



NORSK

MOTOR VETERAN

Nr. 1-2 2025 – Årgang 35 – Pris kr 149,00



**Knapt
innkjørt**

LIVSFARLIGE
JOMFRUTURER

**Atlanta
på to hjul**



ÅRETS
30-ÅRINGER

Britisk solstråle

SKOGENS KONGE



Vakkert «slagskip»



bc 348 001

GRATIS annonsering i brukmarkedet!

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

PHOENIX US CARS

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



**Det er fortsatt mulig å finne ekte "Barn-Finds".
Selv midt i en storby som Oslo.**

Denne 1958 Ford Thunderbird har stått lagret i cirka 30 år. Der har den stått og støvet ned uten å se daglys på alle disse årene. Dette er omtrent så midt i Oslo som man kan tenke seg, med moderne infrastruktur som kjøpesentere, nymotens boligblokker og Vinmonopolet på Røa som nærmeste nabo. Her finnes det en veldig gammel eiendom med hus og en liten låve, som aggressive eiendomsutviklere ikke har klart å få kloa i enda. Her ble denne T-Bird'n parkert tidlig på 90-tallet i forrige århundre og den 66 år gamle bilen har helt sikkert lenge lurt på om ikke den

skal få lov til å cruise nedover Vækerøveien og ta seg godt ut igjen en dag. Tiårene gikk og 352 cid. V8-motoren fikk ikke anledning til å lage den flotte lyden sin på så allfor lang tid. Vårt firma fikk en telefon og ble forespurt om vi ville sørge for at denne vakre bilen igjen kunne få et godt liv, noe vi lovet å sørge for. Det hadde vokst opp et bjørketre foran den ene av de to sidehengslete portene. Bjørkerota måtte vi fjerne med hakke og spade før vi kunne få den ut. Bergingsbil ble rekvirert fra Viking i Tønsberg og Tordenfuglen ble dradd opp på planet. Så satte den kursen den ned til vårt

«Lille stykke Amerika midt i Vestfold» der vi skal foreta «gjenoppliving» og finne en ny eier til den. Vi tar gjerne imot flere henvendelser om du eier en bil du ønsker å selge, ta da kontakt med Trond på telefon 934 09 156 eller e-post trond@puc.as. Om du trenger deler til din egen bil eller ønsker at vi skal utføre våre verkstedtjenester for deg, er både vårt delelager, verksted og skadeavdeling på plass for å hjelpe deg. Velkommen til «Et lite stykke Amerika midt i Vestfold».

Hos oss kjøper du trygghet.

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

VELKOMMEN TIL ET LITE STYKKE AMERIKA MIDT I VESTFOLD!

DELELAGER OG VERKSTED FOR AMERIKANSKE BILER.



Vi gir rabatt til AMCAR-medlemmer!

PHOENIX US CARS
Et lite stykke Amerika midt i Vestfold!



KONTAKT OSS PÅ TELEFON:

33 74 46 00

E-post:
post@puc.as

ADRESSE:
Broen 9, 3170 Sem.

ÅPNINGSTIDER:

mandag - fredag: 08.00 - 17.00
lørdag: stengt (kun etter avtale)

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

Innhold

Hovedbilde forside: **Asbjørn Rolseth**



I hard konkurranse med den legendariske racerbilen Type 35 (og den kanskje enda smukkere etterfølgeren Type 59), den voldsomme luksusmodellen Type 41 Royale, eller den smått outrerte sportsbilen Type 57S Atlantic, vender vi stadig tilbake til denne spesielle **Bugatti Type 57S Atalante** som den absolutte favoritten i Bugattifamilien. Stort fetere enn dette blir det ikke.

KJØRETØY

- 6 1953 Sunbeam Talbot 90 MK IIA
- 12 1957 Metropolitan
- 30 1980 Volvo 244
- 40 1961 Buick LeSabre
- 48 1987 Peugeot 309 GTi
- 54 1938 Bugatti Type 57S Atalante
- 62 Triumph TR6
- 64 1963 Ford Taunus 17M Super varebil
- 72 1961 Renault Dauphine
- 90 1990 Volvo F16

KJØRETØY- OG MODELLHISTORIE

- 18 Bilåret 1995
- 24 Latil
- 34 Historien om Harley-Davidson Sportster
- 38 Historien om Atlanta
- 44 Norske klassikere

PERSONPORTRETT NORSKE

- 68 Erling Jahn-Larsen

SAMFERDSELSHISTORIE

- 96 Purka med plogen
- 100 Langt lass for 40 år siden

BILIMPORTØRHISTORIE

- 84 Bil og mc på menyen i Gamle Raadhuis

PERSONLIGE TILBAKEBLIKK

- 28 Volvopatrioten
- 82 Kruseduller i snøen

DIVERSE

- 76 Livsfarlige jomfruturer
- 108 Klubbjubileer
- 124 Artikkelindeks 2024

FASTE SPALTER

- 4 Leder
- 52 Tegnekontoret
- 106 Vognskjulet
- 110 Feit blanding
- 129 Arrangementskalender
- 130 Leverandørguiden



Badekaret: Badewanne-Taunus kalte de modellen i Tyskland for de syntes den lignet på et badekar. Mange har tatt vare på personbil-utgavene av denne modellen, men det er lengre mellom hver gang det dukker opp en lukket varebil. Vi har selv kjørt denne ved en rekke anledninger og vekker mer oppsikt enn veldig mange andre veteranbiler. Denne vekker gode minner hos folk flest.

48 Peugeot 309 er i seg selv en sjeldenhet og kanskje ikke det første man tenker på som en frisk og sportslig modell. Vi kan ikke minnes når en sist så en slik en i trafikkbildet, attpåtil en GTi-variant! Effekten lå på 130 hk ved 6000 omdreininger og 165 Nm ved 4750 omdreininger. Dette, sammen med en vekt på 930 kg, ga bilen ganske respektable ytelser for sin tid: 0–100 km/t på 8.1 sekunder. Toppfart på 210 km/t.



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:
3-4	uke 11
5-6	uke 17
7-8	uke 24

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)

Annsen 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:

Knut Brevik

Trykk: Egmont Printing Service
Opplag: 14.800
Foretaksnummer: 976 556 992

NORSK MOTOR VETERAN

Et blad fra

story house
EGMONT

POSTADRESSE:

Norsk Motorveteran
Postboks 4980 Nydalen, 0441 Oslo

BESØKSADRESSE:

Nydalsveien 12, Oslo

HJEMMESIDE: www.norskmotorveteran.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.

Håpet er lysegrønt

Tiden flyker av sted når man har det moro, sies det. At det stemmer har jeg innsett for lenge siden. Jeg synes nemlig ikke det er lenge siden jeg skrev årets første leder for 2024, men det er altså over et år siden nå. Det betyr at jeg har hatt det veldig moro og mer skal det forhåpentlig bli. Selv om det fortsatt er januar når dette skrives, går det mot lysere tider. I alle fall når man opplever at dagene blir lengre på bekostning av mørketiden.

Her i redaksjonen er vi fulle av fremtidstro. Til tross for dystre spådommer ser veterankjøretøyhobbyen ut til å klare seg bra, og interessen rundt bil, mc og motor ser absolutt ut til å holde seg høy. Året vi går inn i kommer nok en gang til å preges av mange arrangementer, enten det er snakk om utstillinger, messer, treff eller veterankjøretøyløp. Som vanlig kommer Norsk Motorveteran til å dekke mye av dette, noe som er en særdeles hyggelig oppgave. Det er jo alltid trivelig å delta, treffe likesinnede, få gode tips og råd, og ikke minst; oppleve «nye» veteraner. For vårt vedkommende starter sesongen med den årlige turen til Custom Motor Show på Elmia i Jönköping i påsken. Påsken er for øvrig startskuddet for mye av det som skal skje, og i år er påsken ganske sen, noe som betyr at det er større muligheter for pent vær og tørr asfalt. Håpet er i alle fall lysegrønt. Også dette året skal vi ut på reportasjeturer, men som kjent rekker vi ikke over alt. Er du involvert i et arrangement som du kan tenke deg å dele med leserne, er det bare å sende oss tekst og bilder så kan vi få det på trykk. Send det til meg på e-post: tormod.magelssen@egmont.com.

Når vi først snakker om trykte publikasjoner; i en verden der stadig mer skal



«Nå skal vi gi deg som leser en enda bedre opplevelse, og har besluttet å gå for bedre papirkvalitet som ytterligere høyner opplevelsen av å lese Norsk Motorveteran.»

over på digitale flater er det en fryd å lage Norges største frittstående veterankjøretøyblad og å gi det ut på papir. Nå skal vi gi deg som leser en enda bedre opplevelse, og har besluttet å gå for bedre papirkvalitet som ytterligere høyner opplevelsen av å lese Norsk Motorveteran. Ikke bare blir papirkvaliteten vesentlig bedre, vi dropper stifting og går for limfrest rygg i stedet. Dette gjør at Norsk Motorveteran fint kan ligge til pynt på salongbordet. NMV kvalifiserer med dette til det man kan kalle «a coffee table magazine». Det er stor stas!

Med dette håper jeg at Norsk Motorveteran bidrar til å korte ned ventetiden

til sesongen er i gang igjen. Vi gleder oss stort til 2025-sesongen og håper å treffe deg på et av de mange arrangementene som skal besøkes i løpet av dette året.



Tormod Granath-Magelssen
Redaktør

Norgesløpet 2025

Her kommer en liten påminnelse om at det nå er åpnet for påmelding til Norgesløpet 2025, som i år arrangeres av Larvik og Sandefjord Veteranvognklubb sammen med LMK. Gå inn på norgeslopet.com for info og påmelding.

Sjekk oss ut
på Facebook



Rabekk Bil

USA FORD PARTS AS



Deler: USA Ford
Bilverksted: Alle motorkjøretøy under 7500 kg

Delelager:
USA FORD PARTS AS



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

Bilverksted:
RABEKK BIL AS

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



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

Besøksadresse: Krapfossvn. 4 - 1597 Moss



Sjarmerende Sunbeam-Talbot:

En solskinns- historie

Sunbeam 90 ble berømt på grunn av Gunnar Fadum og Per Mallings overraskende førsteplass i Rallye Monte Carlo i 1955. De kjørte en firedørs Sports Saloon, men her fokuserer vi på en convertible uten rally-historie.

Tekst og foto: Asbjørn Rolseth arolseth@online.no



Landemerke: Bilen i denne reportasjen deltok i Romeriksløpet 2024, som tradisjonen tro har start og innkomst ved Forsvarets Flysamling Gardermoen. Jagerflyet er en Northrop F-5B Freedom Fighter, som var i bruk på Rygge fra 1966 til siste flytur i 1994.

«Drive a Sunbeam and leave others in the shade!» sto det i amerikanske annonser for Sunbeam på 1950-tallet. «Sunbeam er en vogn for skjønnere» skrev Geir Hvorslef i Motorliv nr. 9–1955. Også Ingemar Wretman, mannen bak Stora Bilboken, fikk varme følelser for Sunbeam. I 1953-utgaven beskrev han bilen slik: «För övrigt har Sunbeam så vackra linjer att det inte kan vara lätt att få dem bättre. Det måste nog i så fall vara en mycket radikal förändring.»

Det var jo pent sagt. Radikal förändring var likevel ikke så langt unna, for i 1955 kom Sunbeam Rapier – en Hillman Minx-basert modell som ikke hadde noe til felles med forrige generasjon Sunbeam. Men her skal det handle om en Sunbeam-Talbot, slik merkenavnet var fra 1938 til 1954. Nærmere bestemt en 1953-modell type 90 MK IIA Sports Convertible Coupe (også kalt Drophead Coupe i UK) som var i modellprogrammet fra 1952 til og med 1955.

Tur-retur California

Bilen har venstrestyrt og var en av 809 Sunbeam-Talbot biler som i 1953 ble eksportert til USA, der den fant en kjøper i California. I 1997 ble bilen returnert til produksjonslandet som et solbrent restaureringsobjekt. Der gjennomgikk den full restaurering inklusive motoroverhaling, et arbeid som foregikk over en periode på 12–13 år. Bilen kom til Norge i 2011 og ble registrert på Jan Bjercke Kjærstad. I 2018 overtok hans sønn Bjørn Are Kjærstad i Nannestad eierskapet.

Cabriolet-karosseriet har nydelige linjer. Forskjermene er akkurat passe svulmende, ligger lavere enn panseret og flyter fint over i dørene. Fronten med klassisk stående grill gir et nobelt inntrykk, mens en svak buet, hel frontrute (med reklamenavnet Opticurve) passer godt til bilens karakter.



Tradisjonell grill: De små runde lyktene under hovedlyktene er bare parklys, bilen har gammel-dags retningsviser.



To-roms: Reservehjulet ligger bak en egen luke under bagasjerommet. Støtfangerhorn var ekstrautstyr, men mest vanlig.

Rett og slett en velskapt bil du får lyst til å bli nærmere kjent med. Proporsjonene på cabriolet-utgaven er mye mer vellykket enn den noe baktunge karosseriformen på Sports Saloon.

Interiøret er også tiltalende. Dashbordet med halvmåneformet speedometer og langsgående riller har en attraktiv



Supreme: Emblemet i fronten har beholdt Sunbeams gamle slagord fra før Rootes overtok.



Med eller uten bindestrek: Offisielt merkenavn er Sunbeam-Talbot, alltid med bindestrek i trykksaker, men på bilen er det merkelig nok uten.



snakk om en mellomstor bil – akselavstand 248 cm, lengde 425 cm og bredde 159 cm. Både Sports Saloon og Convertible er firesetere med skinnseter. Den forholdsvis lange fronten kan tyde på at det ligger en sekser under panseret, men her er det bare fire sylindre. Bremsene er hydrauliske Lockheed, dekkdimensjonen er 5.50x16 og egenvekten 1326 kg. Girkassen er firetrinns med synkronisering på de tre høyeste. Rattgir var standard, men i likhet med flere andre er bilen i denne reportasjen konvertert til et mer presist gulvgir.

Sunbeam-Talbot

Sunbeam-Talbot var en del av Rootes-konsernet. Merkenavnet oppsto da Rootes overtok den britiske delen av Sunbeam-Talbot-Darracq, som innstilte driften i 1935. Et oppkjøp som betydde et fullt brudd med alt som hadde vært. Rootes lanserte nye modeller som var basert på Humber og Hillman, men med penere design og mer utstyr.

Etter krigen fortsatte Sunbeam-Talbot i første omgang med førkrigsmodellene Ten (1,2-liter) og 2-Litre, begge med sideventilmotorer. I 1948 fikk de to ny design og ble omdøpt til 80 og 90. 80 med 1,2-liters motor, mens 90 hadde 2-liters motor. Motorene var modernisert med toppventiler og ytte henholdsvis 47 og 64 hk 80 og 90 hadde samme karosseri og ble levert som Sports Saloon (firedørs sedan) og todørs Convertible Coupe.

80 var undermotorisert og ble bare produsert 1948–1950. Fabrikken satset videre på 90, fra 1950 som 90 MK II. En merkbart endring ble gjort i fronten, med luftinntak på hver side av grillen og hovedlyktene plassert høyere i skjermene for å etterkomme amerikanske krav, noe som ga plass for nye parklyss under. Viktigere var at stiv foraksel var byttet ut med uavhengig forhjulsoppheng med spiralfjærer, at chassisramma



Dash uten for mye stæsj:

Halvmåneformet speedometer flankert av målere for (fra venstre) tankbeholdning, temperatur, lading og oljetrykk. Fylldig og stilig rattkonsoll. Det åpne rommet øverst i midten er beregnet på radio. Under kombinert tenningslås og lysbryter. På rattet to brytere, øverst for retningsvisere, nederst dimbryter.

Fullt i maskinrommet: Toppventilfirer på 2,3 liter med Stromberg forgasser med automatchoke. Lett tilgjengelig fordeler, men ellers litt trangt i et smalt motorrom.

utforming, det samme gjelder den fyldige rattkonsollen og det hvite banjorattet med stort senter. Hele bilen fremstår på en måte som en blanding av 30-talls Art Deco og moderne 40-talls amerikanskinspirert design. Dashbordet i 90-modellen var signert Raymond Loewy designstudio, som også var konsulent for bilens karosseriform, selv om Ted White, som var designsjef hos Rootes, hadde hovedansvaret.

Bilens konstruksjon er ikke noe hokuspokus, med separat chassisramme, hel-stål karosseri og stiv bakaksel med bladfjærer. Dimensjonene avslører at det er



Fornøyd bileier: Bjørn Are Kjærstad deltar ofte på veteranbilarrangementer med sin beige Sunbeam-Talbot MK IIA fra 1953.



Monte Carlo vinner: I Rallye Monte Carlo 1955 var tre norske lag oppsatt med Sunbeam 90 Sports Saloon. Gunnar Fadum og Per Malling tok sensasjonelt førsteplassen med A-68909. En prestasjon som ga norsk nasjonalfølelse et skikkelig løft. Og en fjær i hatten for Rootes, som flyfraktet vinnerbilen til London og gjorde stor stas på nordmennene. Hva som skjedde med vinnerbilen A-68909 er uklart. Dagens A-68909 er en maken bil som Fadum-familien importerte i 1987. (Foto fra «Årets største begivenheter i bilder 1955»)

fikk kryssforsterkning og at bilen fikk større motor boret ut til 2,3 liter. Det betydde 70 mot før 64 hk. Med boring x slag på 81 x 110 mm var det ingen moderne motorkonstruksjon, men en utpreget landslagsmotor dirigert av det britiske skattesystemet.

90 MK II ble i 1952 avløst av 90 MK IIA, med bedre styring, kraftigere clutch og – fra midt i modellåret 1953 – økt effekt til 77 hk på grunn av høyere kompresjon. Større bremses og følger med luftehull for avkjø-

ling av bremsene var også nytt. Dekslene over bakhjulene, som engelskmennene kaller «spats», ble droppet på MK IIA.

Sunbeam uten Talbot

I 1954 kom siste versjon i form av MK III, som nå bare het Sunbeam uten Talbot. MK III identifiseres på tre rektangulære «portholes» à la Buick på hver side av motorkassen og bredere sidegriller som omslutter parkeringslysene. Motoren hadde nå 80 hk, og overdrive var en ny option. I oktober 1955

NORDKAPPVEIEN 50 ÅR 1956–2006



Åpnet Nordkappveien: Da Nordkappveien ble offisielt åpnet 30. juni 1956, kjørte en Sunbeam 90 MK III først i bilkortesjen fra Honningsvåg. Bilen hadde kjørt nonstop fra Lindesnes og opp gjennom Norge på tre dager. Turen ble arrangert av KNA, og Monte Carlo-vinnerne Gunnar Fadum og Per Malling kjørte bilen. Bildet viser tydelig den spesielle vindusløsningen på Sports Saloon, der vinduet på bakdøra fortsetter over i en bakre siderute, med en gummilist imellom. Illustrasjonen er forsiden på jubileumsheftet som ble utgitt av Odd Holmgren og Kjersti Skavhaug i 2006.

ble Convertible strøket av modellprogrammet, mens Sports Saloon ble produsert også i 1956–57. I 1957 fantes det en MK IIIS som egen utgave med 92 hk, men bare 30–40 slike ble produsert.

Produksjonstallene for 90-modellene ser slik ut:

1948–1950	90	5493
1950–1952	90 MK II	1000
1952–1954	90 MK IIA	6381
1954–1957	90 MK III	5249

Til sammen 18 123 biler som inkluderer både Sports Saloon

og Convertible. I tillegg ble det produsert 3500 eksemplarer av 80 og ca. 3000 Alpine MK IIA og MK III – en toseters Roadster som var basert på 90-serien.

At Sunbeam-Talbot 90 og særlig Sports Saloon skulle bli en av sin tids mest suksessrike rallybiler, lå ikke akkurat i kortene da modellen ble lansert. Den var ikke blant de raskeste eller mest motorsterke, men den var solid bygd, driftssikker og tålte hard kjøring. Det ble ikke minst bevist da det norske

Sunbeam-historien i kortform

Sunbeam begynte som så mange andre i bilbransjen med tråsykler. Bilproduksjonen startet så smått i 1899, men det var først etter at Louis Coatalen ble fabrikkens sjefingeniør i 1909 at fabrikkens modeller begynte å utmerke seg. Frem til tidlig på 1930-tallet var Sunbeam kjent for sine touring-modeller med gode kjøreytelser og kjøreegenskaper. Dette var biler som kunne måle seg med Bentley. Sunbeam gjorde det godt i racing og ble verdensberømt for sine rekordbiler på 1920-tallet. Den siste i 1927 da Henry Segrave brøt 200 mph grensen med en enorm Sunbeam med to V12 flymotorer på til sammen 45 liter. Men slike utskielser var ikke bærekraftig for en fabrikk som produserte knapt 1000 biler i året. Kompaniskapet med Talbot og Darracq fra 1920 var heller ingen heldig løsning. Kostbar og ineffektiv produksjon spredd på for mange modeller førte til konkurs i 1935. Rootes kjøpte opp boet og lanserte Sunbeam-Talbot som nytt merke i 1938, uten å videreføre noen av de gamle konstruksjonene.



Klassisk Sunbeam: B-3210 er en 1932 Sunbeam Touring som fikk norske skilter i 2010. Den eies av Bjørn Skjærvik.

teamet Gunnar Fadum / Per Malling vant Rallye Monte Carlo i 1955. Også toppkjørere som Stirling Moss, Mike Hawthorne og Sheila Van Damm sørget for gode resultater i Monte Carlo, Alpine Rally og flere RAC rally.

Sunbeam i Norge

Første importør av Sunbeam var A/S Frogner Garage & Motor Co. (Fro-Ga-Mo). Firmaet ble etablert i 1916 og holdt til på Frogner i Kristiania. I 1922 var det en bestand på 13 Sunbeam på norske skilt, noe som gir en pekepinn om hvor mange (eller hvor få) slike biler Fro-Ga-Mo solgte. Fro-Ga-Mo hadde mange bilagenturer og drev i en periode stort, men fikk økonomiske problemer og ble reorganisert og overtatt av nye eiere i 1926. På samme tid sikret en ny aktør seg agenturet for Sunbeam: Magnus K. Giæver i Prinsens gate 21.

Giæver annonserte for Sunbeam i 1926, men fikk ikke noe fotfeste i bilmarkedet. Kanskje ikke så rart, for Giæver var ingen bilbransjemann. Han drev Giævers Vinagenturer og tilbød et godt utvalg av portvin, sherry, burgunder, champagne og moselvin. Magnus Kierck Giæver (1876–1956) hadde en spennende bakgrunn. Han kom



1954 Alpine: I 1952–55 ble det produsert en toseters roadster basert på Sunbeam-Talbot 90. Alpine hadde forsterket chassis, veide mindre og gikk fortere. De fleste av ca. 3000 produserte ble eksportert til USA. Bilen på bildet, en 1954 Alpine MK IIA, ble norsk i 1985.



Sports Saloon på museum: E-19250 er en 1952 Sunbeam-Talbot MK II Sports Saloon som ble omtalt i NMV nr. 2–2003. Bilen ble solgt ny til sjefen for Toten Cellulosefabrikk ved Gjøvik. Siden 2023 eies den av Bjørn Monsbakken og står på Ådalsbruk Motormuseum.

fra en handels- og skipsfartsfamilie i Tromsø og drev i sin ungdom med ekspedisjoner i polarområdene, der det gikk i isbjørnjakt og selfangst. Han flyttet senere til hovedstaden og satset på vinimport. I 1944 utga Giæver boka «Turister og jegere i Ishavet». Men Sunbeam-salget hans var ikke noe å skrive om.

I oversikten over antall registrerte biler i 1927 er ikke Sunbeam med fordi merker med færre enn 20 biler er utelatt. Det er ingen spor etter Sunbeam i registreringsstatistikken i resten av mellomkrigsårene, heller ikke i de første etterkrigsårene 1945–1948.

For årene 1949–1954 er det ikke publisert noen registreringsstatistikk. Men Kolberg, Caspary A/S (KC) ble ny importør for Sunbeam-Talbot og de andre Rootes-merkene etter krigen, og derfra finnes det detaljerte salgsoversikter fra 1951 og opp – som takket være tidligere ansatt Knut Bergmyr er tilgjengelige. Hva som eventuelt ble solgt i 1949–50 er altså ikke dokumentert. KC solgte heller ingen Sunbeam-Talbot i 1951, men fakturerte ut syv Sunbeam-Talbot 90 i 1952, seks i 1953, fire i 1954 og ni i 1955. Alle disse var Sports Saloon. I tillegg gikk det ut én Sunbeam-Talbot 90 Convertible i 1952. Til sammen blir det 27 biler.

I 1954 kostet en Sunbeam-Talbot MK III Sports Saloon kr 23 500, inklusive varmeapparat og defroster. Også etter at den nye Rapier kom i salg i 1955, sto Sunbeam MK III Sports Saloon fortsatt oppført i prislistene til og med 1957. Prisen i 1955–57 var kr 25 400 med tillegg på kr 1375 for Laycock-de Normanville overdrive. Det vil si at MK III lå på samme prisnivå som for eksempel Citroën DS19, Mercedes-Benz 219, Rover 90 og Standard Vanguard Sportsman.

I dag eksisterer bare et par av de norsksolgte 90-modellene. I tillegg finnes det en håndfull bruktimporterte 90-modeller, pluss noen få Alpine.



Importør nr. 1: Fro-Ga-Mo tilbød Sunbeam «for vaarleverage» i denne annonsen fra K.N.A. Rutebok 1920.



Importør nr. 2: Magnus K. Giæver, en tidligere polar-eventyrer som ellers drev med vinimport, reklamerte for Sunbeam i Norsk Motorblad nr. 9–1926.



1957 Metropolitan: Lotteribilen

Noen ganger er historien om en bil mer spennende enn selve bilen. Dette er en slik historie, fordi dette er ikke bare den eneste Metropolitan kabrioleten som ble nyimportert til Norge. Det er i tillegg førstegevinsten i et lotteri som bestefaren til dagens eier vant i 1957.

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

Før vi gir oss i kast med historien om den motoriserte lotterigevinsten må vi ta en titt på historien til bilmodellen.

Har du hørt om William

Flajole? Ikke det nei, men du har kanskje hørt om Nash? Da ble det litt enklere. Han var nemlig mannen som lekte med tanken om å designe en liten bil nummer to som skulle være lett

og hendig å ta seg rundt på handleturen med, og da spesielt for det som den gang dette bega seg ble kalt for det svake kjønn. Vi snakker selvsagt om den lille, lekke Metropolitan. Flajole var en industridesigner som jobbet for flere av bilprodusentene før han startet sitt eget designstudio i 1939.

