fra kl.18.

OKTOBER

4. Tommy-treffet. Treff for veteraner nyttekjøretøyer. Svinesundparken, Halden. Info: Tommy Olsen, tlf. 91652490.

4. Høsttreff. Kleppankroken 7, Hof. Kl.13-20. Høst-treff for BMW-frelste i regi av BMW Car Club Norway. Påmelding til 02classic@bmwccn.no

4. Cars & Coffee sesong-avslutning. Aurskog-Høland bygdetun og gammelteknisk forening inviterer til sesongens siste Cars & Coffee. Kl.12-15. Alt av grom bil, traktor, lastebil og motorsykkel er velkomne. Kanskje blir det også noen overraskelser denne dagen? Åpen kafé med varm mat og kald drikke. Arr: Aurskog-Høland bygdetun og gammelteknisk forening. Info: Facebook.

4. Fellestur og bedriftsbesøk.

Turen går til Volvo og Kverneland Bil Bryne. Markerer at det er 50 år siden Olav Rieber Thorsen AS & Co åpnet nytt Volvo-senter på Bryne. Oppmøte på bilmuseet på Særheim før kl.11. Avreise fra museet kl.11. Arr: Rally Jæren. Info: facebook.

4-5. Driveout med BMW CCN.

Hold av datoen, vi inviterer til driveout med overnatting! Årets destinasjon er Åmål, og vi bor på Åmåls Stadshotell. Arr: BMW CCN Oslo og Akershus. Info: www.bmwccn.no

5. Dagstur. Vi inviterer klubbens medlemmer til sesongens siste dagstur og gjør en lite vri ved å

kjøre fra Café til Café. Ca. 14 miles rute med stopp underveis hvor vi kan innta både kake og kaffe opptil flere ganger. Oppmøte på Circle K. Skøyen senest kl. 10.45. Husk full tank! Arr: VIA MC. Info: Facebook.

11. Käfermarkt #5. Velkommen til årets Käfermarkt på Hot Shop, Industriområde Grav 4, Skjønhaug. Kl.11-15. Bruktlageret åpnes, samt at en kan ta med seg sine brukte VW-deler, vannkjølt eller luftkjølt for salg på området utenfor. Butikken er også åpen. Her garanteres en hyggelig høstdag med masse folkevognprat. Arr: Hot Shop AS. Info: facebook.

11-12. Raceweekend. Motorcenter Norway, Kroheia, Sokndal. Kl.10-19. Etter stor suksess de siste årene inviterer vi igjen til heftig motorhelg. Velg mellom en- eller todagers pass. Åpent depo ute - trekkes inn i MX hallen om det blir dårlig vær. Det blir banedag, frikjøring med sladding, drifting for lisensbiler og sporkjøring. Ta med familien! Arr: Motorcenter Norway. Info: www.motorcenternorway.no

18-19. Hobby- og samlemesse.

Ekserserhuset Karljohansvern, Horten, kl.11-17 (16 søndag). Alle er velkomne om det er Brukt / Antikk eller Modell biler. Arr: Modellbilens venner. Info: www.mbvenner.no

24-26. Oslo Motor Show 2025.

Messeveien 8, Lillestrøm. Kl.10-19 (17 søndag). Årets største begivenhet. NOVA Spektrum fylles til randen i kjent stil – en real hyllest til motorhobbyen. Arr: Oslo Motor Show.

27. Medlemstreff og delelager.

Kl.18-21. Hvambstada 812. Medlemstreff i klubblokalet på Skollenborg sør for Kongsberg. Her kan du møte likesinnede til sosialt samvær og kanskje finne VW-delene du leter etter fra vårt velfylte delelager. Klubben har en hel masse deler. Arr: Veteran VW Klubben. Info: www.vvwklubb.no

NOVEMBER

7-9. Høstmarked. Telemarkshallen, Bø i Telemark. Arr: Telemarkshallen AS. Info: Facebook.