Fiat eller Austin

Etter andre verdenskrig kom Flajole opp med ideen om en liten hendig bil som var enklere å kjøre enn de store, tunge bilene som rullet ut av bilfabrik-

kene i USA i etterkrigstiden. Han tok frem et design og kontaktet «de tre store» for å presentere sin bil. Hverken GM, Ford eller Chrysler var interessert, men så fikk han kontakt med Nash-Kelvinator og toppsjefen George Mason, som allerede hadde fundert på å produsere en liten bil.

Det endte med at Flajole fikk i oppdrag å ta frem en plastmodell i kvartskala og en fullskala i metall, der designet hadde blitt litt justert av Nash. Han baserte teknikken med drivverk på en liten Fiat. Modellen ble kalt NXI



Lotteribilen: Olav Jonny Ormseth med sin Metropolitan som bestefaren Oalv vant i Landslotteriet til Norsk Folkehjelp i 1957.

og ble vist frem i 1950 til store ovasjoner. Men Nash hadde ingen erfaring med å bygge småbiler, og de manglet også komponentene som en liten motor, girkasse og så videre. Resultatet ble en avtale med britiske Austin. Karosseriene skulle produseres av Fisher & Ludlow i Castle Bromwich (som Austin hadde kjøpt opp i 1953), mens drivlinja skulle komme fra

Austin. Det var også Austin som skulle montere bilene ved fabrikken i Storbritannia.

Metropolitan

Høsten 1953 ble den lille bilen, som nå hadde fått navnet Metropolitan, lansert i USA. Den kunne leveres som treseters coupé eller convertible. Under panseret lå Austins velprøvde firesylindrede toppeventilerte 1200-motor på 42 hestekrefter. Bilen var relativt spartansk utstyrt, men til gjengjeld hadde den et ganske så friskt utseende, med fint design i tofarget lakk (karosseri og tak i hver sin farge) og utenpåliggende reservehjul. Selv om bilen het Nash Metropolitan, ble den bare markedsført som Metropolitan. Slik så den ut til 1956, da den fikk en mer moderne grill, 1500-motor på 52 hk, og et sikksakk-design med listverk på sidene av karosseriet, der man fikk tofarget design.

Metropolitan ble en svært populær modell og i løpet av årene 1954–1961 (siste året som 1962-modell) ble det produsert 104 377 eksemplarer, hvorav rundt 95 000 ble sendt til USA, mens de resterende ble solgt i Europa. I Storbritannia fikk man en høyerrattet versjon. I og med at bilene ble produsert av Austin for Nash kaller mange dem for Austin Metropolitan, men de het aldri det. 1945–1957 var Metropolitan en Nash-modell, 1955–1957 ble de også solgt som en Hudson-modell, mens 1958–1962 var Metropolitan et eget merke.

Lotteribilen

På femtitallet var det vanlig at lotterier til inntekt for gode formål kunne skryte av motoriserte gevinster som biler, motorsykler, mopeder og båtmotorer. I landslotteriet til Norsk Folkehjelp i 1957 var hovedgevinsten en Troll-bil, mens andreggevinsten var en Austin A50 Deluxe og tredjegevinsten en Moskvitch. Man kan ►



NXI: George W. Mason var toppsjef i Nash-Kelvinator, og hadde troen på en småbil. Her bak rattet på NXI som var designet av William Flajole. NXI står for Nash Experimental International.



Den første: Med noen justeringer i designet ble det endelige resultatet slik. Bildet er av en 1954 Metropolitan.



Gevinst mottatt: Olav Ormset til høyre.

It's Here! Nash Presents a Completely New Kind of Car ...the **Metropolitan**!



Five years ago we presented the public with the prototype of an entirely new kind of car... an American concept of European smart car design. It was seen by thousands of thousands of enthusiastic motorists across the nation. Their opinions have gone into the car we present today... the all new Metropolitan. It is revolutionary in structure and operating costs, ease in handling, ease, and thoroughly American in content and performance. Read about it here... then accept our cordial invitation to see and drive the Metropolitan.

It's a smart car... you are driving now. You want to see and drive the exciting new Metropolitan. The result of 11 years' research by Nash... we bring you a new kind of car, a new size of car for today's driving needs.

It's a handy car... practical for all families, a suitable second car for large families... offering up to 40 miles to the gallon!

It's a pleasure car... a thrilling road-fighting machine... handling in turns... smoothly riding, beautifully made... and handles like a sports car.

It's a business car, perfect for those who use a car... and want lower operating costs and easier parking too.

Come and see the brand new Metropolitan car at its own best. A car that can ride there in front, with the safety safety in back.

Here's your good news! Whether you choose the Convertible or the "Hardtop" model, the new Metropolitan includes Weather Eye Conditioned Air System, custom radio, directional signals, optional door-to-door, floorplate, custom with custom rights and greater "inter-city" highway. There's nothing more to buy!

Yes, the Metropolitan is all-weather. Built as a double rigid structure... providing you with extra Nash Airframe Construction. Built with Nash quality... Nash ruggedness... and completely broad-based for your protection. Built like all Nash cars for a double lifetime of service.

We invite you to see and try this exciting new kind of automobile... and we'll be glad to show you. Meet us everywhere. Then you'll know why everybody's talking about the new Metropolitan.

UP TO 40 MILES A GALLON!

- Official record in 1954: NASH's super-economy New Economy car... 12.2 miles a gallon at 34.7 m.p.h. Performance... 100 miles at 41 m.p.h.
- Choice of two models... Convertible and "Hardtop"
- Powered by the famous Austin A-40 six-cylinder engine
- Continental Riding on a new axle
- World's finest steering and braking
- Riding Comfort of a Large Car
- Aerial Vibration Construction... World's strongest and safest
- Lowest of Operating Costs

Metropolitan

NEWEST MEMBER OF THE

Nash

Lifestyle Family

Antares - Rambler - Roadster

But with a "Double Lifetime" - Your Ideal Investment Today... The Smallest Smartest Smart Car

SALE AND SERVICE BY NASH DEALERS FROM COAST TO COAST

UNIVERSITY/ARTIST

PRODUSENTE



Spartansk: Ingen overdådig luksus her.

Slo an: Med en helt ny tankegang bak bilens størrelse hadde Nash suksess med den lille Metropolitan.

selvsagt undres over rekkefølgen, da både Austin og Moskvitch var mer bil enn en Troll, men rekkefølgen var satt ut fra nybilprisen der Troll var den dyreste. På Averøya var en ung kar i gang med å selge lodd for Norsk Folkehjelp, men det gikk ikke akkurat strålende. Olav Ormset het loddselgeren som etter et par solgte lodd, valgte å kjøpe resten av loddene selv. Det skulle vise seg å være lurt, for i loddboka hans befant seg

nemlig vinnerloddet til førstepremien! En ny Troll til en stolt eier, men det var skyer i horisonten. Troll hadde problemer og det ble aldri levert noen lotteribil fra den norske produsenten. Derimot ble førstepremien byttet ut med en Metropolitan convertible, grønn og hvit med sort kabriolet. Intet dårlig bytte tenker man kanskje i dag ... men en Troll som er tatt vare på gror jo ikke på trær.

Vi spoler klokka frem fra 1957

Britisk: Selv om bilen er produsert i Storbritannia på oppdrag for amerikanske Nash, står speedometeret i km/t.



til 2024. Reportasjebilen har tatt oss til Averøya utenfor Kristiansund. Det er strålende sommervær og vi er på vei til Olav Jonny Ormset. Han er barnebar-

net til den Olav Ormset som vant førstepremien i landslotteriet til Norsk Folkehjelp, og det er han som eier den herlige Metropolitan i dag.



PRIVAT

Stolte: Besteforeldrene Olav og Jenny Ormset til høyre sammen, med sønn, svigerdatter og barnebarn. Olav er en av guttene.



PRIVAT

Caben nede: Sommerbilde av Metropolitan, for øvrig den eneste nyimporterte Metropolitan kabrioleten som kom til Norge.



Continental kit: Tilbehør for mange amerikanske bilmodeller, men standard for Metropolitan. Forståelig med tanke på det lille bagasjerommet.

Baksete og bakluke:

Tilgang til bagasjerommet er via seteryggen bak. Først i 1959 kom Metropolitan med utvendig bakluke.

M for Metropolitan: Modellen ble bare markedsført som Metropolitan, selv om den var en Nash-modell fra 1954-1957, en Hudson-modell fra 1955-1957, og eget merke fra 1958 til 1962.

Loddet forsvant

– Jeg har mange barndomsminner med denne bilen som bestefar vant i 1957. Vi var på mange turer med den, blant annet ferieturer der vi hadde med oss et gammelt spisstelt. Hvordan vi fikk plass til folk, bagasje og telt kan man jammen lure på. Det er jo en kabriolet så takgrind var ikke noe tema, forteller Olav Jonny Ormset,

mens han finner frem fotoalbum med gamle sorthvitt-bilder av bilen fra den gang det bega seg.

Her er bilder fra overlevering av den nye bilen i 1957, fra 17. mai-feiring og ferieturer. Smilende voksne og barn og en liten Metropolitan. Olav kan fortell om dramatikken da lotteribilen skulle hentes.

– Man måtte stille i Oslo og ha med seg vinnerloddet for å ▶



Plassproblemer: Olav har flere minner fra campingturer der han og broren var med. Med bagasje og spisstelt må det ha vært rimelig trangt om plassen.



17. mai: På bildet fra 17. mai-feiringa på Bruhagen på Averøya, der besteforeldrene bodde.



Design: «Ærmen i kærmen» sier vi i Østfold. Det er denne bilen designet for.

hotell på Dombås. Da han våknet morgenen etter ble det full panikk. Han fant ikke loddet! Det ble igangsatt en større leteaksjon som heldigvis resulterte i at loddet ble funnet i sengetøyet der selgeren hadde sovnet, forteller han med et glis.

Bilen tilbake

Bilen ble i bestefars eie frem til 1971/72 da den ble solgt. Deretter gikk den fra eier til eier, inntil Olavs søskenbarn fikk kjøpt den tilbake. Han fikk den restaurert i Polen. Fargen er lysere enn den opprinnelig var, og den svarte suffletten er erstattet med en hvit. I 2009 fikk Olav så muligheten til å overta bilen, og i dag er Metropolitan tilbake der den startet sitt liv hos familien Ormset. Nærmere bestemt på vakre Averøya utenfor Kristiansund.

– Jeg bruker den ikke så mye, men tar noen turer når det er pent vær. Da kjører jeg til kiosken ved Atlanterhavsveien og kjøper softis. Mange lokale folk kjenner til bilens historie og det kommer stadig vekk folk bort og skal snakke med meg, og lurar på om det er lotteribilen jeg har. Den fikk jo ganske stor oppmerksomhet den gangen, legger han til.

Det er en stund siden bilen ble restaurert, så det er noen utbedringer han vil foreta fremover. Det er jo tross alt snakk om bestefars gamle Metropolitan.



Vakker: Pastellfarget convertible i vakker natur på Averøya.

overta bilen. Det ble organisert så en bilforhandler i Kristiansund skulle ta seg av det praktiske med dette. Å kjøre fra Kristiansund til Oslo på 50-tallet krevde selvsagt tid og overnatting. En av bilselgerne i firmaet hadde fått det ærefulle oppdraget. Han overnattet på et



Med tak: Originalt var kabrioletten sort, men er i dag hvit.



Moderne design: Man kjenner igjen stilen fra de øvrige Nash-modellene.

Liten tass: Motoren er en Austin-firer på 1,5 liter og 52 hestekrefter.



DIN BESTE INVESTERING!

Ingen andre lanolinoljer
stopper rust som Fluid Film!





Bilåret 1995:

Årets 30-åringer

1995 – smak på det tallet folkens, det er nemlig 30 år siden. I denne artikkelen spoler vi tiden 30 år tilbake i tid og ser nærmere på hvilke bilmodeller som kom på banen dette året. Med 30 år på baken kan det være flere kandidater som egner seg som entusiastbiler på et veteranbilløp i år.

Tekst: Tormod Granath-Magelssen

Som vanlig har vi tatt jobben med å gå gjennom all verdens bilmodeller for å se hva som skjedde det herrens år 1995. Til dette benytter vi blant annet et av verdens beste oppslagsverk når det gjelder nye biler, nemlig Automobil Revue, katalogen som hvert år ble utgitt i forbindelse med bilutstillingen i

Genève. Nå er denne utstillingen «parkert» etter et halvslopt comeback i fjor, etter flere års covid-pause.

Selv om denne katalogen er meget god, er det fortsatt noen muligheter for å bomme litt. Biler blir som kjent lansert på forskjellige tidspunkt, gjerne i forbindelse med utstillinger. Blant annet lanseres som oftest



CREATIVE COMMONS/MRWALKR

bilmodeller i USA året før. En 1995-modell har som regel blitt lansert i 1994. Vi har forsøkt å ta høyde for dette i artikkelen. Denne gang har vi valgt å dele inn nyhetene i avdelinger for «vanlige biler», «flerbruksbiler», «luksusbiler», «sportsbiler» og «tøffe biler».

Vanlige biler

Hva kom så av nyheter innen vanlige biler for modellåret 1995? Audi lanserte en helt ny modell med navnet A4, en familiebil som skulle slå godt an på markedet og bli en storselger. Den større Audi 100 fikk seg en

Fett nok: Ferrari F50 var en av nyhetene i 1995.

god makeover og ble relansert som Audi A6. Italienerne slo til med ny Alfa Romeo med betegnelsen 146. En mellomstor modell som så stilig ut forfra, men som hadde en svært underlig design bakfra. Hos Lancia slo de til med Lancia Kappa. Ingen av disse skulle komme til å prege den norske bilfloraen. Mitsubishi hadde flere nyheter der Carisma nok er den modellen som ble mest populær hos de vanlige kundene. Ellers kom det også en ny Mazda 323 til dette året.

Hos Ford hadde de bestemt ►



PRODUSENTE

Helt A4: Audis nykommer satte standarden.



WIKIPEDIA

Ny: Audi 100 ble erstattet av Audi A6.



PRODUSENTE

Pen forfra, rar bak: Alfa Romeo 146 sett fra to vinkler.



CREATIVE COMMONS/MR.CHOPPERS



PRODUSENTEN

Lekker: Lancia Kappa er etter vår mening en bil med et lekkert design.



PRODUSENTEN

Skapte debatt: Ford forsøkte seg med ny stil på Scorpio, uten å lykkes særlig bra.



PRODUSENTEN

Raring: Ford i USA gjorde også et underlig designvalg da de lanserte ny Ford Taurus/Mercury Sable.



PRODUSENTEN

Suksess i Norge: Chrysler Stratus var svært populær.

seg for å gå «all in» med nytt design på et par modeller. Den store Scorpio fikk en underlig design som ikke akkurat bidro til at modellen ble mer populær. Det samme kan sies om amerikanske Ford der storsuksessen Ford Taurus/Mercury Sable kom i ny drakt med et design som ikke akkurat tok av der borte heller. Den populære Ford Mondeo kom forresten med en prestisjeutgave med 2.5 liters V6er på 170 hk. I USA lanserte man Ford Contour, basert på europeiske Mondeo.

Suksess gjorde derimot nykommeren fra Chrysler Cirrus/Dodge Stratus som fikk navnet Chrysler Stratus på eksportmarkedet. Den skulle vise seg å ta av skikkelig og ble en storselger her i landet. Med 2-liter, automat, god plass og komfort og mye utstyr til en rimelig pris fant modellen mange norske kunder. Chrysler lanserte også Sebring, en stilig todørs coupé som kan være en aktuell «veteran» i år.

Hos Chevrolet kunne de vise til en ny utgave av den billige Chevrolet Cavalier-modellen, mens Pontiac byttet ut sin minste Sunbird med modellen Sunfire.

Skal du virkelig skille deg ut bør du ta en nærmere titt på Ladas nykommer med modellbetegnelsen 110, en firedørs sedan med et noe spesielt design. Modellen kom også som kombi (Lada 112) og stasjonsvogn (Lada 111). Ellers kan vi ta med at tsjekkiske Skoda begynte å satse og lanserte en oppgradert liten personbil som hadde modellnavnet Felicia.

Flerbruksbiler

Flerbruksbilene hadde vært i skuddet en stund og for modellåret 1995 skjedde det saker og ting her. En av de mest populære flerbruksbilene kom fra Chrysler. På det amerikanske markedet der Chrysler var toppmodellen het den Town & Country, Plymouth het Voyager, mens den billigste var Dodge



PRODUSENTE

Linjelekke: Nye Chrysler Sebring med stilige linjer.



PRODUSENTE

Spesiell: Lada 110 har vi ikke sett mye av her på berget.



PRODUSENTE

Ny suksess: Chrysler Voyager kom i ny versjon og suksessen fortsatte. Her som Chrysler Town & Country.



PRODUSENTE

Vass flerbruksbil: Hobbicar Passport med 2-liter på 207 hk og all-hjulsdrift. Teknikken kom fra Opel Vectra.

Caravan. På eksportmarkedet het modellen Chrysler Voyager, som var en svært populær bil i Norge, grunnet muligheten til å registrere den som varebil og

kombinert bil med lavere avgifter. Chryslers flerbruksbil ble først lansert i 1983, deretter kom en ny utgave i 1990, mens i januar 1995 kom den helt ny



PRODUSENTE

Samarbeid: Ford og Volkswagen samarbeidet om en ny flerbruksbil. Her som VW Sharan, mens Ford-versjonen fikk navnet Galaxy.

og med et mer aerodynamisk utseende.

Volkswagen satt ikke stille i båten og kom med sin Sharan flerbruksbil for 1995. Modellen var et samarbeid med Ford som samtidig lanserte sin Galaxy. Begge modellene solgte nok mest som varebiler her til lands.

Mitsubishi kom også med en liten flerbruksbil med modell-

navn Space Gear for 1995. Men skulle du virkelig tøffe deg med en flerbruksbil måtte man til Frankrike der nisjeprodusenten Hobbicar kom med en kort flerbruksbil som hadde modellnavnet Passport, basert på teknikk fra Opel Vectra. Med 2-liter på 204 hk og permanent firehjulsdraft var dette en skikkelig tøffing. ►



WIKIPEDIA



Stiligere: Daimler og Jaguar fant tilbake til de lekke linjene i 1995.

Toppløs: Britiske AC Ace kunne nå leveres med hard-top, men den var ikke til stede da bildet ble tatt.



WIKIPEDIA

Finfin: Caterham 21 med fint design.



PRODUSENTEN

Populær: Fiat Barchetta ble en populær sportsbil.

Luksusbiler

Hva så med nyheter for de med velbeslått lommebok? Hos britene skjedde det ting. Både Bentley og Rolls-Royce hadde nyheter. Førstnevnte kunne vise frem Bentley Turbo S høsten 1994, dessuten Continental R

convertible. Hos Rolls-Royce debuterte Flying Spur sommeren 1994, så vi tillater oss å kalle det for en 1995-modell også. Ellers kunne både Daimler og Jaguar skryte av nye utgaver av henholdsvis Six og Double-Six, samt XJ-serien.



PRODUSENTEN

Åpen løsning: Honda NSX-T for luftigere opplevelser.

Mitsubishi Diamante representerte japanerne i denne avdelingen, med ny modell og motorer opp til 270 hestekrefter. Modellen ble kun solgt på de japanske hjemmemarkedet.

Flaggskipet til amerikanske Oldsmobile het Aurora og ble første gang vist frem på utstillingen i Detroit i 1993. 1995 var året da modellen ble satt i produksjon.

Sportsbiler

Det er ingen tilfeldighet at denne artikkelen har en Ferrari F50 som hovedbilde. Den

debuterte på utstillingen i Genève i 1995 og fikk stor oppmerksomhet. Ellers kan vi ta med at Ferrari F512M kom på markedet høsten 1994.

Når vi først er i Italia kan vi ikke hoppe over Fiat som kom med en sportslig utgave av Cinquecento med tilleggsnavnet Sporting. Den morsomste Fiat-nyheten var utvilsomt Barchetta som kunne tilby sportslige kjøreegenskaper i lekker innpakning, uten at lommeboka måtte blø.

Britiske AC Ace kunne nå leveres med hard-top, mens

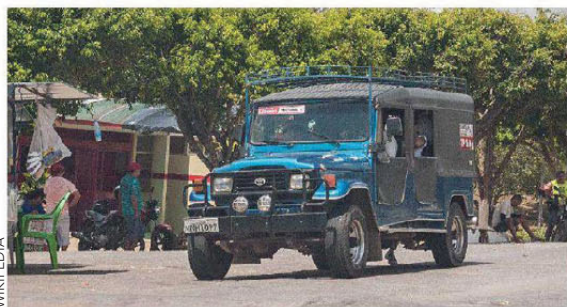


PRODUSENTEN



PRODUSENTEN

Kloning: Asia Rocsta med forminsket Jeep-front.



WIKIPEDIA

Brasiliansk: Toyota Bandeirante produsert i Brasil byttet ut Mercedes-dieselen mot en Toyota-motor.

Caterham 21 ble satt i produksjon sommeren 1995. Ginetta G34 kunne nå leveres med en 2-liter fra Volvo på 165 eller 190 hestekrefter. Lotus stilte ut en vassere utgave av sin Esprit S4 med tilleggsbetegnelsen S4s på utstillingen i Birmingham i 1994. MG kom med sin nykommer, MGF.

Franske Hommel lanserte en liten to seter med modellnavnet Berlinette Echappement, utstyrt med en 2-liter fra PSA på 155 hk.

I Japan hadde Honda tatt grep og kunne nå tilby spor bilen NSX med targa-tak. Modellen het da NSX-T og bilen hadde en frisk 3-liter på 274 hestekrefter.



PRODUSENTEN

Fornyet: Range Rover fornyet stilen i 1995.



PRODUSENTEN

Flere dører: Chevrolet Tahoe, nå også med dører til baksetet.

Mitsubishi sugde videre på Lancer-sukkerkøyet og lanserte en Evolution III, mens sports-coupeen 3000 GT kunne leveres som åpen-versjon kalt Spyder.

Opel Tigra så dagens lys, og Porsche 911 Turbo kom på plass med en 3.6 liters boxermotor på 408 hestekrefter.

Tøffe biler

Da har vi kommet frem til den siste bolken med bilnyheter for modellåret 1995. I Sør-Korea er det dette året en bilprodusent som heter Asia, eid av mer kjente Kia. De har en liten jeep-type på gang som ved første øyekast ser ut som en ekte Jeep, men er mye mindre. Den ser ut som en liten Suzuki-jeep med en skamløs etterligning av fronten til den større Jeep Wrangler.

Chevrolet Tahoe kan fra dette modellåret leveres med fem dører i tillegg til den vanlige med tre. Det samme gjelder søstermodellen GMC Yukon. Ford Explorer kommer med facelift, og Mitsubishi Pajero Mini med tre dører lanseres. Ellers kommer aristokraten fra England, Range Rover i ny tapning, men den gamle selges fortsatt, nå under navnet Range Rover Classic. Ellers kan det nevnes at Nissan kommer med en raring av en SUV som heter Rasheen. En fem seter med allhjulsdraft som ikke ligner så mye annet.

Det skal bli spennende å se om noen av årets 30-åringer dukker opp på veteranbilløp i 2025, og eier du en nyslått veteran så ta gjerne kontakt. ☺



Latil:

Spesiell franskmann på norske veier

Drift og sving på alle fire var spesielt for franske Latil. Merket er lite kjent utenfor Frankrike, men noen eksemplarer fant veien til våre breddegrader.

Tekst: **Asbjørn Rolseth**

Latil var en fransk produsent av nyttekjøretøyer, både vanlige lastebiler og spesialiserte trekkvogner. Fabrikken var i virksomhet i mer enn 50 år. Modellene fra Latil var aldri i ordinært salg her i landet, men

det rullet likevel noen på norske veier.

Mystisk Isberg-bil

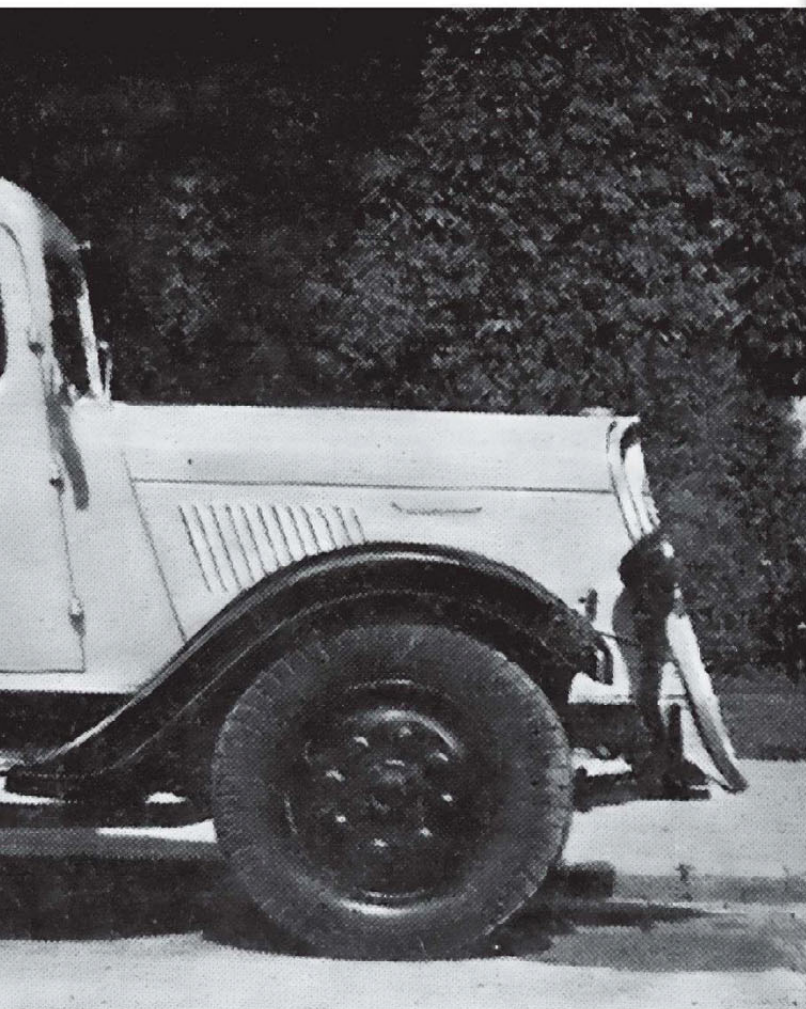
På forsiden av Norsk Motorblad nr. 13/14-1941 sto det en annonse fra Isberg's Bilforretning for den svenske trekullgeneratoren Svedlund. Annonsen viste en slik generator montert på en lastebil med Isbergs firmanavn på sidelemmen. Siden det var Isbergs firmabil, måtte det vel være en Volvo. Men det var det jo slett ikke.

Firmabilen med den utpregede skrå fronten lignet heller ikke på noen andre lastebiler som var vanlig på det norske markedet. Under krigen kom

det mange slags kjøretøyer til Norge, så det kunne jo være snakk om en helt uvanlig bilmodell, men hvilken?

Vi koblet Kjell Erik Walstad



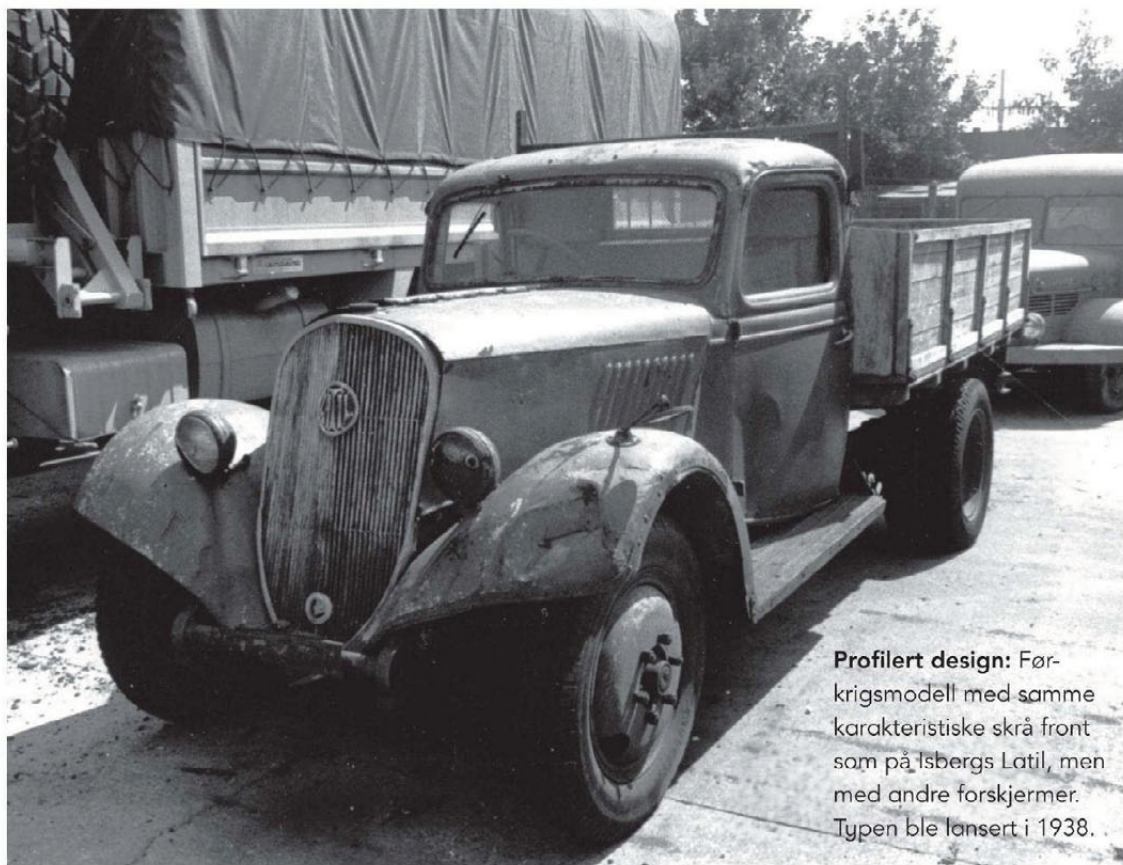


Isbergs Latil: Den mystiske lastebilen med generator i annonsen fra Isberg's Bilforretning viste seg å være en fransk Latil av sivil type. Annonsen prydet forsiden på Norsk Motorblad nr.13/14-1941.

inn i saken. Tidligere ansatt hos Isberg – men vi må straks gjøre oppmerksom på at Kjell ikke er så gammel at han jobbet der i 1941. Men han har god greie på gamle lastebiler. Og han løste mysteriet. Riktig svar var franske Latil. Registreringsstatistikken viser at det ble første-gangsregistrert én brukt Latil i 1941. Det må ha vært bilen i annonsen. Hvorfor den ble firmabil hos Isberg er fortsatt et mysterium. Og siden det ikke har dukket opp andre bilder av bilen som viser registreringsnummeret, kommer vi ikke lenger med denne bilens historie.

Andre Latil i Norge

Det har aldri vært mange Latil i Norge. Bertel O. Steen gjorde et forsøk på å få Latil inn på det norske markedet i slutten av 1930-årene, men det resulterte ►



Profilert design: Før-krigsmodell med samme karakteristiske skrå front som på Isbergs Latil, men med andre forskjærmer. Typen ble lansert i 1938.

PRIS 50 ØRE

Norsk Motorblad

HVORI OPTATT

MOTOR

JULI
28. ÅRGANG

Nr. 13—14. 1941 SERIE NR 543

- **Driftsikkerhet**
- **Holdbarhet** og
- **Økonomi** er

egenskaper som har gjort system **«SVEDLUND»** til Skandinavias mest solgte gassgenerator.

15 500 Svedlund trekullgeneratorer var registrert i Sverige pr. 1. mai i år.

Svedlund er den ledende trekullgenerator også i Norge.

Fabrikeres i Norge av

Isbergs Bilforretning ^{A/S}

Lindemansgt. 1—9 OSLO Centralbord 43 855 - 14 360



PRIVAT/UTLÅNT AV JOHN HINDKLEV



PRIVAT/FOTOSAMLING ASBJØRN ROLSETH

I tysk tjeneste: Soldater i arbeidsantrekk sammen med en Latil TARH eller FTARH tung trekkvogn i Trondheim under krigen. I Wehrmacht ble typen kalt Schwerer Radschlepper.



PRODUSENTER

Bulldog: Siste generasjon Latil bulldog-lastebil fra tidlig 1950-tall ble produsert også etter at Latil ble en del av Saviem, men ble tatt av programmet i 1959.

Latil i arbeid: I 1950 flyttet Kåre Sæterbakkens Latil (E-10529) en garasje inn på fjellet ved Nordseter. Kåre står ved bakhjulet, de tre andre er fra familien Hindklev som skulle bygge om garasjen til hytte. Mer om denne bilen i teksten.

bare i salg av én bil i 1939. Blant det store antallet franskproduserte kjøretøyer som tyske styrker tok med til Norge under 2. verdenskrig, fantes det også noen Latil. De fleste ble benyttet som artilleritraktorer.

Etter krigen havnet brukbare eksemplarer på det sivile markedet, men det var ikke snakk om mange kjøretøyer. I tidsrommet 1945–48 ble det førstegangsregistrert til sammen 10 brukte Latil lastebiler. De fleste tilhørte Statens vegvesen, der de blant annet ble brukt til å trekke planskraper og til brøyting. Det fantes for eksempel Latil veivesenbiler i Sør-Trøndelag (U-5295, U-5538, U-5647 og U-6958), i Nordland (W-1720) og i Troms (X-2634). De var tungkjørte og ikke særlig populære blant sjåførene, men var i bruk til ut på 1950-tallet.

Latil i Lillehammer

En av de ekstyske Latil lastebilene som fikk norske skilter i 1945, ble registrert på Kåre Sæterbakken, adresse Storhagen pr. Lillehammer. Det var en 1938-modell M2TL 3,5-tonner med firesylindret bensinmotor på 4,1 liter / 68 hk, femtrinns

girkasse, kort akselavstand, firehjulsdrift og sving på alle hjul. Den fikk kjennemerket E-7760. Takstprisen er oppgitt til 3800 kroner, noe som viser at bilen må ha vært i ganske bra stand.

I 1949 ble Latil'en omregistrert til leievogn på E-10529, fortsatt med samme eier. I 1953 kjøpte Sæterbakken ny lastebil som overtok leievognskiltene, men han beholdt Latil'en som fikk nytt kjennemerke E-11505. Den ble brukt til brøyting i Nordseter-området. Skiltene ble innlevert i 1959.

Det finnes et foto av E-10529 fra 1950 som viser bilen i arbeid med å flytte en garasje ved Nevervannet innenfor Nordseter. Bilen trekker da en svanehalshenger. John Hindklev fra Lillehammer forteller at garasjen skulle bygges om til hytte for familien. Først med kjøkken og et soverom, senere ble hytta ombygd og påbygd.

Latil buss i Ofoten

Om det er uvanlig med Latil lastebiler på norske skilter, er det enda mer spesielt at en Latil ble førstegangsregistrert som buss i 1948 – den eneste Latil

bussen i registreringsstatistikken. Eier var Olai Kristiansen i Beisfjord, som siden 1928 drev Beisfjordruta. Han hadde en Latil buss registrert som W-5941. Den hadde firesylindret bensinmotor, akselavstand på 520 cm, største lengde 920 cm og plass for 37 passasjerer. Typebetegnelsen på chassiset var ESPB3, et snutebilchassis av sivil type, enten en lastebil eller buss, som Kristiansen fikk bygd nytt busskarosseri på. Dette skal ha blitt gjort i Trondheim.

Det har dessverre ikke dukket opp noe foto av denne unike bussen. Originalmotoren ble skiftet ut med en Volvo-motor i 1952, en type FE toppventilt bensinmotor på 5,7 liter / 105 hk. Med ny motor var bussen klar for å holde noen år til. Den ble med over i Ofotens Bilruter A/S i 1954 og var i trafikk helt til 1961, da skiltene ble innlevert og bussen ble meldt hugget opp.

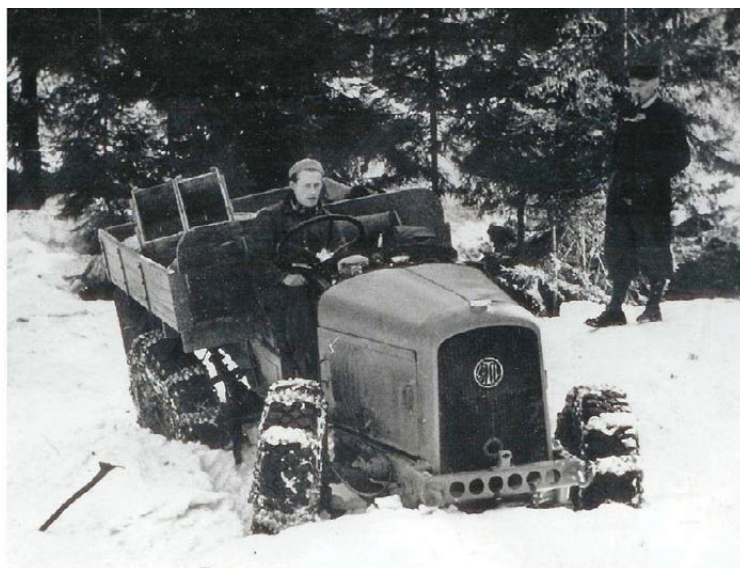
Forhjulsdraft, firehjulsdraft og firehjulsstyring

Auguste Georges Latil (1878–1961) hadde sine egne tanker om hvordan drivlinja på et motorkjøretøy skulle være. Knappt 20 år gammel lanserte han i 1897 et aggregat bestående av motor, girkasse og aksel, som kunne erstatte forakselen på en hestevogn slik at den ble konvertert til en personbil med forhjulsdraft. Han brukte universaldekk etter sitt eget patent. Snart ble også lette

nyttekjøretøyer med forhjulsdraft produsert. I 1913 presenterte Latil et helt spesielt kjøretøy, en trekkvogn med firehjulsdraft og firehjulsstyring. Den kom akkurat til rett tid. Flere tusen slike ble brukt som artilleritraktor av franske styrker under 1. verdenskrig.

Etter 1. verdenskrig videreutviklet Latil denne konstruksjonen, som ble en bærehjelke i fabrikkens virksomhet. I tillegg hadde Latil også et modellprogram som besto av lastebiler med forhjulsdraft, 6x4- og 6x6-utgaver, i tillegg til ordinære bakhjulsdrevne lastebiler og busser med lasteevne fra 1,5 til 10 tonn. Latil brukte motorer av egen konstruksjon, fire- og seks-sylindrede og en V8. Under 2. verdenskrig måtte Latil produsere artilleritraktorer og tyngre lastebiler for Wehrmacht, dessuten ble produksjonen av MAN traktorer flyttet til Latil for å frigjøre produksjonskapasitet for blant annet panservogner hos MAN i Tyskland.

Latil fortsatte med forskjellige modeller også etter krigen, fra ordinære lastebiler til spesialkjøretøyer som snøfresere og skogstraktorer. Også flyplassbrannbiler ble levert. I 1955 gikk fabrikken sammen med Floirat, Somua og Renaults tungbilavdeling, og etablerte Saviem. Latils lastebilmodeller ble deretter solgt under navnet Saviem-Latil, inntil de ble faset ut for godt i 1959.



Drift og sving på alle fire: Latil er mest kjent for sine 4x4-modeller med firehulsdraft. På disse bildene viser en slik bil hva den duger til under en demonstrasjon i Nordmarka i 1939.

Latil-navnet levde likevel videre i et nytt selskap, Latil-Batignolles, som ble etablert i 1963 for å produsere tømmertraktorer med firehulsdraft og

stammelumner med ramme-styring. Fra 1974 og til produksjonen ble nedlagt i 1993, het disse traktorene Brimont-Latil.



Latil i Troms: Latil 4x4 med firehulsdraft fotografert hos entreprenør Magnus Grønås, Storsteinnes i Troms i 1991, fortsatt med WH (Wehrmacht Heer) kjennemerke og tyske militære bildata på malt dørplata. Bilen ble solgt på auksjon i 1994. Dagens status er ikke kjent.

Typisk Latil: Fabrikken hadde forskjellige allhjulsdrevne trekkvogner på programmet. Denne fra 1952 hadde 8-liters dieselmotor.



Volvopatrioten

Tekst: **Melvin Mølnås**

Vi ble stående en stund på Skåbu og minnes en trugen Volvo tilhenger. Selv om den traktoren som fikk minnene tilbake til midten på 50-tallet var en BM Terrier, så var dette en tvillingbror til Volvo Krabat. Om denne analysen ville fått medhold av vår omtalte Volvopatriot, ja det er vi svært usikker på.

Da den første traktoren som kom til gårds, en Volvo T 21, ble det kjærlighet ved første blick. Hvorfor disse to fant hverandre kan vel kanskje bero på flere ting. En av grunnene kan vel kanskje bero på at begge var veldig selvopptatte, egenrådige og tok seg selv veldig høytidelig. Kort sagt måtte begge få det slik de ville ellers la de skikkelige vrangsidene til. T 21 var stort sett en enkel kar å ha i arbeid, men den måtte få det slik den ville. For å forklare litt hva vi sikter til, så går dette på startprosedyren, eller kanskje heller sagt stopp-prosedyren. T 21 var en såkalt parafintraktor. Den var utstyrt med en liten bensintank, mener rundt 5 liter, pluss en langt større parafintank. Man kunne godt kjøre T 21 på kun bensin, men bensin var dyrere enn parafin, så man foretrakk mest mulig parafindrif. Man startet motoren på bensin, så når motoren hadde tilnærmet driftstemperatur kunne man så stenge bensinkranen, og åpne for parafintanken. Glemte man å stenge parafinkranen og kjøre motoren litt på bensin før man stoppet, ja da fikk man oppleve hvor sta T 21 kunne være. Da hjalp hverken kraftig ordbruk eller gjentatte spark i bakdekket. Da måtte forgasser tappes ned, bensinkranen åpnes, og var man da heldig, og Volvoen ikke hadde surnet helt, startet motoren, men gav fra seg masse røyk og dårlig ånde. Dette til tross, så tok ikke kjærligheten til Volvo skade. Ja denne kjærligheten gikk så langt at den ikke bare gikk på Volvo sine traktorer, eller biler for den del. Nei historien forteller oss at kona, som over lengre tid hadde fått støt hver gang hun tok i Grepa-komfyren, nå syntes hun at nok var nok, og hun fikk med seg gubben ned til byen for kjøp av ny komfyr. Men disse to vente tomhendte hjem, mannen fant ingen komfyr det sto Volvo på.

Flere likte å mobbe Volvopatrioten for sin store kjærlighet. Særlig var det et par gubber,



som hadde kjøpt seg David Brown Cropmaster, denne var en av datidens hurtigste traktorer på vei. Og det artigste de visste var å kappkjøre når de kjørte melka frem til meieriet. Der måtte T 21 danne baktroppen. Og for å skikkelig strø salt i et åpent sår, så måtte dette kommenteres. En av «Davidkara» brukte å si: «Du er ikke kjent får å ha all verdens tålmod du Ole, men når du kjøre traktor er du jammen tålmodig, det ordet skal du få.»

Så hendte det at en av naboen kjøpte seg enda en traktor. Han hadde en sliten Massey Harris Pony, og nå dro han til byen og kjøpte seg en Volvo Krabat. Et fra før godt naboskap ble enda bedre, særlig etter at også «Vår mann» oppsøkte samme forhandler og det kom en ny Volvo til gårds. Kappløpet om hvem som har flest og størst traktor er slett ikke noe nytt ute på bygdene. Nå kunne begge vise fram at de hadde to traktorer. Så når det var godvær og kirkesøndag sto begge nyvasket ute på gårdsplassen slik at alle kunne beundre maskinparken. Krabaten gikk kun på bensin, så start og stopp-prosedyren var enkel. Volvopatrioten var en sær nøyaktig mann. Hver morgen før oppstart ble bensintanken fylt, han ville ikke bli plaget med driftsstans under arbeidet. Så en dag ble han plutselig snusløs, og i all hast, ja det meste gikk i all hast, kjørte han til Handelslaget og kjøpte seg snus. Det var bare så vidt han

hadde tid til å hilse på naboen før han hastet hjem, koplet på plogen og startet høstpløyingen. Noen fårer ble det før Krabaten hostet til et par ganger og stoppet. Forundringen var stor. Ny traktor og driftsstans. Han småsprang hjem, og tok en telefon til selgeren, der han i klare ordelag la fram sin misnøye. Under denne samtalen kom også naboen, og hørte noe av utbruddene, før han resolutt tok telefonrøret fra sin arge nabo og la på. Irritasjonen ble ikke mindre. Jo, det som hadde hent var at «Vår mann» hadde tatt feil traktor på Handelslaget. Så den traktoren han pløyde med var nærmest tom for drivstoff, så når naboen kom hjem og skulle fylle bensin ble også han forbauset, for der var det full tank. Da han oppdaget sin gode Volvovenn i fullt sprang hjem, ante han uråd, og tok med seg en kanne bensin. Det gode naboskapet ble understreket med en god kopp kaffe med litt blankt i, og Volvo-kjærligheten blomstret på nytt.

T 21 ble med handmakt trillet ut i ei veifylling, da ny vei ble bygd fram til gården, mens Krabaten fikk gjennomgå en totalresaurering, der Volvopatrioten spilte en sentral rolle. I dag er Krabaten den eneste røde traktoren på gården og står kun til pynt, og deltar kun på bygdedagene. De Grønne har også nå fått et fotfeste hos dagens driver, likevel tør vi ikke nevne et vondt ord om Volvo, denne gangen snakker vi om biler. ☺

Madland Bilverksted AS

Bremseverksted siden 1952

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

www.bremseband.no

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

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



1980 Volvo 244 DL:

«Ny» 1980-

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

Volvo er populært, og spesielt gjelder dette for 240-serien. Det spøkes ofte med at en fin Volvo 240 er verdt mer enn sin vekt i gull, ja selv relativt slitne utgaver oppnår respektable priser. Underlig hvordan en traust hverdagsbil plutselig er en ettertraktet veteranbil etter noen år.

Bilen vi her omtaler dukket opp på Finn på forsommeren i fjor. Det var Volvo-forhandleren Nardo Bil i Trondheim som sto oppført som selger. Det var

snakk om en blodstrøken Volvo 244 DL som så ut som ny og så vidt hadde rundet 37 000 kilometer på 44 år. Prisen var satt høyt på 250 000 kroner, så det var tydelig at man siktet seg inn på en Volvo-samler.

Vi var i ferd med å legge ut på sommerens reportasjetur og Trondheim sto allerede på reiseplassen, så vi tok kontakt med selger Eskil Krokli Wågø og lurte på om vi kunne svinge innom å se nærmere på «brukt-bilen». Vi var hjertelig velkomne!

Som ny

Vel på plass i trønderhovedstaden tok vi turen til Nardo Bil på Ranheim i Trondheim. Der i utstillingshallen sto en skinnende blank og rød Volvo, som lett tok fokus fra alskens nymoderne kjøretøyer i samme bygg.

–Vi fikser frem et sett prøveskilter så kan du ta deg en tur med bilen, sier Eskil-selger med et smil.

Vi er ikke vonde å be. Undertegnede har ikke kjørt Volvo 244 på mange år, da min nå avdøde far hadde en beige

244 DL av årsmodell 1979. Men det er jo som å sykle, har man først fått dreisen på det så går det av seg selv. Alt var gjenkjennelig, ikke minst den noe irriterende blinkingen og lyden fra bilbeltevarsleren. Det er bare å spenne på seg hyssingen og legge ut på veien. Bilen ikke bare ser ny ut, den lukter som en ny bil også. Her har det vært voksne eiere som har kjørt på svært få kilometer i løpet av eierskapet.

Volvoen er førstegangsregistrert i oktober 1979 (som 1980-modell), mens andre eier



Som ny:
1980-modell
Volvo 244 DL
med under 38
000 kilometer
på telleren.

modell

Noen kjøper bil og bruker den opp på noen år, andre kjøper bil og bruker den nesten ikke i det hele tatt. Denne «nye» Volvoen tilhører sistnevnte kategori og har bare rullet noen kilometer i året!



Traust: Volvos motorer ga ikke akkurat hjerteklapp, men var kjent for god driftssikkerhet. Med en kilometerstand på under 38 000 valgte Vebjørn Svingen Lunnan, som kjøpte bilen i fjor sommer, å kjøre inn motoren på nytt.



Originalt:
Ingen
senkesett
eller feite
felger,
bare origi-
nalhjul silk
den kom
fra fabrikk-
ken.



overtok bilen i 1984. Deretter har den stort sett ikke blitt kjørt til annet enn EU-kontroll ser det ut til. I 1999 sto telleren på 36 486, deretter har den bare rullet noen få kilometer mellom hver EU. Bortsett fra et par «eierbytter» i forbindelse med salget som Nardo Bil sto for, er dagens stolte eier altså bare den tredje reelle eieren av bilen siden den ble levert høsten 1979.

Ung Volvo-entusiast

På Flatåsen i Trondheim holder Vebjørn Svingen Lunnan (26) til. Han er Volvo-entusiast og flasket opp med bilmerket via sin far som også har et hjerte som banker for det svenske merket. Vebjørn har vært på jakt etter en Volvo 240 en stund og sett på flere aktuelle biler, og så ser han annonsen fra Nardo Bil.

– Jeg fulgte med på annonsen og da prisen ble senket til 200 000 kroner bestemte jeg meg. Klokka 08.00 dagen etter ringte jeg selgeren og sa jeg ville kjøpe bilen. Dermed var handelen i boks, forteller Vebjørn.



Avrundet: Fra og med årsmodell 1979 endret man bakparten så lastehøyden til bagasjerommet ble lavere. Dessuten fikk 240-serien nye baklys som går rundt hjørnene.

Farger: Lysebrunt interiør og dørtrekk, mens dashbordet er svart.



Dokumenter:
Kjekt å ha.



Åpent: Ingen problem med adkomsten.

Luke: Lokket til hanskerommet inneholder «slingrekanter» til kaffekopper, samt et sminkespeil.



Lille speil: 1979 eller 1980? Forskjellene er mest synlige på de utvendige speilene. 1979 hadde runde speil.



Oppgradert: I 1979 innførte Volvo firkantede hovedlykter. L- og DL-utgavene hadde kvadratiske lykter, mens GL og GLE hadde bredere rektangulære hovedlykter.



Velkjent: Like traust på innsiden som på utsiden.



Sikkerhet: Mang en Volvo-sjåfør ergret seg nok over beltevarsleren. Noen valgte å tre bilbeltet bak ryggen og i låsen, andre hadde med seg en løs beltelås for å få slutt på livet. Men i dag bruker nok de aller fleste bilbelte.

Kommandosentralen: Lett og oversiktlig å finne frem her.

Da vi prøvekjørt Volvoen var det noe småtteri som måtte ordnes, blant annet noen varsellys på dashbordet som glødet. Dessuten hoppet den ut av fjerdegir. Er dette fikset?

– Ja, alt er i orden nå. Girkassa ble tatt ut og overhaldt på garantien. Videre har jeg kjørt inn motoren på nytt. Det ble 1000 kilometer med pen kjøring. Da dukket det opp en oljelekkasje ved toppdekslet, det tok også forhandleren seg av, svarer han.

Nå står Volvoen til vinter-

lagring, men Volvo-entusiasten har andre Volvoer å kjøre med.

– Jeg har en fin Volvo V70 også, men etter hvert ble savnet etter å kjøre 240 veldig stort. Det førte til at jeg begynte å se meg om etter en 240 til, som jeg ville bruke som vinterbil. Nå har jeg kjøpt meg en Volvo 245 som jeg har tektylert, mens lakken har fått en keramisk behandling som beskyttelse. Så nå kjører jeg 240 hele året. V70'n er det kjæresten min som kjører, avslutter Vebjørn Svingen Lunnan som selvsagt er medlem av Classic Volvo Club. ☺

Vinterbil:

– Abstinensen tok meg da Volvoen ble satt på vinterlagring, så jeg måtte kjøpe meg en 245 til vinterbruk også. Nytektylert og med keramisk lakkforsegling er den klar for vinterveiene, sier Volvo-entusiast Vebjørn Svingen Lunnan.