◆ LEVERANDØRGUIDEN ◆

AMCAR

Aarnes AS

Tlf: 69 97 19 00
Fax: 69 97 19 01
Web: www.aarnes.no

Phoenix US Cars

Adr: Broen 7,
Ås industriområde, Vestfold
Tlf: 33 74 46 00 / 920 60 503
Fax: 33 74 46 01
E-post: post@puc.as
Web: www.puc.as

Sarpsborg Motor AS

Adr: Holmegil 2, 1740 Borgenhaugen
Tlf: 69 13 73 00
Fax: 69 13 73 01
E-post: support@sarpsborgmotor.no
Web: www.sarpsborgmotor.no

US Auto Parts

7434 Trondheim
Tlf: 72 90 04 40
E-post: usap@online.no
Web: www.usautoparts.no

ANTIRUST

Rettedal Bilkontroll AS

Web: www.bilkontroll.no

Rust Check

Tlf: 69 89 32 20
E-post: post@rustcheck.no
Web: www.rustcheck.no

LAKKERING

Colortec Norge

Billakkerings/rep. av interiør mm.
Adr: Østkilen 10, 1621 Fredrikstad
Tlf: 919 15 325

VETERANKJØRETØY

Phoenix

Adr: Broen 7, Ås industri-
område, Tønsberg
Tlf: 33 74 46 00
www.puc.as

FORSIKRING

AMCAR Forsikring

Tlf: 72 89 60 00
Web: www.amcar.no

LMK Forsikring

post@lmk.no
Øvre Slottsgate 2B 0157 Oslo
Tlf 22 41 39 00 www.lmk.no

BILDELER / VERKSTED

Aarnes AS

Tlf: 69 97 19 00
Fax: 69 97 19 01
Web: www.aarnes.no

Eiker Motorshop

Tlf: 32 25 06 00
Web: www.eiker.com

Gasolin

Tlf: 35 51 52 20
Web: www.gasolin.no

Huseby Autodeler

Deler til klassiske biler
Tlf: 91 79 80 18
www.husebyautodeler.no

Jensen Autoglass AS

Adr: Fyrstikkbakken 2, 0667 Oslo
Tlf: 977 64 555
E-post: post@jensenautoglass.no
www.jensenautoglass.no

Pedersen's Racing

Adr: Torvli 14, 1722 Sarpsborg
Tlf: 69 15 57 11
E-post: butikk@pedersens-racing.no
Web: www.pedersens-racing.no

Rabekk Bil USA Ford Parts AS

Deler – Bilverksted alle merker.
Adr: Krapfossveien 4, 1597 Moss
Tlf: 69 24 27 35
E-post: post@rabekkbil.no
www.rabekkbil.no

Radiatorservice Kai Mørkved

Adr: Sandsværveien 221,
3615 Kongsberg
Tlf: 32 73 23 64 / 957 46 293
E-post: kai.even@hotmail.com

US Auto Parts

7434 Trondheim
Tlf: 72 90 04 40
E-post: usap@online.no
Web: www.usautoparts.no

Nordic Motortuning as

Greåkerveien 57, 1718 Greåker
Alt i Bilelektronikk
Tlf: 986 15 116
www.nordicmotortuning.com

Zakariassen Jernvare

Alt av skruer Bil /Båt Tlf. 22711600
butikk@underligeskruer.no

Automobilhallen as

Et helt vanlig Bilverksted, bare litt
annerledes. Rep av lette kjøretøy
uansett alder.
Nedre Hagavei 724 2150 Årnes
Tlf.63901956
firmapost@automobilhallen.no

SHIPPING

Jetcarrier

Adr: Isebakkveien 75,
1788 Halden
Tlf: 69 18 40 30
jetcarrier.com

BOBIL/CARAVAN

Fritidsgården

Avd Bergen og Avd Radøy
Tlf. 55398150 www.fgb.no

SKILT

Lator skiltfabrikk AS

Adr: Molløsmuget 1c,
5017 Bergen
Tlf: 55 36 26 90
E-post: lator@latorskilt.no
Web: www.lator.no

Skilthandleriet

Adr: Blekeriveien 1, 1658 Torp
Tlf: 907 74 765
E-post: post@skilthandleriet.no
www.skilthandleriet.no