Historien om Harley-Davidson Sportster: Elvis Presley; Kongen og Sportsteren

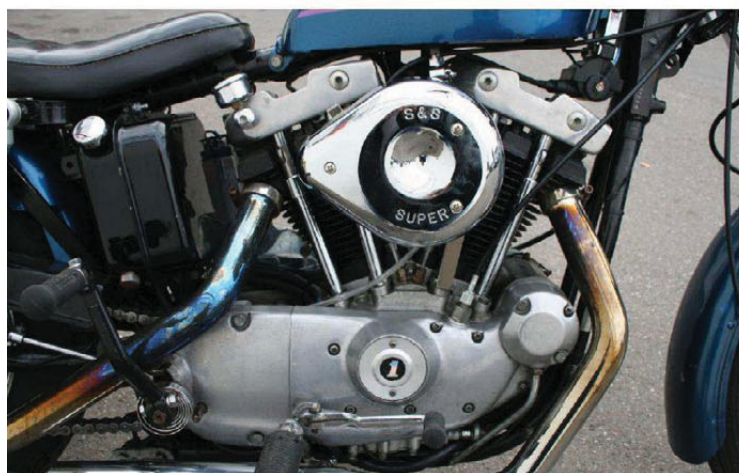
Harley-Davidsons meste solgte modell opp gjennom merkets lange og stolte historie, Sportster, er paradoksalt nok den minste av de alle klassiske maskinene fra Milwaukee. Modellen kom i 1957, og er fortsatt i produksjon. Vi har bladd oss bakover i historien, og må blant annet en tur innom filmikonet Marlon Brando, rockekongen Elvis Presley og legendariske Triumph.

Tekst og foto:
Hallgeir Muren

Historien til Harley-Davidsons roadstermodell Sportster strekker seg tilbake til 1952. På dette tidspunktet tok europeiske motorsykler stadig større andeler av det enorme amerikanske mc-markedet. De japanske maskinene var ennå ikke noen reell konkurrent å snakke om, da de fortsatt var i startgropa. De engelske 650-kubikkerne var det imidlertid verdt å passe seg for, da de ganske raskt ble brysomme konkurrenter om fartsglade unge yankees sine lommebøker.

Marlon Brandos Triumph Thunderbird

Det var særlig de engelske motorsyklene som stadig tok en større andel av kaka, og for Harley-Davidson ble særlig Triumph en merkbar konkurrent. Triumph Thunderbird 650 ble nærmest ikonisk i hendene på Marlon Brando i filmklassikeren «The Wild One» fra 1953. En og annen BSA var også å finne blant yngre amerikanske



mc-førere. Harley-Davidson sine store og tunge big-twins var langt fra førstevalget til unge amerikanske rebeller. Det måtte noe langt sprekere og sporty til om disse unge førerne skulle bli en del av kundekretsen til Harley-Davidson.

Elvis Presleys K750 og Korea-krigen

Da det ble besluttet å bygge en ny modell, langt lettere og mindre enn den store, tunge Panheaden på 1200 kubikk, hadde Harley-Davidson allerede et greit utgangspunkt i modellen K750 fra 1952. Dette var en enkel og minimalistisk motor-

sykkel sammenlignet med den store 1200-kubikkeren. Den sideventilerte 750-kubikkeren hadde en effekt på 30 hk, noe som ikke akkurat dro skinnen av pølsa, men den slo an en ny tone. Teleskopgaffelen ga den betydelig bedre kjøreegenskaper enn hva som ville vært tilfelle med den gamle springergaffelen, og unit-motoren var også et steg i retning av en mer moderne konstruksjon. Svingarm bak, håndbetjent clutch og fotgir var også nyheter som var verdt å merke seg.

Modellen fikk imidlertid en tung start siden Korea-krigen nå gikk inn i en ny og forverret

fase, noe som medførte en nedgang i salgstallene for motorsykler generelt. Men, en spire til utvikling var definitivt sådd. Noen år senere, i 1956, fikk modellen drahjelp av magasinet «The Enthusiast; a magazine for motorcyclists» der Elvis Presley prydet forsiden, sittende på en 750. K750 ble produsert i kun 2 år, fra 1952–1953. I 1954 kom KH750, og motoren hadde nå et slagvolum på 883 ccm, med en effekt på 38 hk. Året etter, i 1956, kom enda en modell i K-serien, KHK750. Den skilte seg fra KH ved at den hadde sort stripe bak logoen på bensintanken, emblem på oljetanken, og



Historisk: Denne Jern-Sportsteren, en 1000-kubikker fra 1974, er historisk siden den er produsert under AMF-perioden. 1000-kubikkeren ble tilgjengelig fra 1972.



Forløperen: Harley-Davidson KH750 var forløperen til Sportster. Den skilte seg vesentlig fra Sportsteren ved at den hadde sideventilert motor. Ut over det er det mye som er likt på de to modellene.

et høyere styre, hvilket ga den et tydeligere custompreg.

Sportster først ut av lyskrysset

Midt på 1950-tallet skulle interessen for Hot Rod-kulturen nå nye høyder over hele USA. I bilmiljøet var det særlig Chevrolet som satte dagsorden med sin nye 4.3 liters V8 (283

cid), og kampen om å komme først ut av lyskrysset var i gang. Hva så med mc-miljøet, hadde de noe å fare med? Harleys blytunge big-twins var lite egnet i så måte, og de som brant gummi fra bakhjulet var ofte unge menn i salen på en Triumph. Harley-Davidson lot ikke vente på seg, og det var duket for XL Sportster på 883



Kongen: The King of Rock'n Roll, Elvis Presley ga Harley-Davidson uvurderlig pr. da han kjørte rundt på denne 750n fra 1956. Året etter kom Sportster, og modellen er fortsatt i produksjon.

ccm. Løsningen var å tre en toppventilert sylinderblokk ned på den gamle motorblokken fra K-serien. Stort vanskeligere var det ikke, og nå kunne unge amerikanere dra stram wire på

grønt lys i salen på toppventileringen fra Milwaukee.

Populær volumselger

AT XL skulle bli Harleys største volumselger hadde ledelsen i ►



Ettertraktet: Den mest spektakulære Sportsteren er utvilsomt kafé-raceren XLCR 1000 som ble produsert fra 1977–1978. Med 68 hk gjorde den kvartmila unna på 13 sekund. Drøyt 1200 eksemplarer fant veien fra fabrikk og ut til forhandlerne. Mange av disse ble stående lenge i utstillingsvinduet og vente på en eier fordi modellen ikke ble den salgssuksessen som Harley-Davidson hadde håpet på. I dag er imidlertid XLCR en svært ettertraktet Harley blant samlere.

Hva var det så i bunn og grunn som gjorde Harley-Davidson Sportster så utrolig populær? Svaret finner vi i den enkle og robuste konstruksjonen. Den var lett, rask og utrolig enkel å customisere. At modellen feide premiebordene innen dragracing og flat-track ga selvsagt appell blant unge mc-førere som elsket fart og spenning. Opp gjennom modellens historie har den blitt levert med motorer på hhv. 883-ccm, 1000-ccm og 1200-ccm.

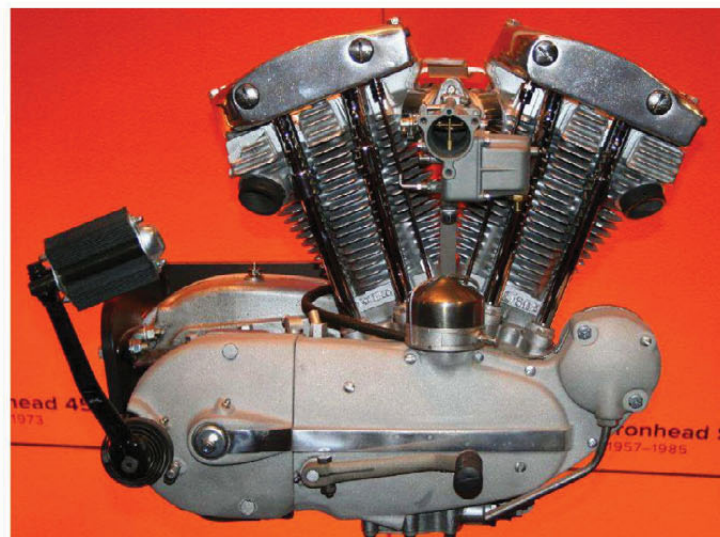
Som tidligere nevnt er Sportster fortsatt i produksjon, og i 2025 fyller den 68 år. Det gjør den til en av de lengstlevende modellene i mc-historien.



Etterlengtet: I 1957 kom sykkelene alle unge rebeller i USA hadde ventet på. Sportster 750 ble den Harleyen som hadde sterkest appell hos de yngre mc-kundene. Den ble en real utfordrer til de engelske motorsyklene, der særlig Triumph hadde en solid posisjon i det amerikanske mc-markedet.



Harley-Davidson neppe forestilt seg. Merket har ofte blitt kritisert for manglende innovasjon og utvikling, men etter å ha gått XL nærmere etter i sømmene år for år, ble modellen kontinuerlig utviklet. Noen endringer var store og synlige, andre mindre, ikke lett å få øye på, men like fullt viktige. Eksempel på det siste er bruken av veivlager, størrelse på ventiler og muligheten til å justere dempingen.



Kraftpakke: I motsetning til Big-Twinmotoren Panhead på 1200 kubikk som var en pre-unitkonstruksjon, var XL en kompakt kraftpakke i unit-konstruksjon.



WWW.GASOLIN.NO

- Lyspunkter i mørketiden



ADMN00110

TILBUD
1990,-

OEM LYDDEMPINGSMATTER

Som første butikk utenfor Tyskland har vi fått tak i de dempemattene som brukes av de tyske bilprodusentene. Produsert i supermyk polymer som former seg etter underlaget og aldri sprekker opp. Mattene er lettere enn butylmatter, og de har ingen glorete, smakløse logoer.

- Dimensjon: 580 x 480 mm.
- 10 stk. i pakken = 2,32 kvm.

GENIALT ENKELT!

Den aller enkleste måten å tette små rust-hull på: Bor opp hullet til rusten er borte. Plasser deretter en av de runde plate-bitene i hullet og sveis i skjøten. Ferdig!

TILBUD
695,-



EAS4820

ENGELSK HJUL, 710 MM.

Med et engelsk hjul kan du lage karosserideler og rustskadedeler med jevne buer i begge retninger. Denne rimelige modellen er stor nok for de fleste hobbyprosjekter.

8990,-

VALEMM710

SVEISEMASKE FOR TRANGE KÅR

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

990,-



HBMH133272

MOTORKRAN MED PRIS FRA 90-TALLET

Sammenleggbar motorkran med kapasitet på hele 2000 kg. Maks. løftehøyde: 230 cm.

Og prisen er den samme som i gode gamle dager!

TILBUD
1990,-

HBM7907

KRYMPE- OG STREKKESETT

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

3490,-



HBM10227

PUNKTSVEISAPPARAT, 2+2 MM.

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

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

TILBUD
3990,-

HBMH132763

NYHET! INDUKSJONSVARMER, 1500W

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

5490,-

KRAX150

POLERSETT FOR LYKTEGLASS

Med dette settet kan du både polere opp og beskytte dine gulnede lykter. Inneholder både spesialpolish, plastimpregnering og klut.

395,-



ATS0100008

BESKYTT BILEN I VINTER

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!



SUPERSTERKE SVEISEMAGNETER

Små neodymmagneter med imponerende styrke. Perfekt på trange områder, og like fine når noe må holdes fast. Diam. 12,7 mm.

695,-

EAS20421

BILINTERIØR - DELER ELLER KOMPLETT

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



MIG-SVEIS MED AVANSERTE FUNKSJONER

Med effekt på 200A og en rekke avanserte funksjoner er dette drømmeapparatet for rustsveising m.m.

Apparatet er basert på moderne IGBT-teknologi og er synergisk. Det har i tillegg justerbar induktans og minnefunksjon.. Kan konverteres til både DC-TIG og pinnesveis

TILBUD
7990,-

VWM1057SWIM

Danskens drøm om Atlanta

Norsk mc-produksjon er beskjeden hva angår merker, og assosieres ofte med Tempo. Det har imidlertid vært flere små produsenter, og en av disse var Atlanta, som høyst sannsynlig var den første motorsykkelen som ble produsert i Norge. Produksjonen ble kortvarig men eksklusiv, med tanke på at Atlanta benyttet noe så ikonisk som motor fra legendariske JAP.

Tekst og foto:
Hallgeir Muren

Atlanta er et lite stykke norsk industrihistorie, grunnlagt av dansken Carl Bendtsen. Bendtsen ble født i Århus i 1874, og kom til Norge etter århundreskiftet. Her var han sterkt engasjert i utvikling og produksjon av båtmotorer. I 1910 etablerte han Atlanta Motorfabrikk, og blant produktene han utviklet var forgassere. Senere engasjerte han seg i utvikling av kjøretøy tilpasset vinterbruk, og fokuset ble satt på beltebiler.

De første to tiårene på 1900-tallet var preget av få kjøretøy, og motorsyklene som

var å finne i Norge var bl.a. DKW, Harley-Davidson og Indian. Bendtsen fattet nå interesse for motorsykler, og fikk ideen om å starte produksjon av sin egen modell. Selv om Bendtsen hadde vært engasjert i utviklingen av båtmotorer, valgte han å henvende seg til engelske Villiers. De var kjent for sin produksjon av enkle og robuste 2-taktere. For Bendtsen var det enklest og mest kostnadseffektivt å kjøpe motorer fra eksterne leverandører, og tilpasse egenprodusert ramme til disse.

Kun 20 motorsykler totalt

Villiers produserte 2-taktere, og for Atlanta var det 175-kubik-

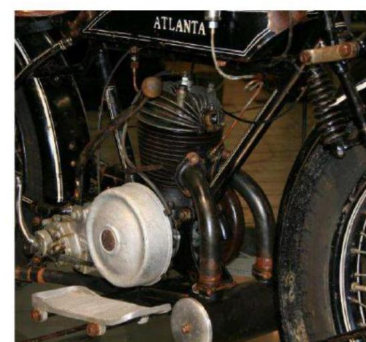
keren og 350-kubikkeren som var aktuelle å bruke. I 1928 slo han imidlertid på stortromma og brukte noe så eksklusivt som en 4-takter på hele 500 kubikk fra legendariske JAP. Siden Atlanta konkurrerte om kundene med de amerikanske merkene som i all hovedsak benyttet 4-taktere, måtte Atlanta legge seg på samme linje. 2-taktere var sjelden vare i Norge den gangen, og markedet for denne typen motorer kom langt senere. Bruken av Villiers-motoren knyttes oftest til vår egen Tempo.

Atlantas produksjon av motorsykler ble kortvarig, og i perioden 1926–1929 ble det produsert kun 20 eksemplar.

Årsaken til det korte livsløpet til merket er i all hovedsak den tøffe økonomiske situasjonen i Norge på 1920-tallet. Arbeidsledigheten var stor, kjøpekraften lav og nasjonen manglet kompetansen og industrielle kompleks der mc-produksjon var en naturlig del av dette. I USA fantes det dusinvis av mc-produsenter dette tiåret, og flere av disse hadde allerede et globalt forhandlernettsverk. Dermed ble det litt David mot Goliat.

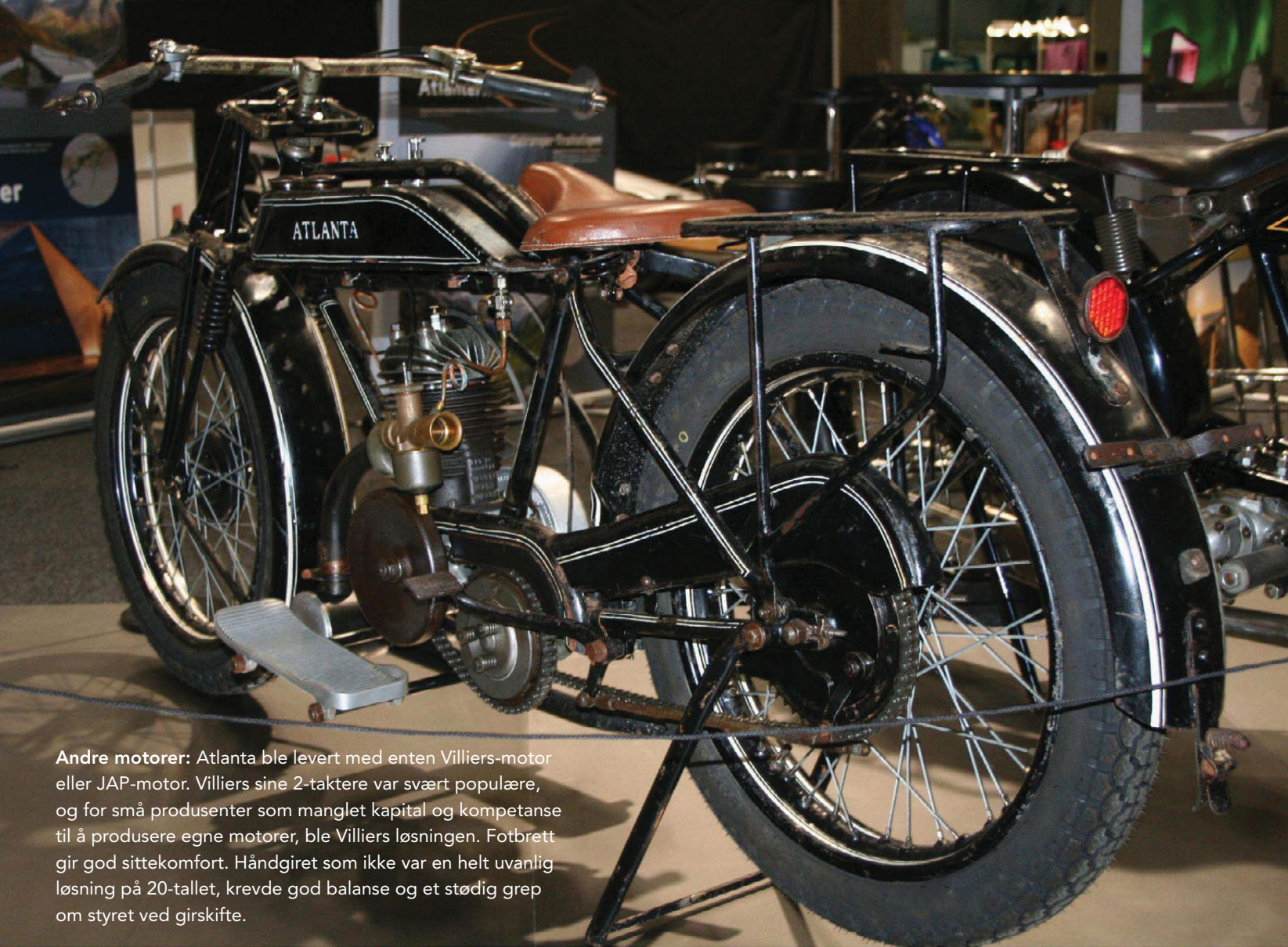
Fra motorsykler til menneskesinn

En annen faktor som kan ha spilt en rolle for avviklingen er Bendtsens totale kursendring ved at han nå satte fullt fokus på å forstå menneskesinnet. Mot slutten av 1920-tallet begynte dansken å engasjere seg i den menneskelige psyken. Mannen med den briljante ingeniørhjernen forlot «hard science» for å fordype seg i mentale lidelser og behandlingsmetoder. Av de 20 motorsyklene som ble fremstilt i fireårsperioden er det faktisk 4 av de som fortsatt eksisterer. Norsk Vegmuseum på Hunderfossen har en av disse i sin utstilling. 



Åpent: 1-sylindret 2-takter med to eksosporter og åpent svinghjul.

Godbit: Atlanta med JAP-motor er en real godbit og en svært sjelden motorsykkkel. Motoren ble produsert i England av J. A. Prestwich, og JAP ble bl.a. brukt innen racing. Disse motorene var svært solide og hadde relativt høy effekt.



Andre motorer: Atlanta ble levert med enten Villiers-motor eller JAP-motor. Villiers sine 2-taktere var svært populære, og for små produsenter som manglet kapital og kompetanse til å produsere egne motorer, ble Villiers løsningen. Fotbrett gir god sittekomfort. Håndgiret som ikke var en helt uvanlig løsning på 20-tallet, krevde god balanse og et stødig grep om styret ved girskifte.



500: Den toppventilerte JAP-motoren på 500 ccm med utenpåliggende støtstenger ga Atlanten godt skyv.



Teknologi: Den 1-sylindrede JAP-motoren har åpen tørrclutch og mag-dynotenning. Enkel, men funksjonell teknologi. Hælbremser var en løsning som flere mc-produsenter benyttet seg av.

Hengende: Bensintankens plassering, hengende i rammen, var tidstypisk for 10-året før Atlanta ble produsert. Modellen ble derfor ansett som litt gammeldags i sin samtid. Nå var imidlertid Atlanta alene om denne løsningen, så håpløst gammeldags var den ikke.





1961 Buick LeSabre: Knappt innkjørt

Alle biler har en historie, noen mer enn andre. Biler flest brukes, som oftest hardt og settes bort våte. Gjerne ute også. Men noen behandler dem med andakt og silkehansker, hvor bilen får det omtrent like behagelig som husets herre, eller kvinne. Denne Buicken fra 1961 har levd et slikt liv.

Tekst og foto:
Christopher Skjæveland

Hvor skal vi begynne med en bil som dette? En tidskapsel uten like, men som folk gjerne lar gå forbi. Bilen, som er en Buick LeSabre 4-Door Hardtop fra 1961, begynner sitt liv «over there». Sent på året 1960 blir Buicken plukket opp fra Buick-forhandleren Ray Buick nær Chicago. Kjøperen brukte den til å kjøre rundt på befaringer rundt i Chicago, ettersom han drev et rørleggerfirma. Det kan også

tenkes at bilen ble brukt til representasjon. Dette kommer litt frem i hans neste bilkjøp, en 1963 Lincoln. Butikken gjorde det godt og det skulle synes. Buicken ble da parkert med et trekk over, i et oppvarmet lagerbygg med skarve 9100 miles på klokka.

Oppdagelsen

Lincoln lider samme skjebne etter 8600 miles, da en ny Cadillac overtar representasjonsrollen. Her kunne historien fort ha stoppet og bilene glemt til tidens tann. I 2009 dør bileier

og familien oppdager at bilene fremdeles var i hans eie. Forbløffet ble de nok, for de trodde at samtlige biler var byttet inn når en ny skulle kjøpes.

Bilene blir solgt og Buicken ender opp hos sin andre eier, som fortsatte preserveringsarbeidet. 40 års stillstand gjør noe med en bil, så motor og girkasse ble tatt ut, flusket og fikk nye pakninger, samt lakkert opp.

Front- og bakfanger blir krommet opp igjen, samt bilen blir lakkert opp i sin originale farge, Cordovan Iridescence

Metallic – en ekstremt sjelden farge med aluminiums-flak i som kun var tilgjengelig for modellår 1961.

– En tabbe at den ble omlakkert, sier bileier Jørn G. Meringdal kontant. – Så lav kjørelengde og så original som den er, så burde den fått beholde originallakken, følger han opp.

Dog er bilen helt 100 % urørt på innsiden og det fantastiske «Star Light» teppet med små fibre som lyser opp som en stjernehimmel i gulvet er intakt.

Chicago Tribune og SEMA

Jørn er en ihuga Buick-mann med et øye for spesielle modeller. Jørn har alltid vært bilmann, men skylder litt på tilfeldighetene at det ble akkurat Buick.

– Det kunne like gjerne vært et hvilket som helst annet



Sabla fin: LeSabre er fransk for «Sabelen», som går igjen i bilens framskjerm som skyter ut som krigsklare sverd mot veien. Legg merke til pressingen og falsen bak på taket – Convertible-stuk.



Stolt: Bileier Jørn lever og ånder for Buick.

the Wildcat's got a new "bite"

BUICK'S NEW WILDCAT V-8 AND NEW TURBINE DRIVE TEAM UP TO GIVE YOU MORE GIT ON LESS GAS!

Just look at Buick's lean, low Clean Look of action. Can't you just tell this beauty was built to skedaddle? It is. And, on less gas! The miracle explained? Buick engineers found ways to streamline the big new Wildcat V-8 from within. They designed a new gas-saver choking system. They added refinement after refinement, right down to new calibration for both carburetor and distributor.

Then they teamed it up with a new Turbine Drive—standard on every full-size Buick! By slimming off 20 pounds, giving a new twist to the turbine blades, they opened up a whole new source of power and gas savings... yet kept it Buick smooth.

And, never was seat so easy to take. Buick's big new Comfort Zone cradles you in more easy-living room, up, down, all around. Its new Hide-Away drive shaft flattens the floors. Doorways are wider. Lower, too, thanks to a new Safety-X frame. And new Control Arm suspension slips roads under you like satin ribbons. Why not give the Wildcat a workout? It's waiting for you right now.

FULL-SIZE
61 BUICK
AS FINE, AS NEW, AS YOU CAN GO

Villkatt med bitt: Slik annonserte Buick den nye modellen.

merke. Er mange fine biler der ute, forteller han.

Amcar-karrieren startet med Chevrolet og det for alle pengene. Men etter hvert som tiden gikk begynte Jørn å lese om Buick og ble helt frelst på merkes historie og innovasjon i amerikansk bilindustri.

– Det er Buick som begynte med pressinger i taket på hard-top-modellene for at de skulle ligne på convertiblene, sier Jørn.

Kona til en av Buick-sjefene fikk en convertible, men ettersom hun alltid hadde taket opp måtte ektemannen spørre «hvorfor?». Jo, fordi den ser penest ut slik. Og slik gikk det til.

Hvordan kommer man over en slik bil? Familien til første eier averterte bilen med en liten annonse i Chicago Tribune. En slik annonse som fort går en forbi om en ikke har fått nysgjerrigheten nøyaktig kalibrert i det siste. Eier

nummer to fortsatte som kjent preserveringen av bilen, men han brukte den også flittig til og fra treff og messer. For å spare litt på kilometerne ble bilen av og til fraktet med henger. Den har vært omtalt i det amerikanske bladet «Tail Fins and Chrome», i tillegg til å ha stått utstilt på SEMA-messen i Las Vegas. For dem som har bodd under en stein i det siste, kan det nevnes at SEMA er bilbransjens største messe – på verdensbasis!

Etter ca. 10 000 miles er bilen klar for nytt eierskap. Inn kommer auksjonsselskapet Mecum og det gjøres forsøk på å selge bilen først i 2016, så 2017 og til sist 2018 – alle med samme resultat: Minsteprisen blir ikke nådd og forhandlingene foregår videre i kulissene. Jørn oppdager bilen ved en tilfeldighet. Han holdt på med et annet Buick-prosjekt og trengte en brunfarge å ha under noe innvendig listverk. Et kjøpt



Dollarglis: Rakett-alderen har ikke helt gitt seg og gliset i grillen er der fremdeles. Støtfangeren har et par små «Dagmars» ytterst.

google-søk ledet ham rett til denne bilen, som nå sto til salgs i Illinois. Jørn er dog en tålmodig mann og godt skodd i Buick-traktene som han er, brukte han kontaktnettet sitt i Buick-miljøet i statene til å undersøke det som verdt var om bilen. Ingen vits å forhaste seg. Samtlige tilbakemeldinger sa

«tommel opp» og LeSabre'en fikk bli med hjem over dammen.

Wildcat with a bite

Buick LeSabre ble introdusert i 1959 og var plassert over Special og under Electra. Første generasjon går ut modellår 1960 og hele Buicks sortiment

gjennomgår en komplett re-styling for modellår 1961. Borte er svulstige former og halefinner til plass for et litt mer forfinet og, tør vi si det, litt mer konservativt utseende? Dette er absolutt ikke negativt ment og designet er helt i tråd med hva bilkjøperne ønsket seg på tidlig sekstitallet.

Akselavstanden på 123 tommer er beholdt, men ellers



er den ørlite krympet inn lengde og bredde-messig fra forrige år. Nytt for 1961 er introduksjonen av den såkalte X-frame, en ramme som går som en ryggrad langs bilens senterlinje.

Utvendig måler den 541 cm lengde, 198 cm bredde og en høyde (4 dørs hard-top) på 143 cm. Vektnåla hviler på 1950 kg våt. Motormessig har den 364 cid Nailhead V8-motoren fra forrige år, som i salgsbrosjyrene ble omtalt som «The Wildcat V8».

Salgs materialet lover saftigere bitt fra sine Wildcats dette året, selv om motoren er mer eller mindre uforandret. Det ble tilbudt to varianter med to-porters forgasser og en med 4-porters forgasser. Sistnevnte var oppgitt til 300 hk, førstnevnte på 235 hk og den midterste (som Jørns bil har) ytte 250 hk ved 4400 omdreining, med et dreiemoment på 521 Nm ved behagelige 2400 omdreining. Her snakker vi bunndrag!

Turbine Drive

Nytt for året var at «Turbine Drive» automatkassen (tidligere Dynaflo) med to trinn nå var standard. Turbine Drive er unik sådan med en variabel converter som justerer turbinbladene etter



Åpen bil: Det stolpeløse hard-top-designet er nydelig. Og en litt glemt karosseri-stil forhåpentligvis flere for øynene opp for. Her kan alle vennene dine være med uten at du trenger å gå ut av bilen.



Mindre trekk: Selv med vinduene igjen, er det snakk om et åpent og luftig design.



Villkatten: Høres ikke så tøft ut på norsk. På grunn av en liten «lade-hickup» var vi nødt til å la bilen svive mens vi tok bilder. Maler som en katt, denne!



Stilrent: Interiøret er helt originalt og slik det ble levert nytt. Gulvteppet med «Star light» reproduseres ikke. Bildene klarer ikke å vise hvor fint dette er.



Lille speil: ... i dashbordet der. Si meg hva farten er. Magic mirror kalles det og speilvender speedometeret slik at det leses riktig vei av føreren. En gimmick, men veldig kult!



Diorama: Baksetet er for anledningen pyntet opp med tidsriktige gjenstander som gjenspeiler bilens ånd. Legg merke til puten som er laget av matchende materialer.

pådrag. Dette gir på en måte et slags 3. gir ved lavt pådrag, men adskillig mer respons ved gasspådrag. En 3-trinns manuell kasse var tilgjengelig, men få benyttet seg av dette.

Buicken gjør 0–100 på respektable 11,6 sekunder og har en toppfart på 184 km/t. Det holder i massevis og det er heller ikke dette Buicken handler om. Her skal man gli rundt uanstrengt i stil, noe Jørn definitivt gjør og setter pris på. Men alt har sin tid sies det, og Jørn er klar for å «la bilen gå» til noen andre som kan sette pris på den. Jørn har litt vondt for å holde på bilene og etter 4 års eierskap er tiden inne. Skulle du gå rundt med en



Tilstedeværelse: Dette er en bil du legger merke til – og blir lagt merke til i!

Buick-drøm i magen, kan den neppe realiseres bedre enn med denne fantastiske LeSabre'en fra 1961.



Portholes: Hva kjennetegner en Buick? De fleste vil peke på porthullene på siden, her 3 på rad. Den dyrere Electra hadde 4.

Syv som er verdt å huske

Norske klassikere



Vi har hatt smått med bilproduksjon i Norge. Likevel har vi biler som kan kalles norske klassikere, i kraft av hva de har vært og betydd for nordmenn gjennom mange år. Her har du syv som er verdt å hylle, og fem som ikke er det.

Folkevogna: VW Boble ble solgt i rekordstort antall over hele verden, ikke minst i Norge. Mange nordmenn har gamle minner, gode eller dårlige, fra en Boble.

Tekst: Øyvind Jakobsen

VW Boble

Moren min hadde en Boble. Som guttunge mislikte jeg bilen intenst. Den var alltid bråkete, og iskald selv midtsommers. Sent på 70-tallet var den virkelig i ferd med å bli urgammel. Den ga samme følelse som slengbukser ett år for sent. Jeg ville ikke at kameratene mine skulle se at jeg satte meg inn i den. Samtidig er den bilen som fikk Norge på hjul. Dette var bilen menn med hatt og dokumentmappe fyrte opp og kjørte inn til kontoret med. Den var bilen som hadde plass til åtte ungdommer som skulle på fest. Den var til og med bilen som brakte meg hjem på perm fra militæret mange år etter at produksjonen i Europa var stoppet, i senket og trimmet utgave eid av en medsoldat (ja, jeg var livredd). Starten for Bobla var Ferdinand Porsches sterke utviklingsbidrag og rollen som Kraft durch Freude-bil i Hitlers propaganda. Med mer enn 21,5 millioner eksemplarer var den verdens mest solgte bil helt til 2002. Da ble tittelen erobret av Boblas egen etterfølger, Golf.

Mercedes W123

Det var en gang at idealet, selv for et industriprodukt, var at gjenstanden skulle vare så lenge som mulig. I vårt hode er Mercedes av byggeserie 123, forløperen til dagens E-klasse, den siste personbilen av denne typen. På engelsk finnes uttrykket «overengineered». Det betyr å lage noe mer robust enn tingen trenger å være. Mercedes W123 var nettopp det. Det var bare å gi den drivstoff og en skvett olje, og den gikk og gikk. Trolig kan man ikke overvurdere betydningen av et slikt ry. Det bidro kraftig til at E-klasse berget seg gjennom sin rustbefengte periode et par tiår etter. W123 er den mest solgte Mercedes-modellen den dag i dag. Den var også veiviser for stasjonsvogner i denne klassen

(før den var det bare sedan som gjaldt), og for turbodieselmotorer. Den tyske evighetsmaskinen ble bygd fra 1975 til 1984, i nesten 2,7 millioner eksemplarer.

Volvo 240

Hadde du litt mer penger å bruke på bil enn naboen på 1970- og 1980-tallet, fantes knapt en bedre måte å vise det på enn ved å kjøpe en Volvo 240. Da fikk du en svenske som var stautere enn Kebnekaise og mer solid enn folkhemmet i glansdagene. En bil som var så mye verdt i norske øyne at vi nesten ga fra oss oljefelt i bytte mot Volvo-aksjer. I dag har bilmodeller sykluser som oftest er fem til syv år. Volvo 240 ble bygd i nesten 19 år, fra 1974 til 1993, og levde ett år lenger enn Volvo 740, som skulle være etterfølgeren.

Mazda 323

Mazda 323 ble den første japanske bilen på salgstoppen i Norge, ifølge Opplysningsrådet for Veitrafikken i 1981. Til topps kom den av flere grunner: Importøren Kolberg hadde bygd opp et velsmurt salgsmaskineri. Kundene fikk mer bil for pengene enn vanlig var, men ikke minst var 323 et uttrykk for det nye japanske ryet: Bilen var til å stole på, noe som ikke var tilfelle med alle konkurrenter med eksempelvis engelsk og fransk opphav. Senere ble Mazda 323 stadig kjedeligere sammenlignet med alternativene, og salgskurven sank stadig raskere. Ikke engang modellnavnet var verdt å ta vare på. Etterfølgeren ble bare kalt 3.

VW Golf GTI

Hvermannsens sportsbil, drømmeutgaven av folkebilen Golf. Rollen har Golf GTI hatt for mange helt siden VW i 1976 fant ut at 1,6-literen med mekanisk K-Jetronic innsprøytning kunne gjøre Golf ekstra moro. Med tomvekt på 810 kg ble det fart av 110 hk og 0–100 ▶

km/t tok kun 9,1 sekunder. Samtidig skulle den ikke skremme noen. I en pressemelding rettet mot tyske husmødre het det at GTI også kunne brukes til å kjøre til butikken «rykkfritt og i skritthastighet». Deretter har det gått med Golf som med befolkningen i Europa: Den har lagt på seg. I dag har sterkeste utgave av GTI 265 hk og har 5,9 sekunder for 0–100 km/t og toppfart på 250 km/t som nøkkeltall. Og den veier drøyt 550 kg mer enn ur-GTI-en. Og selges ikke lenger ny i Norge.

Ford Capri

Undertegnede vokste opp på 70-tallet i et nabolag av bilmessig tristesse. Helt til en i rekka kjøpte en Ford Capri. Knall gul skinte den som sola mellom de brune og grå på parkeringsplassen. Den hadde det tøffeste av det tøffe, nemlig vinyltak. Ikke hørtes den ut som andre biler heller. Lyden fra motoren, en toliters V6, var tøffere. Vi gutta i gata tenkte at den måtte gå fryktelig fort, og hang rundt den for å se det vi trodde var toppfarta på speedometeret. Om det sto 220 der, så gikk den jo i 220, mente vi. Men den hadde bare 90 hk. Capri ble lansert i 1969, og tanken var at den skulle være et slags europeisk svar på Mustang. I Norge ble den kalt OBOS-Mustang, solgt med motorer fra 1,3 liter og oppover til 3,0 liter. I toppåret 1973 solgte Ford nesten en kvart million av Capri. I 1974 kom generasjon to, og i 1978 den tredje. I 1986 ble produksjonen innstilt. Da var det blitt bygd 1 886 000 Caprier.

Opel Ascona

La oss innrømme at vi funderte på om Ascona skulle settes blant klassikerne eller blant de fem langt mindre gode i denne artikkelen. Grunnen var at de siste Asconaene ikke var mye å juble over. Opel valgte år etter år på 1980-tallet å fortsette med å pynte brura, selv om brura var



Bunnsolid: Over tidens mest solide biler vil Mercedes W123 komme høyt. Dette er en 1976-modell.



Folkelig: Mange nordmenn har vokst opp med en 240.

tørr, gørr, benskjør og teknisk sett utgammel. Opel fikk et mann-med-hatt-stempel å slite med i mange år. Men vi falt ned på at vi skulle glemme de nyeste Asconaene, og i stedet se på hva Ascona B var for norsk ungdom i hopetall: Bilen de fikk sine første bilopplevelser, og muligens sitt første kyss, i. De hadde ikke råd til sportslige Manta, så Ascona fikk duge. Kyss smakte like godt i Ascona. Hadde du en toliter under panseret, var du ganske sjef. ☺

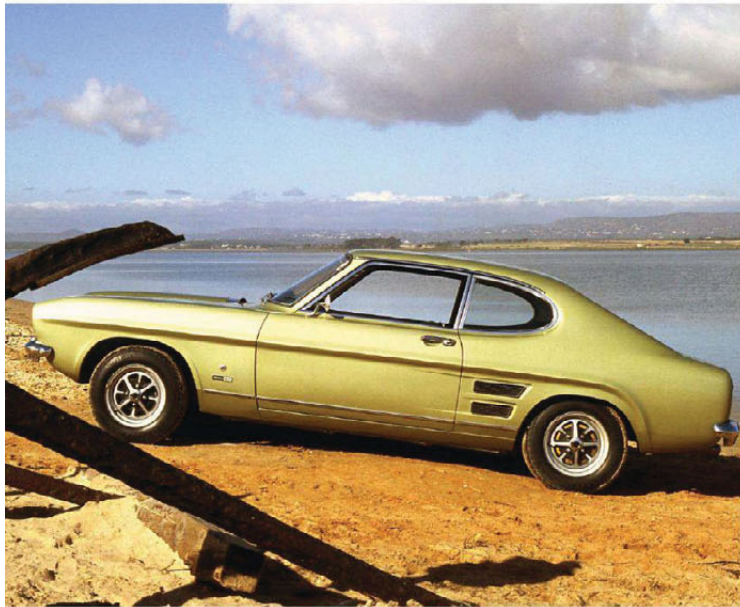


Salgsvinner: Mazda, og særlig modellen 323, hadde et godt grep om norske bilkjøpere tidlig på 80-tallet.



VW

Guttedrømmen: VW Golf GTI fra 1976.



NEWSPRESS

Obos-Mustang: I toppåret 1973 solgte Ford nesten en kvart million Caprier. Bildet viser en Capri GT.



OPEL

Oppnåelig: En brukt Opel Ascona 2.0 var mange 18-åringers oppnåelige drømmebil på 80-tallet.

Fem å glemme

Austin Maxi

I seg selv en forklaring på hvorfor engelsk bilindustri gikk ad undas.

Ford Scorpio

Oppkalt etter et gjenstridig, giftig krypdyr, designet som en ... torsk.

Rover 3500

Bilen ble kåret til årets bil i 1977 og kunne fås med V8-er. Men kvaliteten var sørgelig. Deler falt av, og elektronikken var et kapittel for seg.

Skoda 105 LS

Klarte kunststykket å få en Lada til å virke som en ganske grei bil. Som naboungene sa: Hvorfor kjøre Skoda når man kan gå da?

Chrysler Voyager

Uten konkurranse i klassen «Litt amerikansk drøm, masse plass». Elendig kollisjonssikkerhet og flust med feil.

CHARLES01/WIKIMEDIA COMMONS



Ille: Austin Maxi – engelsk bilindustri på sitt grelleste.



Uskjønn: Ford lot seg muligens inspirere av skapninger i havet der lyset aldri slipper til.

Pen utenpå: Rover SD1 så bra ut, men var alt annet. Bilder viser Vitesse-versjonen som kom i 1986 med 3,5-liters V8-er på 190 hk.



NEWSPRESS



SKODA

Kommunist: Skoda 105 klarte det kunststykket å få en Lada til å virke som en ganske grei bil.



RUDOLF STRICKER/WIKIMEDIA COMMONS

Møkkabil: Mange eiere fikk erfare at det fulgte flust med feil med Voyager, og at bruktprisen falt som stein.

1987 Peugeot 309 GTi:

En bil ved navn Estelle



Kjært barn har mange navn sies det og kjøretøy-entusiaster (og sikkert andre også) har ofte for vane om å navngi sine kjøretøy. Noen ser på det nærmest som en plikt, mens andre 110 % hater bare tanken på å gi bilen sin et navn. Vi skal nå stifte bekjentskaper med en liten, fransk dame ved navn Estelle.

Gatebil: Med frontfanger med spoiler og tåkelys, «lavprofildekk» og noe lavere bakkeklaring, ser 309 GTi ganske sportslig ut. En ekte gateracer. Med 1.9-literen på 130 hk, går den fort også.



Tekst og foto: **Christopher Skjæveland**

Peugeot 309 er i seg selv en sjeldenhet. Under tegnede kan ikke minnes når en sist så en slik en i trafikkbildet, attpåtil en GTi-variant! Den må da være bruktimportert, spør du?

Nei, den er faktisk solgt ny fra en forhandler på Oppdal. 11. juni for å være eksakt, tar en Stig Fossum imot nøklene til sin nye bil og nyter godt av den (får vi håpe) før han 11 måneder senere selger (eller bytter inn?) bilen hos Prøven Bil Oppdal A/S.

Samme dag overtar en Leif Romfo bilen og er den som til dags dato har hatt bilen lengst – fra mai 1989 til april 2012. Deretter bytter bilen eierskap relativt ofte før dagens mann, André Steenmark-Rødder overtar bilen i april 2018.

For dem med god husk som drar kjensel på navnet, ja, vi har tatt for hos ett av hans andre kjøretøy tidligere – nemlig hans Matra-Talbot Murena (NMV 7/8-2024).

André har sans for det franske og litt sære, det er ikke til å legge skjul på, noe han heller ikke gjør. Derav hans omdøping av 309en til «Estelle». Hvorfor vites ikke, men det klinger fint og passer bilens franske og lekne natur.

Estelle hadde, den siste tiden før André kom inn i bildet, stått litt bortgjemt på en låve uten mulighet for å nyte norske kosebilkjøresesonger (puh! Munnfull det der).

Bilen var i god mekanisk stand og bar preg av å ha blitt mekanisk vedlikeholdt, dog skortet det litt på «finishen». Som bileier selv sier – Det var litt krokan rundt omkring, men med litt rehab hver vinter, blir det stadig mindre av det, forteller han entusiastisk.

Udda sak

Peugeot 309 er en litt «udda sak» og skulle i utgangspunktet lanseres som en Talbot Arizona, men underveis i utviklingsprosessen ble det bestemt at Talbot som personbilmerke skulle fases ut og det ga derfor lite mening å lansere en ny personbil. Ei heller var den ment som en erstatting for Peugeot 305, som i henhold til Peugeots egen navngiving skulle bære nummer 306 (denne ble ikke lansert før i 1993, da som arvtager etter nettopp 309).

Hissigpropp: XU9-motoren på 1.9 liter er en liten hissigpropp, med maks effekt ved 6000 omdreininger. Legg merke til fasongen på innsugsplenumet.



Grillkonge: Grillen med Peugeot-Talbot-racing fargene kler bilen på en prikk. Helt fantastisk!





Bli med hjem: Interiøret er pur 80-talls og pur GTi med tilhørende stoffseter med rød piping og røde detaljer. André er på jakt etter et sete i enda bedre stand.



Kontroll: Dashbord og ratt fra en ikke altfor glemt periode. GTi-så det holder.



Tåkete: Nye tåkelys, eller grøftelys, måtte til da de gamle var forlagt av tidligere eierskap.



Gult er kult: Franske biler har hatt gule lys siden 1930-tallet. Historien sier at grunnen var for å kunne skille franske biler fra evt. invaderende nasjoners biler.

Ettersom 309 egentlig skulle ha vært en Talbot, ble den designet «in-house» i stedet for hos eksterne designhus, slik som Pininfarina som Peugeot brukte flittig på den tiden. Mye av designspråket brukt på 309 er inspirert av Peugeots VERA Plus designstudie. Store vindusruter, grålig støtfangere med rød pinstripe og sideskjørt i matchende farger og bakluke som de mest prominente. 309 er dessuten Peugeots første store «kombi», hakket over den allerede suksessfulle 205, som 309 faktisk deler dørskaall med.

Peugeot 309 ble bygget fra sommeren 1985 til juli 1993. Totalt ble det produsert 1 635 123 stykker – ikke dårlig! Den ble hovedsakelig bygget i Poissy i Frankrike, men også i Spania.



Bil-eier: André Steenmark-Rødde dyrker sine «frankofile» sider.

Høyreratta biler ble produsert ved Ryton-anlegget i nærheten av Coventry, England. Et produksjonsanlegg Peugeot fikk med på lasset da de overtok Chrysler Europe i 1978, ettersom anlegget på daværende tidspunkt var eid av Rootes Group.

I 1995, en god stund etter endt produksjon begynte Premier Automobiles Limited i India å montere 5-dørs varianter, kun med utstyrsvariant GL med bensinmotor.

Flere modeller

Nå klør du deg sikkert litt i hodet – hva betyr det at kun GL-modellen ble montert i India. Det var da vel flere? Jo, du har helt rett. Det var flere. Veldig mange faktisk. Motorer strakte seg fra alt fra bensinmotorer på 1.1- til 1.3-liter, 1.6 og 1.9-liter, samt to dieselmotorer på 1.8-liter og en 1.9-liter. I Spania fikk man også en 1.4-liters bensinmotor. Modellbetegnelser høres nærmes ut som en tilfeldig oppramsing av alfabetet: XE, GE, XL, GL, GLX,

XR, GR, SR, SRD, SR Injection, XS, SX, XA og XAD og GTi. Samt en GTX da, men den ble kun solgt i Spania. Modeller som begynner med G er 5-dørs kombi, X betyr 3-dørs kombi. Alle SR-modellene var kun tilgjengelige som 5-dørs kombi. XS var 3-dørs, SX var 5-dørs. D på slutten betyr diesel. Forvirret? Vi også.

GTi, som Andrés bil er, er liksom toppen av kransekaka. Levert enten som 3- eller 5-dørs, med XU9-motoren på 1905cc med Bosch LE2-Jetronic injection, lånt fra lillesøster 205 GTi. Effekten lå på 130 hk ved 6000 omdreininger og 165 Nm ved 4750 omdreininger. Dette, sammen med en vekt på 930 kg, ga bilen ganske respektable ytelser på den tiden: 0–100 km/t

på 8.1 sekunder. Toppfart på 210 km/t. I noen markeder ble den påsatt katalysator og de-tunet til 120 hk for å imøtekomme utslipp. I 1989 fikk GTi en liten facelift og med det en begrenset utgave i form av GTi 16, som hadde 160 hk-motoren fra 405 Mi16. Denne var kun tilgjengelig med venstreratt. Girkasser var det flere av; 4- og 5-trinns manuell, samt 3- og 4-trinns automat. GTi var kun tilgjengelig med 5-trinns manuell.

Utvendig måler bilen 405 cm lengde, 163 cm bredde og 138 cm høyde. Nokså kompakt, men ikke liten og absolutt ikke trang på innsiden.

GTi ble også levert med noen unike funksjoner og utstyr, som spoileren på bakluken, kjørellys i støtfangeren foran, fjernåpning av sidevindue bak (kun 3-dørs) og Speedline GTi-felger, hvor 309 er første bil som blir levert med disse felgene. I tillegg er GTi levert med kraftigere oppheng, tonede ruter, spoiler foran, ratt kledd i skinn og hovedlykter med justering fra cockpit. Som tilleggsutstyr kunne en velge sentrallås, elektriske vinduer, soltak i glass og metallic lakk.

Detailing

Før André overtok «Estelle», var den relativt hel og urørt, men den bar preg av bruk (og kanskje litt misbruk?). Som sagt var den mekanisk i orden, men kosmetisk var det litt å ta tak i. I Andrés eie har «Estelle» fått masse pleie og kjærlighet. Vi aner at André har sans for detailing (les shine opp og polere), da vi har fått litt innsyn i denne delen av hans liv gjennom et forum. Der kommer det frem at Estelle har blitt møysommelig maskert og polert opp til fordums glans. Lakken vitner om noen touch-ups og flekk-lakkeringer her og der, men den grå lakken skjuler det



I profil: 309 har et svært luftig drivhus med få blindsoner.



Luke nr 3: Et relativt romslig bagasjerom åpenbarer seg. Her er det plass til noen baguetter og noen flasker Bordeaux.



Fransk åpning: Siderutene bak åpnes fra innsiden for litt ekstra lufting i kupeen.



Stilrent: Baklyktene er nye. Rødt GTi-emblem betyr alvor for den som måtte prøve seg. Ellers har bilen et nokså typisk 80-talls design.

godt. Ny frontfanger inklusive tåkelys måtte til da den originale fangeren var skadet og lyktene manglet. Nye baklykter ble kjøpt inn da disse heller ikke holdt mål. André har også fått tak i en original grill med den

korrekte stripen av «Peugeot-Talbot Sports» fargene. Felgene var slitne, så disse har han selv lakkert opp, med en kortstokk brukt som maskering – kreativt!

Estelle er nok fornøyd med livet hos André, som hver vinter



Ser rødt: Tenkt deg om to ganger før du drar forbi en bil med rødt emblem på hekken. Det er ikke sikkert du kommer forbi.

gir henne nok et «løft» og nødvendige forbedringer og reparasjoner slik at hun er klar for en ny vår. Mon tro hva som venter henne i år?

"HAUKELIGUBBEN"



Ein vil her by fram til teneste "Haukeligubben", den største kranbil i Noreg i dag, for berging av bilar og andre spesialoppdrag. Det er ein Scania Vabis 75 Super med påbygd Vinjekran S-60-2.

Denne kрана har to oljedrevne vinsjar kvar på 60 tonn, samt ein lyftesylinder i bommen på 30 tonn. Kрана er radiostyrt.

Oppdrag over heile Sør-Noreg dag og natt.

BØGREND AUTO L/L

3892 Vinje, telefon Vinje 4146

Kranutstyret er konstruera og produsera ved

NESTESTOG MEK. VERKSTAD

3890 Ytre Vinje, telefon Vinje 70

P. TYSNES 12.2024

Haukeligubben

Tekst og illustrasjon:

Petter Tysnes

Nytt år og nye muligheter, det starter jo som kjent ofte med blanke ark også.

Undertegnede har hatt både tekst og illustrasjon på trykk før når det gjelder denne bilen, men den fortjener en runde til, denne gang i form av profilskisse og med reklame for både Bøgrend Auto og Nestestog Mek.

Apropos gode gamle Haukeligubben, en mer myteomspunnet og sagnomsust tungberger på

samme tid skal man vel leite lenge etter. Det både gikk og går «gjetord» om den.

En kraftplugg av de sjeldne i sin tid, om ikke chassi, motor og gir, eller drivverk om man vil, så i alle fall bergingsaggregat, bom og vinsjer. Scania-Vabis LS75 Super, 1961 modell, første årsmodell med turbomotor, DS10 på 205 hk og 735 Nm.

Den fikk etter hvert DS11-motor fra en 110, med 260/275 hk alt etter hvordan man beregner det. Den beholdt den gamle girkassen med tilsatsgirkasse og to spaker hele veien. Da snakker vi G660

girkasse og T2 tilsatsgirkasse, dvs. 10 gir til sammen.