RESTAURERING

Bjørnebekk Sveis & Rep AS

Leverandør av verktøy/utstyr til
plateforming/reaturering og
tilbyder av plateformingskurs.
Adr: Bjørnebekkvn 855,
1798 Aremark, Tlf: 907 82 623
E-post: tvs@halden.net

Classic Auto Service AS

Adr: Trondheimsvn 535,
2092 Minnesund
Tlf: 63 96 83 83
Fax: 63 96 82 15
E-post: post@classicautoservice.no
www.classicautoservice.no

Eriksens Karosseridesign AS

Karosseriverksted for rep., rest.
og sandblåsing. Prod. av nye
karosserideler til eldre biler.
Godkjent av Statens Vegvesen
Tlf: 478 56 061
E-post: eriksen@karosseridesign.no
www.karosseridesign.no

Strædet Automobilverksted

Spesialverksted for restau-
rering av veteranbiler fra
1920- og 1930-tallet
Adr: Marnarveien 3197, Strædet
4534 Marnadal
Tlf: 38 28 71 47
E-post: stredet@online.no
www.automobilverksted.no

Svinsaas AS

Restaurering og gjenoppbyg-
ging av treverk til veteranbiler
Møbelsnekking 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@if-nett.no

Yrkesbil

Tlf: 23 03 66 00
E-post: abo@bilforlaget.no
Web: www.yrkesbil.no

NY UTSIKT HVER DAG....



PÖSSL
das Original

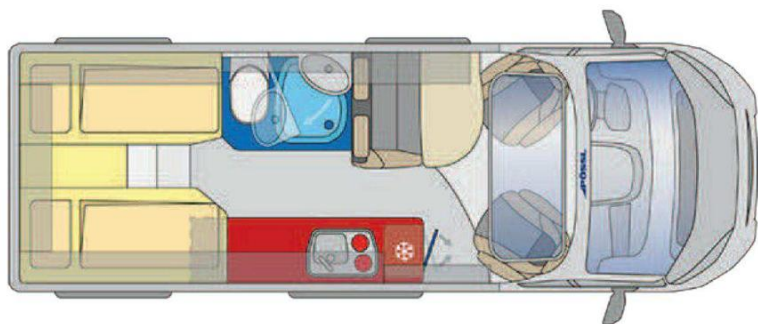
summit
prime

PÖSSL Summit Prime 640

Summit Prime 640 - Kongen på veien. Vår toppmodell.

SkyRoof® takvinduet skaper ekstra romfølelse som forsterkes av møbelløsningen og det smarte Easy Move-bordet med reisefunksjon. LED interiørbelysning.

Lengde 6,36 - Bredde 2,05 - Egenvekt 2962KG - Totalvekt 3500KG



Kampanjepris på lagerførte biler fra kr:

1 279 800,-

Be om tilbud på din nye
Summit Prime her

Kampanjeprisen inkluderer:

180HK - Automatgir - Adaptiv Fartsholder -
Truma Combi 6E - 10" Infotainment System
Kompressor Kjøleskap - Markise - Elektrisk
gråvannsv ventil - Softclose Skyvedør +++

Vi tar forbehold om prisendringer, mellom salg og skrivefeil i annonsen



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

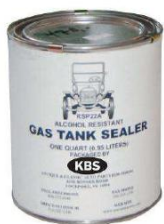
Hovedlys, park, brems. 12V
Også med skjørt.



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

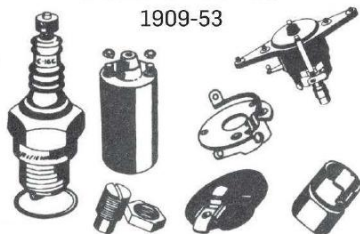
BAKLYS

Med eller uten skiltlys i rustfritt stål



FORD T - A - V8

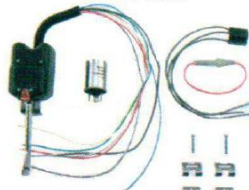
1909-53



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

Prestebjørntan 2, ved Eiker Senter, 3300 Hokksund. For best service, ring før besøk. Man. - Fre. 10-16. Lørdag, kun etter avtale.