Bruktimportert fra Sverige ca. 10 år gammel, og bygd opp hos Nestestog i Vinje. I aktiv tjeneste i nesten tredve år. Lenge stasjonert og i drift hos Bøgrend Auto, senere overtatt av Vinje Bilbergning.

Fikk lyst til å lage en profilletgning av den, reklamen «lyger» litt, da teksten er henta fra den var ny, neste generasjon Falken farger fikk den jo som kjent en del år senere. Men det sto ikke på superlativene!

Nei det er noe majestetisk over det hele, navnet Haukeli-

gubben, det ligger liksom i det, en kar man har respekt for. Etter en del år i «utlendighet», det vil si et lengre opphold på Falck museet i Danmark, er den nå henta hjem igjen til Vinje og Telemark. Men dessverre så er både hytta og ramma på bilen i dårlig forfatning, så dens videre skjebne er foreløpig uvisst.

Et stykke Telemarks industrihistorie er den jo uansett, med tanke på påbygget. Ja ja, litt mimring der altså.

Da er det bare å ønske et riktig godt nyttår, men vennlig hilsen fra «Tegnekantoret»! ☺

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

ALCANTONE

CLASSIC PARTS



SPØR OSS OM DELER TIL CLASSIC
CHEVY OG ANDRE KLASSISKE OG
OMBYGDE KJØRETØYER. VI
LAGERFØRER SLIIDEDELER 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

TRANS-AM
INDUSTRIES

DORMAN

RARE PARTS
STEERING & SUSPENSION

OEM / KAROSSERI

GM GENUINE
PARTS

Ford

GENUINE
PARTS

Mopar
STEERING & SUSPENSION

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



CHASSIS

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



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 slidedeler til biler som er produsert i 1955 og frem til i dag. Vi skaffer også det meste til eldre biler

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

SOLID UTVALG:

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

1938 Bugatti Type 57S Atalante:

Favoritten

Bugatti er et av navna som har fått et «evighetsstempel» i bilverden. For egen del er denne – en Type 57S Atalante – den kanskje aller heftigste. ►



Spektakulær: Bugatti Type 57S Atalante sto ut fra det meste. Når forskjermene stikker over panseret har man klart å lage et sporty inntrykk.



Tekst og foto:
Ronnie Krabberød

I hard konkurranse med den legendariske racer bilen Type 35 (og den kanskje enda smukkere etterfølgeren Type 59), den voldsomme luksu smodellen Type 41 Royale, eller den smått outrerte sports bilen Type 57S Atlantic, vender jeg stadig tilbake til denne spesielle Bugatti Type 57S Atalante som den absolutte favoritten i Bugatti-familien.

Surbaissé

Kanskje er det den kontrastrike og spenstige fargekombinasjonen som gjør at den vinner over sine artsfrender. Jeg fotograferte den på Villa d'Este i Nord-Italia for mer enn 15 år siden, og jeg glemmer den ikke. (Men det virker som jeg hadde glemt at jeg faktisk også gjorde det på Pebble Beach en gang på det analoge 90-tallet).

Type 57 var et særdeles godt utgangspunkt, og den modifiserte Type 57S optimaliserte det hele. Det nye chassis var kortet 32 centimeter sammenlignet med standardmodellen, og alt annet ble senket ned over hjulene. Det gjør noe med deg når forskjermene på en bil stikker over panseret. Hvis du tror S'n står for Sport, Super eller noe tilsvarende er det nok ikke riktig. Bugatti var mer fransk og oppfinnsom. Det er «Surbaissé» som rett og slett betyr senket.

Men det stoppet heller ikke der. Den nye ramma var ikke bare kortere, men også betydelig stivere. Tidligere hadde motor og drivverk vært solid montert i ramma og dermed utgjort en stivende forsterker. Nå introduserte Bugatti gummioppheng for å redusere vibrasjoner, men da måtte også ramma selv gjøres stivere. Bruken av avanserte De Ram støtdempere krevde også dette. Rammevangene ble laget høyere i bakre del, og bakakselen er faktisk montert gjennom hull i vangene.



Avrundet: Med den nye, smale radiatorkappen får panseret smukke avrundede avslutninger.

Ettorets farger: Sort og gult var visst Ettore Bugattis favorittkombinasjon. Selv dørhåndtakene var små kunstverk.



Ny grill: Type 57S fikk en ny og smekrere grill. Oval og V-format med smalere radiatorkappe gir den et lettere inntrykk.

Vakkert design

Jean Bugattis vakre Atalante-design passet perfekt også på det korte, lave og forsterkede chassis. Den tilbakedratte grillen, som på 57S-utgaven også var V-format, oval med

spiss både oppe og nede og dessuten med en smalere radiatorkappe enn den tradisjonelle hesteskoformede og flate grillen på Type 57, gjorde bilen enda lettere i stilen.

Kortingingen av chassis ble blant



annet tatt igjen ved at karosseriet ble flyttet bakover med mindre avstand fra dørene til bakskjermene. Golfkøllene i det lille bagasjerommet bak setene på Type 57 måtte vike. Dette gjorde Type 57S til en skikkelig sportsbil sammenlignet med Type 57 som mer var en



Kompakt: Type 57S Atalante er like rå fra alle sider. Reservehjulet matcher den avrunde bakenden.

Knock-off: En sportsmodell må vel ha felger med knock-off. Felgene er 18 tommers Rudge eikefelger, og bakdekkene er originalt bredere enn foran. Uvanlig den gang.

Hel ved: Dashbord og ruterammer er i valnøttre. Rattstammen ser ut som en brystspidder, og instrumentene er fra Jaeger.



Art deco: Stålrørs-møbler var i tiden, så hvorfor ikke også i biler. Interiøret er kledd med Connolly Leather. Bugatti kunne nok ikke skryte av utsikten bakover. Men i en Type 57S Atalante så man seg vel aldri tilbake.

tradisjonell Grand Tourer som konkurrerte med andre franske merker som Delage og Delahaye. Type 57S så knapt konkurrenter.

Arbeidet med Type 57 hadde så smått begynt på slutten av 20-tallet. Jean Bugatti som begynte å få mer plass i sin fars

firma, ønsket seg uavhengig forstilling med doble tverrstilte bladfræer som var ganske vanlig på denne tiden. Pappa Ettore, som vel var av den lett konservative sorten, sa nei! Han mente man hadde en «vinnende kombinasjon», så da forandret man ikke på den.

1934 introduserte Bugatti sin Type 57. Depresjonen hadde nok lagt en viss brems på utviklingen, og Ettore Bugatti var mest opptatt med merkets togsatsing.

Man kunne få den nye modellen i fire standardutgaver fra Bugatti: den firedørs

sedanmodellen Galibier, Ventoux som var en todørs, fireseters coupe, den åpne Stelvio og toseteren Atalante.

Men det stoppet ikke der. Bugatti leverte også rullende chassis til verdens karosserimakere. Derfor har man Bugatti med forskjellige franske, tyske, ►



Skulptur: Forskjermene er som langstrakte skulpturer. Pressingen på toppen gir dem ekstra liv.

engelske, hollandske, tsjekkiske og sveitsiske karosserier.

Den sist bygde

Type 57 var basert rundt den nye motoren i race/sportsutgaven Type 59 som debuterte i Grand Prix-racing i 1933. Den gamle 2.8 liters rekkeåttener med enkel overliggende kamaksel var erstattet av en 3.3 liters åtter med doble kamaksler. Det sies at Ettore Bugatti var inspirert av Harry Millers motorer.

Motoren kom i første omgang

som «sugemotor» med enkel Stromberg forgasser, men kunne etter hvert utstyres med side-montert kompressor, en oppgradering som svært mange eiere av sporty Bugatti-modeller unte seg.

Så ikke i dette tilfellet. Denne Type 57S Atalante er visst den siste som ble bygget. Den ble solgt ny i England og er tilbake i «gamlelandet» etter et opphold i USA der den ble restaurert før Pebble Beach i 1995.

Bilen verserer i flere Bugatti-



Dramatisk: Det er ikke rart at man blir fascinert av dette.



Vakkert: Bugatti var besatt av detaljer og håndverkskunst. Da får man slike blinklys.

bøker i forskjellige fargekombinasjoner. Det kan tyde på at den var sort og blå som ny, men senere ble den lakkert om i ensfarget rød. Noe som ikke kledde den spesielt godt.

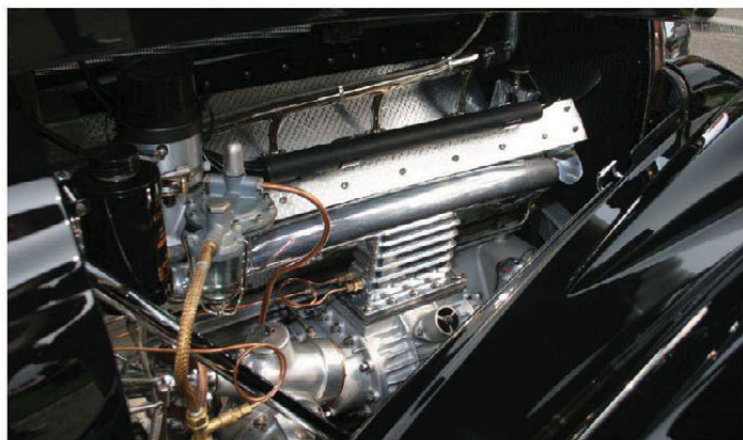
Interiøret har forblitt likt fra starten med sort Connolly Leather og valnøtt dashbord og vindusrammer. Rattstammens utforming fremstår som en perfekt brystknekker hvis man havner i et uhell. Stolene er litt art-deco med åpen metallramme som «løse» puter.

Type 57 ble en stor suksess for Bugatti. Tross dystre tider ble det bygget hele 710 chassis som ble kledd opp av både fabrikken selv og av utallige karosserimakere rundt om i Europa. Den mer sporty 57S stoppet på beskjedne 43, og av dem var 17 Atalante. Og denne er altså etter min mening den tøffeste av dem alle.

Kilder: Barrie Rice: Bugatti Type 57, A Brooklands Road Test Portfolio Bugatti 57, The Last French Bugatti



Større motor: Type 57 fikk den nye 3.3 liter rekkeåttener med doble kamaksler. Drivingen skjer med drev i bakkant av motoren. Eksosmanifolden hadde selvsgt kjøleribber.



Kompressor: Bare to 57S ble utstyrt med kompressor originalt, men mange kunder fikk visst ettermontert effektøkeren hos Bugatti. Slik ser det i hvert fall ut. Særlig smukt som det meste mekaniske Bugatti tok i. Men denne innretningen havnet altså aldri i Atalanten. Denne motoren sitter i en annen Type 57.

Klassisk: Ettore Bugatti holdt fast ved stiv fremaksel. Denne er smidd, med gjennomgående bladfjærer og faktisk delt i midten med et bevegelig ledd. Store 15 toms tromler med kabel-styring!

1938 Bugatti Type 57S Atalante

Eier: Gil Noble, England

Karosseri: Todørs coupe designet av Jean Bugatti, bygget på Bugatti-fabrikken i aluminium over ask rammeverk.

Ramme: Type 57S stigeramme i stål som er kortet 32 cm sammenlignet med standard Type 57. Bakakselen går gjennom de høye rammevangene.

Motor: Bugatti 3.3 liters rekkeåttener med doble overliggende kamaksler som drives med drev i bakkant av motoren. Blokk og «topp» støpt i ett stykke i jern, separat veivhus i aluminium. Bugattis egen versjon av en dobbel Stromberg UUR-2 forgasser, tørrsump. Samme motoroppsett som på Le Mans-vinneren i 1937.

Effekt: 190 hk.

Transmisjon: Firetrinns manuell girkasse.

Forstilling: Stiv, smidd «røraksel», delt i midten med et fleksibelt, dobbelkonet innvendig ledd som gir en grad av «uavhengighet». Halvelliptiske bladfjærer som går gjennom akselen, fremoverrettede retardasjonsstag for å hindre vridning av akselen ved bremsing, De Ram hydraulisk justerte friksjonsdempere.

Bakstilling: Stiv bakaksel opphengt i bakmonterte, kvartelliptiske bladfjærer og et langt

momentstag med funksjon tilnærmet likt en Torque-tube, korte skråstag forover for å hindre akselvridning, De Ram hydraulisk justerte friksjonsdempere.

Bremser: Originale, wire-opererte 15 toms trommelbremser rundt om.

Hjul: Rudge 4x18 eikefelger med knock-off. Michelin 5.50x18 og 6.00x18 dekk.

Interiør: Toseter, interiør trukket i Connolly Leather, valnøtt treverk i dashbord og ruterammer, ull gulvtepper, Jaeger instrument.

Lakk: Svart og gul. Bilen var ensfarget rød originalt.

Dimensjoner: 3.95 m lang, 1.70 bred, 1.50 høy, 2.97 m akselavstand.

Vekt: 1270 kg.

Prestasjoner: Toppfart 190 km/t, 0–100 km/t 7.4 sekunder.

Produksjon: 42 Type 57S 1936–38

Diverse: Bilen er den siste Type 57S bygget av Bugatti-fabrikken. «Søsterbil» til Ralph Laurens Type 57 SC Atlantic med etterfølgende chassisnummer og faktisk også engelsk reg-nummer. Solgt ny til England i april 1938. Restaurert til Pebble Beach 1995 der den tok klasseseier og dessuten vant beste lukkede bil.

Bugatti hadde egen karosseriproduksjon, men solgte gjerne sine rullende chassis (som regel med grill og panser) til utallige karosserimakere rundt om i Europa. Det gjør at det finnes mengder av varianter av Bugatti Type 57, men ikke alle er like vakre som Jean Bugattis design. Type 57 fikk en brutal avslutning da krigen kom til Europa i september 1939, og da hadde også den drivende kraften Jean Bugatti omkommet noen uker tidligere i en trafikkulykke da han testkjørte en av Le Mans-bilene Type 57 «Tank» på offentlig vei nær fabrikken i Molsheim. Her har du et knippe av andre karosserier.



Atlantic: Bugatti viste sin første av fire Type 57S Atlantic i Nice 1937. Atlantic hadde sin forgjenger i prototypen Aérolithe som ble vist i London 1936 og siden har vært borte. Den rullet på et kortet Type 57 chassis.



Grand Tourer: Type 57 Atalante var en ganske annen bil en Type 57S-utgaven, selv om karosseriet var tilnærmet likt. Den hadde den tradisjonelle hesteskoformede grillen – som her stakk godt over skjermene. Hovedlyktene var også bygget inn i forskjermene og støtfangeren rommet faktisk to horn. Bak kupeen var det også plass til et lite bagasjerom på tvers som kunne romme en golf-bag!



Britisk: Oberst G.M. Giles var grunnlegger av Bugatti-klubben i England, og i 1935 hentet han et Type 57-chassis i Molsheim og kjørte den karosseriløse bilen til England. Hans bror Eric



Standardmodell: Type 57 Ventoux var en av fire standardmodeller med Bugatti-bygget karosseri. Den fireseters coupéen med sin skråstilte frontrute i en ellers rett-opp-og-ned design tilhører vel ikke de vakreste.



Le Mans-vinner: Bugattis race-historie er fremgangsrik. Seier på Le Mans 1937 og 1939 med Type 57G blant de aller største. Man kalte den Tank akkurat som den legendariske 1924-modellen, men den var utvilsomt litt mykere i formen. Jean Bugatti omkom i en slik bil i 1939, og det var nok definitivt medvirkende til at Bugattis utvikling stoppet opp.



Sonja Henie: Nei, Sonja Henie eide aldri denne spesielle Type 57 Roadster med karosseri fra tyske Voll & Ruhrbeck, men auksjonsfirmaet som skulle selge bilen hadde ikke noe mot å koble et kjent navn til bilen. Unik og spesiell med sin særpregede «fossefall-grill» er den uansett.



Legenden: Type 57S Atlantic ble bare bygget i fire eksemplarer av Bugatti. Designet er legendarisk med sine utbredte og naglede karosseriskjøter. Grunnen var at karosseriet på prototypen Aerolithe var bygget i «elektron», en magnesiumlegering som var svært lite sveisbar. På Atlantic-utgavene benyttet man aluminium, men man beholdt dette designelementet.



Vinner: Type 57S funket utmerket også i åpen utgave. Her er en lekker Cabriolet 1937 fra franske Carrosserie Vanvooren som vant på Villa d'Este for et par år siden. Engelske Corsika Coachworks bygde flere tilsvarende åpne biler.

Bryllupsgave: Da den kommende Shah av Iran giftet seg med sin egyptiske prinsesse i 1939 var gavebordet åpenbart imponerende. Den franske staten spanderte denne unike kompresormatede Vanvooren-bygde Type 57C Cabriolet med klar designinspirasjon fra Figoni & Falschi.





USA - NORGE

- vi har all frakt du trenger



GRATIS KONTO

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



ALLE KJØRETØY

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



OPPHEMNING

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



STANDBY

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

Hvordan kommer jeg i gang?

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

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

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

JetCarrier.com TM



Tel: 69 18 40 30



Lars Andreas Rognan:

Hektet på biler

Når en er hektet på biler fra egen barndom så er det ikke så lett å slippe taket. Etter å ha fylt opp gårdsplassen med to MG'er (MGA og MGB), en Triumph (TR6), en Fiat (124) og en Camaro ble det enighet med kona om at en registrert bil var nok. Jeg averterte derfor alle og etter en tid var det en bil igjen. Var veldig fornøyd og hadde ikke plan om å kjøpe noe ny bil. Samtidig så har lysten på noe å skru på vært der.

Tekst og foto:
Lars Andreas Rognan

I mai 2018 kom et av mine søskenbarn med en forespørsel om å parkere en Triumph TR6 i garasjen min om sommeren. Bilen var etter selgers mening «i bra stand»

med litt startproblemer, uten bremses og lite rust. han hadde fått bilen ekstremt billig. Det ble raskt enighet om at jeg skulle hente bilen på henger og se på den (mens kona var på jobb).

Dette er som å servere alkohol til en alkoholiker. «en bil som trenger hjelp i min garasje med

alt verktøy hengende klart!» det tok bare en time før bilen var «hjemme» på bukker, delvis demontert og jeg hadde ringt og fortalt han at det var så dumt kjøp at jeg måtte overta.

Diagnosen

Til tross for diagnosen: Hull i

bunnpanne, rust hull i vannpumpe, ikke varmeanlegg og feil radiator. uoriginalt bremseanlegg, rust og bulker som var skjult under sparkel, manglende kompresjon to sylindere, ubrukelig kabriolet, stygge matter og stoler, 3 elektriske anlegg på en bil, utslitte hjul-lager på 3 hjul, defekt frontrute og manglende vindusvisker-system.

Det var ikke før jeg spiste middag med kona og fortalte om bilen, at jeg forsto at jeg var den nye eier av bilen med vond lukt i garasjen. Bil-diagnosen burde gitt direkte time til psykiater og jeg forsto at alt kunne ikke fortelles ved middagsbordet. Her måtte jeg ta tiden til hjelp.

Dette er et prosjekt som jeg måtte innse at det er umulig å



Snart på skilt: At det ene fortar det andre fikk skribenten erfare da han satte i gang med en Triumph TR6.

tjene penger på, dette er hobby. Bilen trengte full restaurering og en god plan. År 1: demontering, tilstandsrapport, skaffe «de delene jeg ville ha» og starte



Nedplukket: Alt ble tatt ned i molekyler, restaurert og bygget opp igjen.



Toppøs: Bilen skulle være klar i 2023, men tiden har gått og nå er våren 2025 planen.

med sveisingen. År 2 sveising og lakkering. År 3 elektrisk og motor. År 4 bygge den teknisk og registrering høsten 2023 (når jeg ble pensjonist). Her ble også deleanskaffelser satt i plan på 5 år. Det ser så fint ut på papiret. Så hvordan har det gått?

Det ene tok det andre

Alt startet så bra med demontering og nedsliping. Men så kommer problemene, platene var i mye dårligere stand en forventet. 3 skjermer og 3 karosseriplater måtte skiftes. Kanalene måtte åpnes på nytt og sveises på nytt. Venstre dør måtte skiftes. Etter en «litt» dårlig hjemmelakkering ble bilen flyttet til en proff som lakkerte den i «Royal Blue»



Total makeover: Det som begynte som et lite prosjekt vokste seg stort og nå er det meste nytt.



med sølv flak. Dette ble så bra at nå måtte dashbordet slipes og trestrukturen fikses opp. Når instrumentene skulle monteres så måtte det skaffes nye Chrome-ringer. Dette medførte at alle mattene og skinn trekk måtte skiftes inne i bilen for setene ble skiftet for andre gang. Motorrom lakkeres. Motor ikke bare overhales, men nå skal alt se bra ut. Ja med andre ord, alt har tatt av. Kanskje jeg burde vært til psykiater?

Så i skrivende stund begynner den å bli ferdig. Litt justering og noe montering på det elektriske så kan den igjen startes. Siden jeg lovet kona at bilen skulle brukes fra 2023 har den blitt en



Overhalt: Motoren ble ikke bare overmalt, men overhalt.

lekeplass for 3 av mine 5 barnebarn. Neste generasjon skal jo introduseres til bilhobbyen. Forhåpentligvis kan jeg registrere og kjøre den tidlig i 2025.

©

1963 Ford Taunus 17M Super:

Badekaret fra Ford

Noen varebiler vekker flere minner enn andre. Som denne Ford Taunus P3 fra 1963. Mange av oss husker modellen, men det er ikke mange som har sett den i modernere tider.

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

«Oi! En slik har jeg ikke sett på mange, mange år!» eller «Du verden, finnes det slike fort-satt?». Utbruddene er mange når man kommer med en gammel varebil, en hverdagssli-ter som man kunne se på hvert gatehjørne i gamle dager, men som i dag er mer eller mindre borte. Våre mindre nyttekjøretøyer har en tendens til å forsvinne. De ble rett og slett brukt opp. Noen rustet i hjel, andre endte sine dager som partybil for russen. Derfor er det hyggelig at det finnes noen som velger å ta vare på disse hverdagsbilene som ofte havner

i skyggen av fjongere modeller. En av de som holder på med dette er Lorenz Christer Lunde i Sarpsborg.

Samling

Etter hvert har det blitt en stor samling av varebiler han har reddet, alle er profilert med reklame for byggmesterfirmaet han er medeiere av, Mesterbygg Sarpsborg AS. Vi kan nevne Volvo Duett, et par Ford Taunus Transit, noen Transit Custom, Volkswagen Type 2 Transporter og Talbot pickup. I tillegg har vi denne herlige Taunus P3 varebil fra 1963.

– Jeg synes det er viktig å ta vare på hverdagsbilene som det



Badekar: Badewanne-Taunus ble den kalt i Tyskland. De syntes designet minnet om et badekar.

var så mange av før i tiden. Mange tar vare på sportsbiler og luksusbiler, men få tenker på de vanlige biler som rullet på våre veier før i tiden. Mange synes sikkert dette er galskap, men jeg synes det er en hyggelig form for galskap, sier Lunde til Norsk Motorveteran.

Han legger til at det kan være noen utfordringer med disse modellene, når det kommer til

deletilgang. Men etter hvert har han opparbeidet seg erfaring og vet hva han skal lete etter og hvor det er å finne.

Taunusen vi her presenterer fant han til salgs på Finn.no i 2017. Den så i utgangspunktet ikke så aller verst ut, men det var mer å ordne med enn først antatt – som det ofte er med gamle biler. Taunusen ble førstegangsregistrert på en grønnsakhandler i Bergen 9. april i 1963. Etter noen år med poteter, agurker og kålhuer i



Blid: Taunus P3 har et spesielt, men hyggelig design.

Stilig: Bilens utvendige design med runde former, gjenspeiler seg også i interiør og instrumentpanel. Rattgir og firetrinns kasse er standard.





varerommet, ble bilen solgt videre til en murer. Deretter vet vi lite om bilens skjebne, inntil den ble avregistrert for 18 år siden.

Etter at Lunde fikk tak i bilen ble det full gjennomgang til dagens fine resultat. Reklamen for bakerforretningen skyldes at de i sin tid hadde en maken varebil i firmaet.

Suksessrik modell

Ford Taunus P3 var i produksjon fra 1960-1964, da den ble avløst av P5-modellen. P3 ble kalt for «Badewanne-Taunus» (Badekars-Taunus) i Tyskland

på grunn av sitt spesielle karosseridesign. Modellen kom i flere varianter og ble en stor suksess, spesielt i Tyskland, der den ble den nest mest solgte bilmodellen. Taunus P3 kom som to- og firedørs Limousine (sedan på tysk), todørs Turnier (stasjonsvogn), kastenwagen (lukket varebil), samt både coupé og kabriolet. De to sistnevnte variantene ble ombygget av karosserifirmaet Karl Deutsch.

De første stasjonsvognene hadde baklysene høyt montert i hjørnene av taket bak, men dette ble endret til en mer



Originalt: Dørpanelene er de originale.

konvensjonell montering ned ved støtfangeren. Totalt ble det produsert 669 731 eksemplarer i løpet av de fem årene modellen var i produksjon. Av disse var

drøyt 86 000 stasjonsvogner. Av disse igjen var ca. 18 000 varebiler. I 1963 ble det registrert 370 Ford Taunus 17M varebiler i Norge.



Brosjyrebilde: Slik var baklysene plassert på de første utgavene, men det var ekstra baklys tilgjengelig som kunne monteres utvendig ved siden av bakluka. Her en Taunus Tournier, som er personbilvarianten av Taunus stasjonsvogn.



Toppengslet: Bakluka er topphengslet. De første utgavene av denne modellen hadde baklys montert i hjørnene på taket, men dette førte til trøbbel i trafikken og ble raskt endret.

amcar

FUELFEST

2025

NOVA SPEKTRUM-LILLESTRØM

LØRDAG 14. JUNI 2025-FRA KL. 10:00

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

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

amcar
- For norsk kjøretøyhobby

RēFUEL
By Amcar





En ganske så sivil Militaire

Tilfeldigheter hører livet til. Gode og dårlige sådanne. De dårlige lar vi ligge og forteller om en artig tilfeldighet. I forbindelse med leting etter bilder av en Mercedes-Benz Unimog 421 dukket det opp noe helt annet.

Tekst: **Asle Wang**

Mannen som i sin tid eide den lille traktoren med lastebilutseende ble født i Drammen i 1912. Han ble døpt Erling med Jahn-Larsen til etternavn. Faren Lars var født i USA og en bereist mann på de syv hav. Lastet med ideer fra den store verden startet han en av Drammens aller første forretninger for elektriske apparater og installasjonsarbeid. Lille Erling arvet nok interessen for mekanikk og elektrisitet fra faren. Ideene var mange, tegningene etter ham er også mange og til dels svært avanserte. Noen av ideene og visjonene ble satt ut i livet, an-

dre forble ideer. Han hadde sitt yrke i skogen og natur og friluftsliv var det som sto hans hjerte aller nærmest. Å få innbyggerne i Drammen til å bruke naturen som rekreasjon ble en livsoppgave for Erling og han var en pioner når det gjaldt å kjøre skiløyper med snøskuter. Nitten år etter hans død i 2006 står det fortsatt i Vegvesenets registre at han har en Bombardier Bamse, men ingen vet hvor den er.

I et gammelt album

Det var altså i forbindelse med Erling Jahn-Larsens gamle Unimog at det var andre interessante saker som kom for dagen. «Se her du» sa Erlings

På tur: 1937 trehjuling made in Drammen av Erling Jahn-Larsen, som her sitter bak rattet.

datter Marit Hansen, hun satt og bladde i gamle familiealbum. «Se her du, her er det bilde av bilen som faren min bygget selv». Hva var dette? Bak på bildet står det at det er tatt ved Sand i Berger i Vestfold i 1937. Datter Marit kan ikke huske noen gang å ha sett bilen, men den ble snakket om. Noen ganger er det utrolig hva hyggelige folk i Statens vegvesen kan hjelpe til med, og denne gangen var det full klaff. F-834 var registrert som motorsykkel og meldt opphugget i 1950.

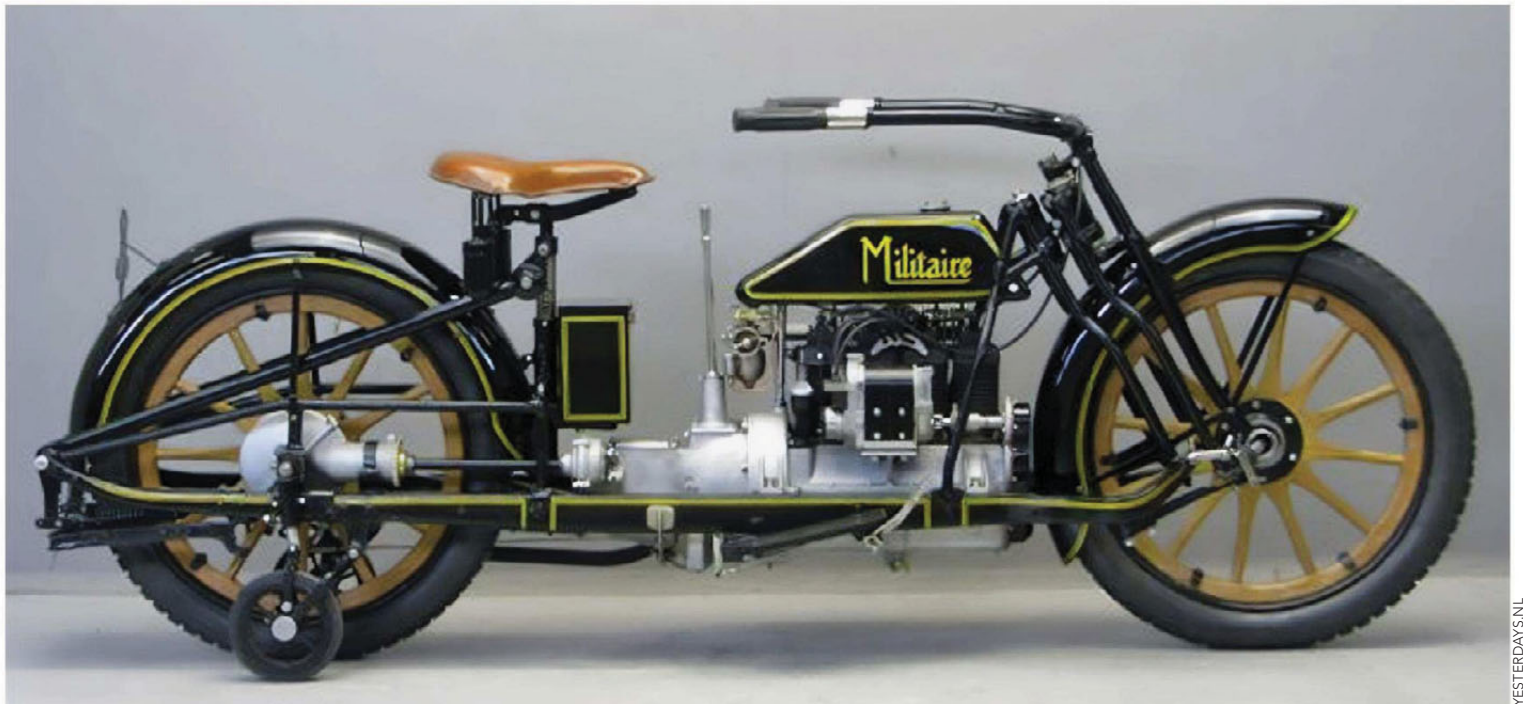
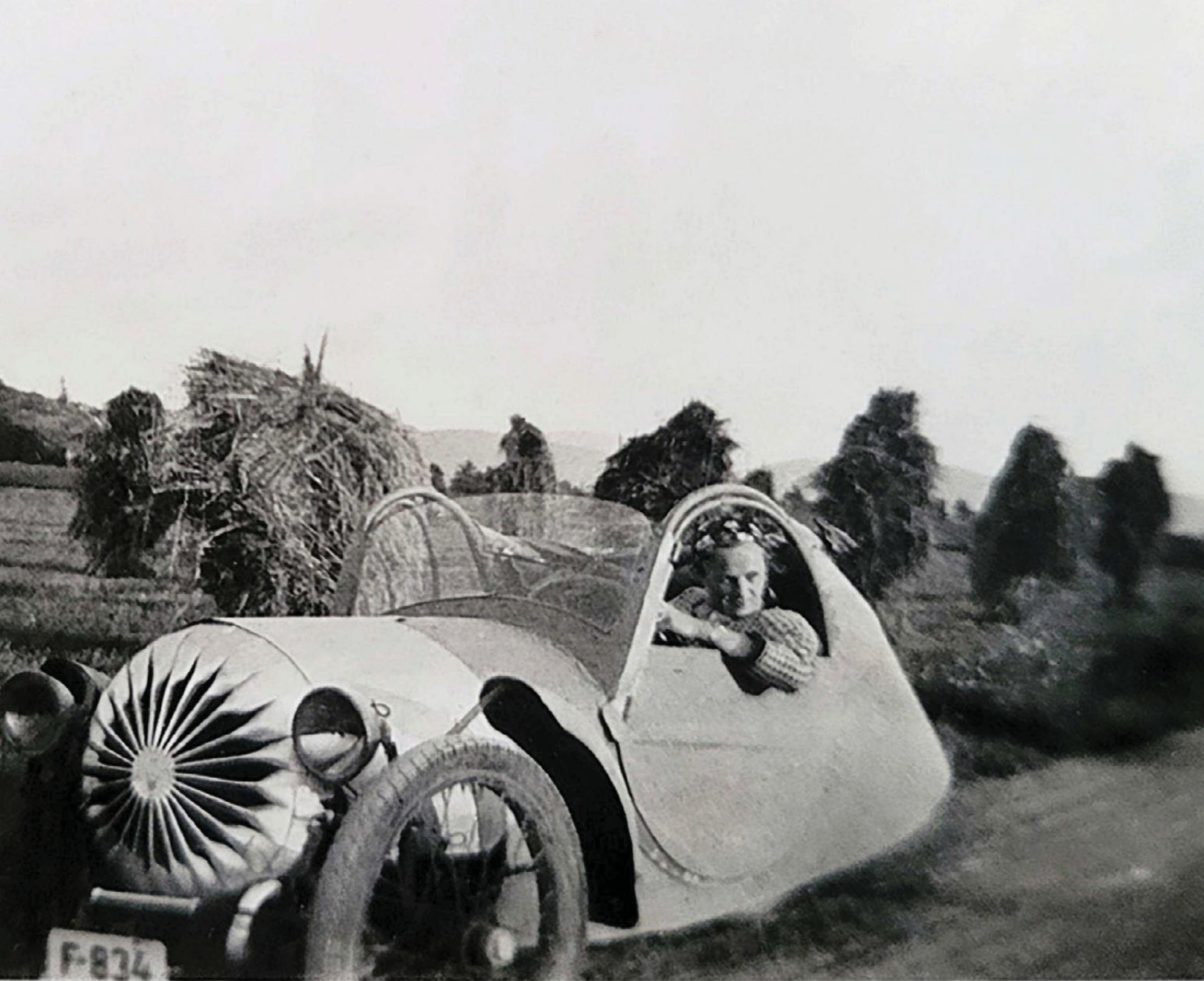
F-834 var en 1917 Militaire Motor Vehicle USA med

rammenummer 124. Militaire høres umiddelbart militært ut, men merket var ikke primært tiltenkt væpnede styrker. Imidlertid er det kjent at US Army i 1917 hadde med seg noen få eksemplarer til vestfronten under første verdenskrig, men at syklene blant annet på grunn av høy vekt ikke var egnet ved fronten. Kanskje var det en eller flere av disse som kom til Norge som overskuddsmateriell etter krigen. Men så har det seg også slik at A. Gresvig Cykelfabrik og Sportsforretning i Kristiania markeds-

1915 Militaire: En slik motorsykkel ble til bil i hendene til Erling Jahn-Larsen.

PRIVAT





YESTERDAYS.NL



Signert skisse av bil: Skulle denne også bygges? Fra Erling Jahn-Larsens dokumenter.

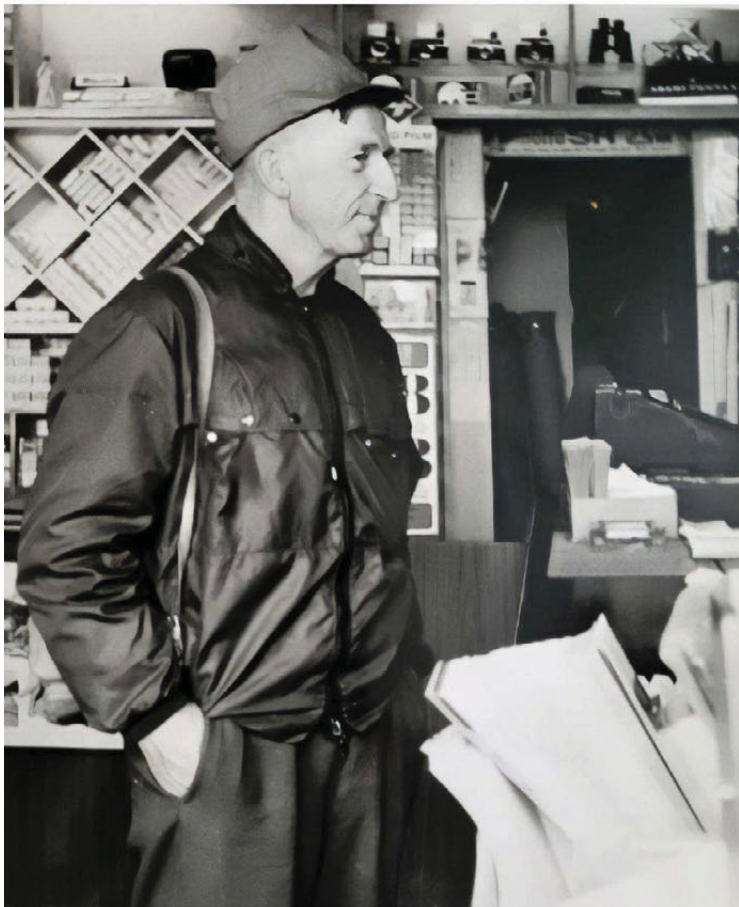
PRIVAT

Enheten som Erling Jahn-Larsen etter alt å dømme gjorde om til sin egen lille bil fikk et tredje hjul. Man kan vel anta at det var deler av rammen, motor, gir og kardang som ble igjen av det opprinnelige. Erling var god venn av skraphandler Olaf Bergerud og kanskje ble resten av bilen konstruert etter «man-tager-hva-man-finner»-prinsippet, kanskje funnet på kameratens skraphaug. Hvor jobben ble gjort er det ingen som vet, men gårdsplassen er vel intet dårlig tips. Resultatet ser slett ikke verst ut. Bilbyggen prøvde seg forresten som forhandler av traktormerket Stier på skraphandlerens tomt.

Et prosjekt som åpenbart ikke ble vellykket. Som tidligere nevnt ble F-834 meldt opphugget i 1950, to år etter at familien satte opp sitt nye hus. Et oppfylt areal på den eiendommen har en viss tiltrekningskraft på en nysgjerrig motorhistoriker. Det er undersøkt med enkle metallsøkere. Uten annet resultat enn et par vippearmer og en haug med spiker. Det arkeologiske søket er ikke oppgitt, mer avansert utstyr skal skaffes. Tenk om ...

På bildet ser man en fornøyd femogtyve år gammel Erling i sin egen bil, tre mil med dårlig vei hjemmefra. Komfortabel var den neppe den vogna. Trang, stumpete, bråkete og sikkert både lukt og varme fra motoren, men unggutten hadde bil. Hvem som tar bildet vites ikke, men høyre dør er åpen, så kanskje er det hans tilkommende Else? Interessant er det også å se alle kornstaturene i bakgrunnen. De som er kjent med gamle landbruksmetoder kan se at de har både bukse og hatt. Hadde bonden selv binder tro?

Bygging av sin egen bil var starten på et langt liv med mange ideer og drømmer, noen av dem ble til virkelighet. Blant mye annet konstruerte og bygget han sitt eget sagbruk, og han skapte sin egen midjestyrtelaster lenge før det ble vanlig. ☺



PRIVAT

Naturens mann: En godt voksen Erling Jahn-Larsen i en foto-forretning. Rypesekken var alltid med.

førte merket The Militaire Car. Nettopp at den het car var et hovedpoeng for produsenten. Man ville heve seg over det enkle som en motorsykkel representerte og insisterte på at dette var en tohjuls bil. Markedet responderte dårlig på denne påstanden. Sykkelen, eller bilen

hadde en firesylindret rekke-motor på drøyt 1100 ccm, hadde hjul med treeiker, en svært spesiell styremekanisme og nedsenkbare støttehjul bak.

Mange har det nok aldri vært i Norge, av den enkle grunn at det ble produsert bare et sted mellom hundre og to hundre

stykker. Øveraasen på Gjøvik prøvde i lengre tid å selge et brukt eksemplar. Norman Sinclair som sto bak eventyret som varte fra 1911 til 1922 gikk konkurs fem ganger på denne reisen i flere stater nordøst i USA, der han stadig brukte opp store mengder av andres penger. Det var mange små motorsykkelfabrikker på denne tiden og det vanlige var å kjøpe komponenter fra eksterne leverandører og sette sin egne stil på det hele. Militaire skilte seg ut på det området. Man hadde sin egen motor, sin egen girkasse, ja de laget det meste selv. Unntakene var lampene og magneten. Magnetten kom fra Bosch.

Lier 1920

Sykkelens første avtrykk i dokumenter er fra 1920 da den befant seg i Lier. Den vandret via flere eiere, men var i lengre perioder avregistrert. Kan hende var det eier etter eier som fant ut at denne blytunge saken som nesten ikke hadde sving ikke var så snobbete å kjøre med. Den siste som eide den før vår mann overtok var en mann ved navn Bjarne Øksne i Drammen. Hans sønn, som selv er motorsyklist kjente ikke til dette da det var før han ble født, men han visste at faren hadde hatt mye rart.

Bli fast leser av

MOTOR VETERAN

Halvt eller helårsabonnement

Få Norsk Motorveteran t-skjorte i velkomstgave!



Bestill på SMS eller ved å
skanne QR-koden:

Et halvt år kr 599

Fire dobbeltnumre + en spesialutgave
Send NMV29 til 2205



Ett år kr 1099

Åtte dobbeltnumre + to spesialutgaver
Send NMV28 til 2205

+ kr 49 i porto i forsendelse for gaven

Abonnementet løper til oppsigelse. Etter introduksjonstilbudet vil faktura for neste periode være kr 679 for halvår og kr 1179 for ett år

1961 Renault Dauphine:

Gammel Stjørdaling på besøk

I 1961 kjøpte Augustine Holan i Stjørdal en Renault Dauphine hos Renault forhandler Vollabakken Auto, som senere ble Autopark. Denne bilen lever fortsatt i beste velgående, og har med jevne mellomrom besøkt Stjørdal. Den har til og med besøkt de andre veteranene som gjør hverandre stevne på Torvet torsdagskveldene.

Tekst og foto: **Melvin Mølnås**

Renault Dauphine var en av landets mest solgte bilmodeller utover 1960-tallet. Den var en av flere med bakmontert motor og bakhjulstrekk. Noe som gjorde den langt bedre på vinterføret enn biler med motoren foran og bakhjulstrekk. Den første Dauphinen kom i 1956 og den siste rullet ut fra fabrikken i 1967. Den første kom med en 19 hesters motor, noe som ganske straks viste seg å være i minste laget. Motorstyrken ble ganske snart økt til 30 hester, men heller ikke det gjorde den lille franskmannen til noen racer. Du må vente i nærmere et halvt minutt på å nå 100 km/t hvis du starter på 0. Likevel ble denne Renaulten en av de aller første utenlandske bilmodellene som ble solgt i noe antall i Storbritannia. Totalt ble det laget

rundt 2 millioner Dauphiner, og det kom også rundt 9000 slike hit til landet.

Alternativ til bobla

Egentlig var den vel ment som et alternativ til VW Bobla, noe var likt, blant annet bakmontert motor og bakhjulstrekk. Det som var minst likt med Bobla var vel varmeapparatet. Dauphinen hadde ett, etter den tidens målestokk veldig bra varmeapparat, noe vi trygt kan si at Bobla manglet. Den solgte da heller ikke opp mot de salgstallene Bobla oppnådde. Dette er vel kanskje også noe av grunnen til at det ikke er like mange Dauphine-veteraner å se, som gamle Bobler. En ting til var at de var ganske kraftig utsatt for rust. Den Dauphinen Rune Danielsen viste oss var rustfri, og ellers i utmerket stand.



God adkomst: Dauphinen hadde fire dører, noe som gjorde den til en enklere familiebil på den tiden. Mange hadde kun fremdører, noe som gjorde at man måtte nærmest være turner for å komme til baksetet.

Første eier av denne flotte, urørte veteranen var altså Augustine Holan, som drev sin garnbutikk under navnet A.

Holan. Hun hadde mye besøk av stedets håndarbeidskvinner. I boka «Foran og bak disken», skriver Jan Algar Selin:



Velholdt: Renault Dauphine 61 mod med reg nr U-845 er en uvanlig velholdt veteran.



Bilpute: Den tradisjonelle bilpute følger også med. Denne bringer minnene tilbake til kafeen på Gevingåsen.

«Augustine Holan drev garn og strikkeforretning som ble etablert i 1934. Firmaet utførte maskinstrykking mot bestilling. Hun begynte i Westgaarden, Kjøpmannsgata 38, men kjøpte Kjøpmannsgata 33, eiendommen Rosenberg, i 1936».

Urørt

Augustine Holan solgte så bilen til Olaf Danielsen i 1983 og dermed flyttet den til Trondheim, der den har hatt et uvanlig godt liv. Bilen fremstår som urørt, i en meget fin brukspatina, og den bærer preg av å bli tatt svært godt vare på. Denne Dauphinen hører nok til sjeldenhetene, for det er få, ja veldig få av disse igjen, særlig i urørt bruksstand. Mye av grunnen til dette er nok at denne modellen var veldig utsatt for rustangrep.

I dag eies bilen av sønnen til Olaf Danielsen, Rune, som vi fikk en hyggelig veteranprat med her på Stjørdal. Etter at Olaf Danielsen kjøpte den i 1983 sto den uregistrert en periode, og dermed var det opprinnelige V-skiltet ikke å oppdrive lenger. Men Olaf ►



God oversikt: Et enkelt men tidsriktig førermiljø. Her er det lite dikkedarer, kun det man har bruk for.



Stolt: I dag er det Rune Daniel- sen som er eier av denne godt bevarte 63 år gamle bilen.

valgte så U-845 som registre- ringsnummer. Der 845 står for det antall kubikk motoren er på, altså 845 ccm. Da Danielsen overtok Dauphinen sto kilome- tertelleren på 21 000 km. Altså hadde Holan kjørt 2100 mil på 22 år. Den ble stort sett kun brukt i lokalmiljøet, men en gang i året dro hun på langtur. Da besøkte hun slekt i Meråker. I dag står telleren på litt over 4100 mil, så den er slett ikke utslitt. Det bærer da bilen også preg av. Til og med de originale gummimattene i gulvet er like fine.

Det som er gjort med bilen etter at Danielsen overtok den er kun småting. Litt småskader i lakken må man regne med, ellers er det bare vanlig ettersyn og oljeskift som er gjort. Mye av grunnen til at denne Renaulten har holdt så godt er nok at den har «bodd innomhus» hele sitt liv. Samt at de siste 41 årene har den blitt uvanlig godt tatt vare på. Og at den eies av entusiaster hersker det vel ingen tvil om. 🚗

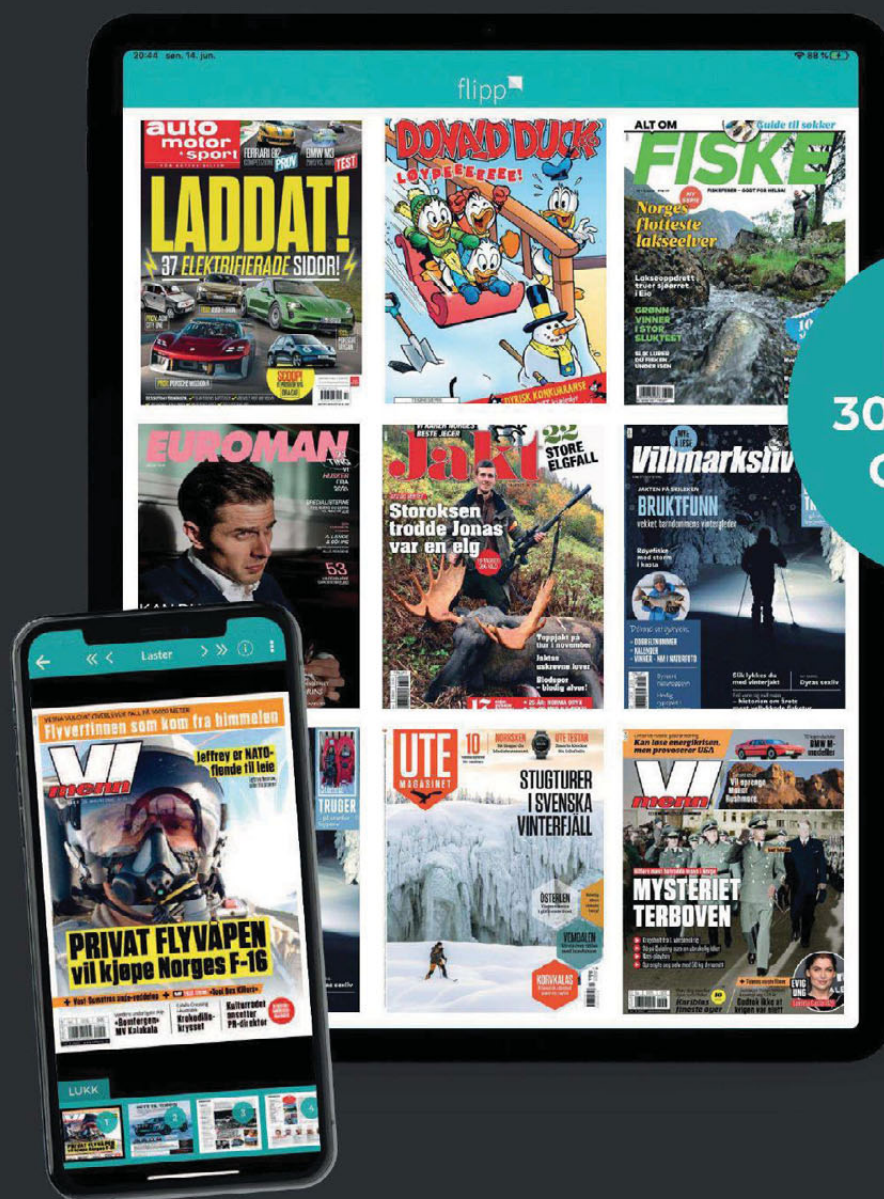


Kraftverket: I motorrommet sitter den lille firesylindrede 845-kubikkere på 32 hester.



Lite kjørt: I dag står det 41087 km på telleren, så Dauphinen har nok hatt et rolig liv, godt bevart i garasje.

Fordel til deg som er abonnent på dette bladet, kun 29 kr per måned



PRØV
30 DAGER
GRATIS

Hold kamera over
denne QR-koden for
å komme i gang!



Flipp.no

Med Flipp får du tilgang til mer enn 90 underholdende ukeblader og magasiner i en app. Test gratis i 30 dager! Les mer på flipp.no

Ordinærpris etter gratisperiode er 129 kr for nye kunder, 29 kr for abonnenter. Ingen bindingstid, abonnementet løper til du stopper det. Gratisperioden gjelder hvis du ikke har brukt gratisperioden tidligere.

flipp

Norske piloter fløy fabrikknye bombefly over Atlanterhavet og til slagmarken i Europa i siste halvdel av 2. verdenskrig – med livet som innsats.

Tekst: Oberstløytnant Hans G. Lund
Bearbeidet av: Yan Friis

Klare for overfart: Splitter nye Lockheed Hudson-bombefly på flyplassen i Los Angeles. Alle skulle via Toronto til Storbritannia. Mange ble fløyet av norske piloter.

Livsfarlige

Den britiske flyindustri gikk selvsagt med full kapasitet under krigen, men flere britiske avdelinger var satt opp med amerikanske bombefly – og både for nyoppsetninger og for erstatning av tapte fly ble fabrikknye fly ferget over Atlanteren. Amerikanerne leverte flyene i Montreal. Her

overtok «Ferry Command», senere Transport Command i RAF, flyene. Det norske flyvåpen hadde en liten avdeling flygere, navigatører og telegrafister som tok sin del av fergingen.

Flyvende brannbomber

For å kunne nå frem, måtte flyene overlastes med bensin.

Man utstyrte bomberommene med bensintanker, og så var det opp til flygerne å trosse dårlig vær og feilslagne værvarsler, og utnytte bensinen til siste dråpe.

Mange fly kom aldri frem, og vi mistet flere av våre flygere i denne tjenesten. Bare for å nevne en episode fra en av de første masseflyginger av Hudson

tomotors fly fra Newfoundland til Skottland: For å nå frem måtte flyene ha sterk medvind, og de måtte fly i meget stor høyde. Det var midt på vinteren og det ene lavtrykket avløste det andre. Flytiden var på ca. 10 timer – med bensin for omtrent like lang tid.



jomfruturer



Sporløst forsvunnet: Sommeren 1943 forsvant en rekke fly av typen B-25 Mitchell på etappen mellom Grønland og Island. Sabotasje eller fabrikasjonsfeil?

En nordmann var annenflyger på en av maskinene. Da de hadde igjen bensin for ca. en time, begynte de å gå ned gjennom skyene. I et hull fikk de se sjø, et sund, en bro.

– Irland, kommenterte den engelske flykapteinen, – Bare en snau time nå, så er vi i Skottland.

Den unge, norske flygeren ble sittende og fundere. Den broen var det noe kjent ved. Da sto det plutselig klart for ham. Han hadde sett broen som går over Firth of Forth, på østkysten av Skottland. Det var bilde av den i den norske læreboken i geografi. De var blitt blåst over Skottland og var på vei ut i Nordsjøen.



Nære på: De ville ha styrtet i Nordsjøen om ikke den norske flygeren hadde gjenkjent broen over Firth of Forth fra geografiboken på folkeskolen.

Flyet ble reddet ved et tilfeldig hull i skyen – og at en norsk flyger husket et bilde fra geografiboken på skolen!

Et farlig eksosrør

Tomotorsflyene hadde for liten aksjonsradius til å fly direkte, og

da amerikanerne fikk bygget flyplassen på Labrador, «Goose Bay», og på Grønland, var det bare 6–8 timers flyging mellom flyplassene om man også tok med Keflavik på Island.

Sommeren 1943 forsvant en rekke fly av typen B-25 Mitchell

på etappen mellom Grønland og Island, flere uten å gi livstegn fra seg, men endelig et som meldte «brann i flyet, styrter ned». Da ble all flyging med denne typen stoppet. Det ble konstatert at flyene forsvant etter ca. 20 timers total flyging fra de rullet av samlebandet. Årsaken var fabrikasjonsfeil. Feil type materialer i et eksosrør. Eksosflammen brente seg gjennom røret og antente oljetanken på flyet.

Nå var feilen rettet. Det sto over 50 fly og ventet på å komme over, og det hastet.

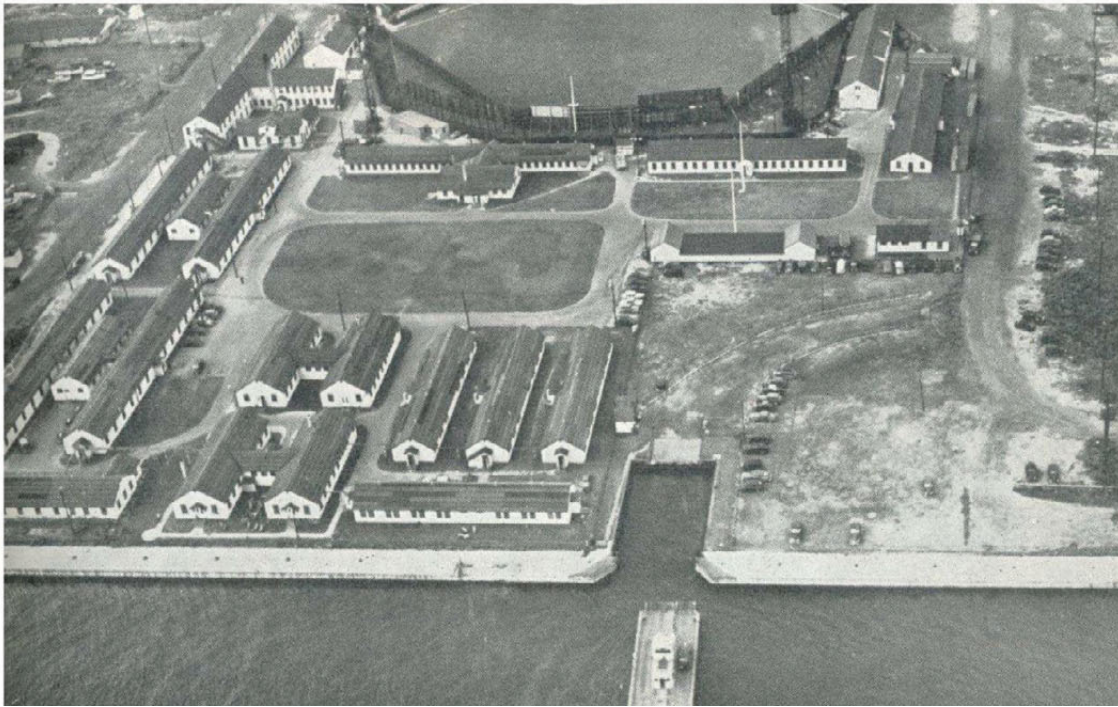
Første tur via Grønland

Det var litt av en overgang å komme fra skoleflyene i Little Norway – og tidligere erfaring på enmotors fly – og over på dette, i mine øyne, store og tunge bombeflyet.

THE NATIONAL WWII MUSEUM



Mellomlanding Grønland: Blue West på Grønland. Det var bare mulig å lande oppover og starte nedover. Flyplassen sluttet i et bratt stup. I den andre enden lå en dal som var for kort og trang.



Little Norway: Leiren Little Norway i Canada. Opprettet av den norske eksilregjeringen. Maple Leaf Stadium i nord, og flyplassen på andre siden av fergeleiet i sør.

Etter et par korte instruksjonsflyginger fløy jeg solo, og etter totalflyging på ca. 10 timer var jeg ferdig med min kapteins-eksamen, både instrument- og radioflyging. Allerede dagen etter var navnet mitt på listen over besetning med tildelt fly.

Ingen av oss hadde møtt hverandre før. Annenflygeren var en nyutdannet engelsk pilot som skulle føre flyet når det var

levert i England, navigatøren var en dekorert engelsk skvadronleader. Vi tok av like etter at det var blitt lyst. Søkklastet. Det var bare så vidt flyet ville stige. Men været var fint, og snart nådde vi marsjhøyde. Etter ca. 5 timers flyging nådde vi Labrador.

Flyet kjentes enda tyngre etter avgangen fra Goose Bay. Da jeg etter avgang skulle ta inn «flapsen», var farten for liten, og

vi tapte høyde og var lavere enn flyplassen en kort stund – heldigvis i et elveleie, og subbet faretruende nær bakken. Snart var vi over tåka i Davisstredet – snart i den – og nå var det bare å vente tålmodig på at Grønlands nakne kyst dukket opp. Vi skulle inn en bestemt fjord, gå ned i lav høyde når vi passerte et fjell som så ut som et sukkerbrød, «Sugarloaf Mountain».

Flyplassen, Blue West, lå i en helling. Det var bare mulig å lande oppover og starte nedover.

Natt over Atlanteren

Det var best å fly om natten, så med beregnet ankomst i Skottland klokken 07 om morgenen tok vi av i nedoverbakken, og steg utover fjorden med sine isfjell. Nå gjaldt det å stige opp over innlandsisen for å spare flytid.

Motoren gikk for full belastning, men etter en tid måtte vi redusere litt, for temperaturen var faretruende høy.

Samtidig steg flyet mindre, vi hadde ikke bensin til å fly rundt Sydkapp. Da vi omsider satte kurs innover innlandsisen, hadde vi tapt nesten 15 minutter. Reserven var nå bare for tre kvarter, og vi hadde over 10 timers flyging foran oss.

Forbruket lå adskillig over det normale de første fire timene, men så måtte vi også presse noen ekstra hester ut av motoren for å holde det tungt lastede flyet oppe. Snart fløy vi mellom de to skylagene som meteorologene hadde varslet, men like over midnatt var det slutt med mellomrommet, og isingen begynte.

Rett som det var løsnet isbiter fra propellene, flyet ristet, isbitene smalt i flykroppen, det var på tide å pumpe opp reservebensin fra bomberommet.

Det var ingen måler på denne tanken – bare en lang peilestav. For å komme ned i bomberommet måtte man åle seg på magen gjennom en trang gang, klatre ned en leder, og der, helt nede på bunnen, var kranen og håndpumpen. Kunne ikke slå feil, var vi blitt fortalt.

Fatal situasjon

Annenflygeren forsvant med lommelykten, og etter 20 lange minutter kom han opp igjen. Alt i orden. Men et blikk på bensinmålerne viste at det var ikke kommet en dråpe opp.

Jeg forbannet min lettsindig- ►



DND ARCHIVES / CEFPHOTO UNIT

het, som kaptein burde jeg ha kontrollert dette selv. Annenflygeren overtok flyet, og jeg presset meg inn i den trange tunnelen. Lyset fra lommelykten kunne jeg konstatere at peilestaven viste full tank.

Ned lederen. Der var kranen og pumpen – nøyaktig samme type pumpe som jeg hadde fått lov til å trekke hos min bestemor i guttedagene. Jeg åpnet kranen helt, så noen tak med pumpen. Nå tok den. Så var det ikke slutt likevel.

Etter at vi hadde fløyet i fem og en halv time, var vi lettet for over halvparten av bensinen. Fortsatte forbruket i dette tempoet, ville vi havne i sjøen et godt stykke fra Skottland. Det gjaldt bare å bli kvitt isen som sinket og tynget.

Bedre å klatre over skyene. Solen kom snart opp, og i den tørre luften fordampet isen.

Man skal imidlertid ikke styre mange grader feil eller ha en uberegnet sidevind, før man kommer ganske langt ut av kurs på 10–11 timers flyging. Enkelte fly havnet i Frankrike eller nord for Skottland når man praktiserte radiotaushet og ikke kunne få hjelp fra bakken.

Navigatøren hadde tatt noen stjerneobservasjoner i løpet av natten, og nå tok han noen sol-observasjoner. Vi var havnet for langt nord.

Problematiske landkjenning

Vi hadde tatt vår siste kopp lunken te, spist vårt siste smørbrød og satt nå bare og stirret mot horisonten. Endelig gjennom lett tåkedis, så vi en utydelig kystlinje. Land!

Den syrlige lukten som

oppstår i et innelukket rom hvor mange sitter i angstens sved, fortok seg etter hvert. Det var deilig å kunne slappe av, nå var det navigatøren som skulle vise hva han dugde til.

Den grå og jevne kyststripen så helt annerledes ut enn det jeg hadde ventet meg av Skottland. Det var ingen skjærgård.

– Sving 90 grader sørover, kom det fra navigatøren. – Er du helt sikker? Ja, det var han.

Etter noen minutter ble han

Goose Bay: En B-25 Mitchell laster bomber på Goose Bay, Labrador under en militærøvelse i 1952. Flyplassen var svært sentral som «fergestasjon» for frakten av bombefly til Skottland under krigen.

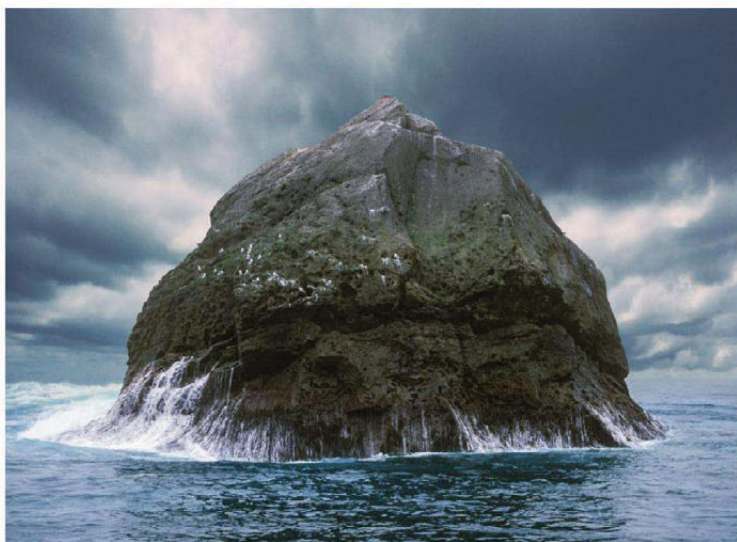
langsomt rød. Han hadde bommet. Vi var for langt sør. Vi var over Irland. Men vi hadde bensin nok, og været var fint uten en sky på himmelen. Snart kom vi inn over Prestwick som var vårt mål.

Det lå en nokså tett dis over bakken. Vi kunne se rett ned og orientere oss, men i lav høyde var det ikke mulig å se mer enn et par hundre meter fremover.

Endelig på bakken

Nå merket jeg hvor utkjørt jeg var. Understellet skulle ned – flapsen ned. Hadde jeg gjort håndgrepene eller bare tenkt å gjøre dem? Jeg tror jeg kontrollerte det minst fem ganger før jeg var sikker. I første forsøk bommet jeg på rullebanen. Opp igjen. Bensin igjen til 20 minutters flyging.

Ved nøyaktig kompassflyging og kontroll på klokken kom vi inn helt riktig neste gang, fikk klarering, og sannelig holdt vi



NTB

Miniøy: Rockall, den bitte lille øya utenfor Skottland er omstridt. Storbritannia gjorde krav på den i 1955. I 1904 grunnstøtte DS «Norge» her, og 620 mennesker omkom. Øya lå på kursen for transporten av bombefly, men sto ikke på noe kart.

ikke på å lande i hodet på et fly som var i ferd med å ta av! Opp igjen. Bensin for 15 minutter, tilstrekkelig for en siste runde – og nå måtte alt klaffe.

Det gjorde det. Vi hadde gjort turen på to døgn. Vår første tur og litt av en rekord.

Den lumske «Ventura»

Neste tur gikk med en flytype som var kjent for sine lumske flyegenskaper – en ny utgave av «Ventura». Denne hadde halehjul, i motsetning til Mitchell-flyet. Forskjellen for en flyger er at med nesehjul er start og landing en enkel sak, fordi flyet selv vil holde rett kurs på bakken. Med halehjul vil flyet helst svinge rundt. Jo sterkere motoren er, dess større svingtendens.

Klokken fem om morgenen var i alt ti fly startklare. Vi var nr. 3 i rekken. Nummer én ga full gass, like etter løftet halen seg, flyet begynte å vingle, først til den ene siden, så i sikksakk, ut på gressbakken – og der knakk understellet. Brann- og sykebil kom ulende. Heldigvis oppsto ingen brann.

Fly nummer to ble ført av en meget erfaren norsk pilot. Han ga gass, halen løftet seg, og dermed begynte den samme dansen. Det bar rett mot det havarete flyet. Han klarte å svinge unna i siste liten og stoppet på gresset litt lenger borte.

Jeg var svært lite høy i hatten da min startordre kom. Her gjaldt det nok å holde halen nede til flyet hadde god styrefart. Med venstre arm rundt rattet holdt jeg det tilbake, mens høyre hånd langsomt førte gasshåndtakene fremover. Nå ble alle de fire tusen hestene sluppet løs.

Det var en intens spenning i flyet. Fartsmåleren begynte å dirre. Ved 100 km/t lot jeg halen løfte seg, og nå var det mulig å holde flyet på rett kurs. Vi nærmet oss enden av rullebanen. Flyet var som en stein, men nå økte farten – og vi tok av.

Før jeg hadde fått inn understellet var vi inne i tåken som hang lavt over plassen. Flyet steg motvillig. Oljetemperaturen på den ene motoren hadde lenge vært for høy, nå gikk den over den røde streken. Vi holdt bare så vidt vi høyden med minstefart på flyet. Det var alt annet enn moro å fly på instrumenter i minimumshastighet med bare én motor i orden – og intet annet alternativ enn å fortsette til målet – Goose Bay på Labrador.

Etter landing fant en av mekanikerne en gjenglemt fille i en oljeventil.

Dagen etter var vi igjen på Grønland. Vi var fire fly av samme type som fløy i «takt». Da vi skulle videre til Island neste morgen, fikk jeg se drivstoffkvitteringen. Det var fylt mistenkelig lite bensin på flyet. Om de hadde husket å fylle de to ekstra tankene i bomberommet? Ja da, helt sikkert.

Tanken som var glemt

Det var vanskelig å komme til for å måle tankenes innhold, men vi fjernet en gulvseksjon forrest i flyet – peilet tankene og oppdaget at de var nesten tomme. Hadde vi tatt av og fulgt instruksjonene og å bytte tank til fastsatt tid, ville vi uvegerlig havnet i Atlanteren.

To av de andre flyene sto allerede med motorene i gang klar til takeoff. Også de hadde tomme tanker, viste det seg.

Siste etappe til Skottland. Det var ingen annenfører eller dobbeltstyring, heller ingen automatisk pilot som kunne overta styringen, det var bare å håndfly. Vi bestemte vi oss for å gå ned under skydekket. Det var lavt, men etter værvarselet skulle det være noenlunde siktbart.

Vi fikk en øy i sikte. Her måtte det være noe galt. Hadde vi fått en uventet medvind eller hadde vi oppdaget nytt land? Vi spøkte med dette siste, og lurte på om vi skulle annektere det.



Vingen: Hans Grøn Lund fester vingen på Birger Tidemand-Johannessen ved Little Norway i 1943.

Legenden i luften

Artikkelforfatter Hans Grøn Lund fløy for Røde Kors med tysk tillatelse i 1940, rømte til Sverige, kom seg til Little Norway i Toronto, og ble sjef for flyskolen.

Lund (født 29. januar 1907, død 3. februar 1984) fullførte Hærens flyskole i 1928. Ved krigsutbruddet var han instruktør for finske flygere på Steinsfjorden. Da dette opphørte, fløy han Røde Kors-opppdrag med tysk tillatelse i Nord-Norge. Sommeren 1940 fløy han 24 slike oppdrag, hovedsakelig mellom Bodø og Harstad. I januar 1941 rømte han til Sverige. 25. mars samme år ankom han Little Norway i Toronto, der han ble instruktør, deretter sjef for flyskolen. Da flyskolen flyttet til Muskoka, ble han leirkommandant.

I 1948 ble han sjef for Luftforsvarets flygeskoler. Fra august 1953 var han stasjonssjef ved Bardufoss flystasjon. Etter en tid ved staben i Luftforsvaret, førtidspensjonerte han seg i 1961 for å bli fisker, og deltok blant annet på lofotfiske med egen båt. I 1962 ble han igjen flyger i Widerøe, der han fløy til han fylte 60 år.

Lund var en ivrig seilflyger, og var Norges første seilfly-instruktør. Han var i to perioder formann i Norsk Aero Klubb.

Øya sto ikke på kartet, og stakk opp av sjøen som en tommelfinger, helt ubeboet av andre enn sjøfugl.

Svaret fikk vi etter ankomsten i Skottland. Det var øya «Rock all», flere ganger skyld i skipsforlis – fordi den er så liten og havet så stort.

Under min innklarer i flykontrollen på Prestwick fikk jeg se en tavle over fly som var savnet. Der fant jeg «Ventura-

fører kaptein Lund». På min noe forbausede forespørsel opplyste de at et fly av samme type med min navnebror som kaptein, var blitt borte dagen før vi startet fra Grønland. Meldingen skulle bli videresendt med norske flygere til Norge. Nå ble jeg tatt livet av så ettertrykkelig at navnet mitt kom på en minnestein som ble improvisert av noen venner i Oslo. Misforståelsen ble først avlivet etter at krigen var over. ☺



Kruseduller i snøen

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

Med snøværet i januar friskt i minne er det lett å finne folk som hater snø. Undertegnede er nok en av dem, i alle fall når snøfreseren streiker og den lange innkjørselen langt fra er ferdig måket. Med skrekkoverskrifter i media, og videosnutter på sosiale medier som viser folk som tydeligvis ikke burde vært ute og kjørt på glatta, danner det seg fort et inntrykk av at snø og vinter er noe skikkelig dritt og at Ola nordmann ikke akkurat er født med ski på beina lenger, eller kanskje vi skal si født til å kjøre bil på glatta. Alskens glattkjøringskurs, kombinert med moderne biler med et hav av støttefunksjoner, ser ikke ut til å hjelpe en dritt. Da er det hyggeligere å mimre tilbake til ungdomstiden.

Vi kjørte ikke topp moderne biler, men noen godt slitne bruksbiler (i alle fall de fleste av

oss). Selv var min første bil en Volvo Duett, deretter fulgte både Ford Cortina og Volvo Amazon. Med bakhjulsdrift og pågående gassfot var det faktisk alltid moro når det kom snø som la seg på veiene. Ut å slædde på glatta var en populær fritidssys-sel.

Før jeg fikk egen bil, men med ferskt førerkort, passet jeg på å slædde med min fars Volvo 144. Moro var det, men så var det lovens lange arm da. Mitt i en slædd i Sarpsborg sentrum, møtte jeg selvfølgelig en politibil. Jeg roa ned, fortsatt pent videre og svingte ned noen sideveier der jeg regnet med at de ikke ville finne meg. Vel ... de hadde ikke prøvd å finne meg i det hele tatt, men da jeg kom smygende ut på hovedveien igjen møtte jeg den samme patruljen en gang til. Da ble det blålys og stopp for kontroll. «Førerkort og vogn-

kort takk», sa den morske politimannen, før han sa at han hadde observert slæddingen min. Da han tittet nærmere på vognkortet spurte han om det var min pappa Rolfs bil, noe jeg jo måtte innrømme. Jeg hadde lyst til å synke gjennom gulvet på 144'n. Pappa var nemlig politimann ved Sarpsborg politikammer han også. Hvordan skulle dette gå?

«Så du er sønnen til Rolf? Ja, ja ... Kjør pent videre da», sa politimannen og ga meg papirene tilbake. Det lovte jeg å gjøre, men jeg var nok mest bekymret for hva min pappa skulle si til dette når han kom på kammerset dagen etter, enn at jeg hadde fått tilsnakk av politiet.

Dagene gikk, og jeg skjønte etter hvert at pappas kolleger hadde latt være å fortelle ham om min slædding i byens sentrumsgater. De hadde nok

vært ute å slæddet de også. Heldigvis, for hadde han fått greie på det så hadde det nok neppe blitt noe mer lån av Volvoen hans.

Slædding er fortsatt moro, men må gjøres på trygge områder. For litt siden, da jeg var ute å gikk meg en tur, passerte jeg en parkeringsplass ved en dagligvareforretning. Der så jeg tydelige spor etter ungdommelig aktivitet – slædding, skjønt det kan jo godt ha vært en godt voksen sjåfør som bare ikke klarte å dy seg. Ikke noe galt i det, så lenge det ikke er farlig for omgivelsene. Det er på den måten man lærer seg å mestre bilen. Som en sjåførlærer jeg hadde da jeg besto oppkjøring på tungbil sa til meg: «Gratulerer, nå har du et bevis i lomma på at du har lov til å øvelseskjøre alene».

Kjør pent folkens!



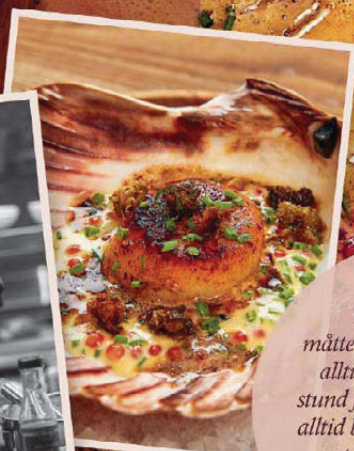
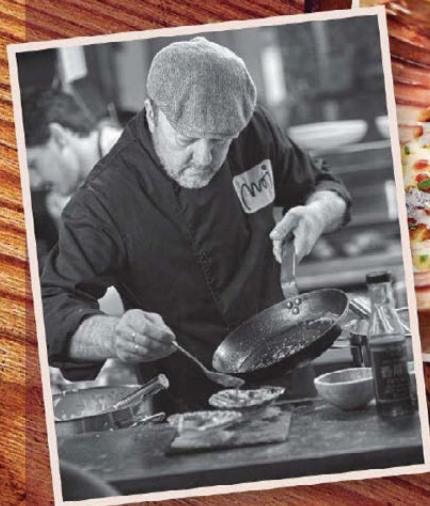
Favoritt- måltidene fra Farmen!

I TV 2-serien «Farmen kjendis» var det naturlig for Trond Moi å ta rollen som kokk på gården.

Han briljerer med lekre og smakfulle retter med et begrenset utvalg råvarer, til stor glede for deltakerne.

Nå kan du selv skape hverdagsgourmet på kjøkkenet – akkurat som Trond! Han viser deg hvordan du med få ingredienser kan trylle fram bærekraftige, sunne og ikke minst smakfulle retter!

I boka får du oppskrifter på favorittmåltidene til deltakerne, festmenyene og middagene som alle jublet over, og kokkens egne signaturretter. Trond byr også på noen hemmelige smøtips som gir kokken zen, alt du kan gjøre med poteten, eggeretter, grønnsaksretter, bakverk, tilbehør og desserter.



Trond så hva som måtte gjøres – det gjorde ikke alltid vi andre. Det tok en stund før vi skjønnte at pausene alltid burde brukes til å skrelle poteter, slik at alle kunne holde seg mette.

Elin Tvedt

I ettertid har jeg tenkt på hvor snill Trond er, og hvor mye han jobbet. Han var oppe før alle andre, og stod på og passet på at alle fikk mat. Han jobbet beinhardt med ukesoppdragene i tillegg. Han er bare snill rett igjennom, hele fyren, og en skikkelig arbeidskar.

Alexander Stenfeldt Seterstøl



EGMONT

Veil. pris kr 449,- | I salg hos Bladkiosken.no eller en bokhandel nær deg!



Bil og mc på menyen i

Gamle Raadhus Restaurant i Oslo kan friste med mange lekre retter. For 100 år siden var det automobiler og motorsykler som sto på menyen i samme lokale. Der satset Haller, Kopsland & Co. A/S stort med bredt modellprogram, men manglet et volummerke og firmahistorien ble kort.

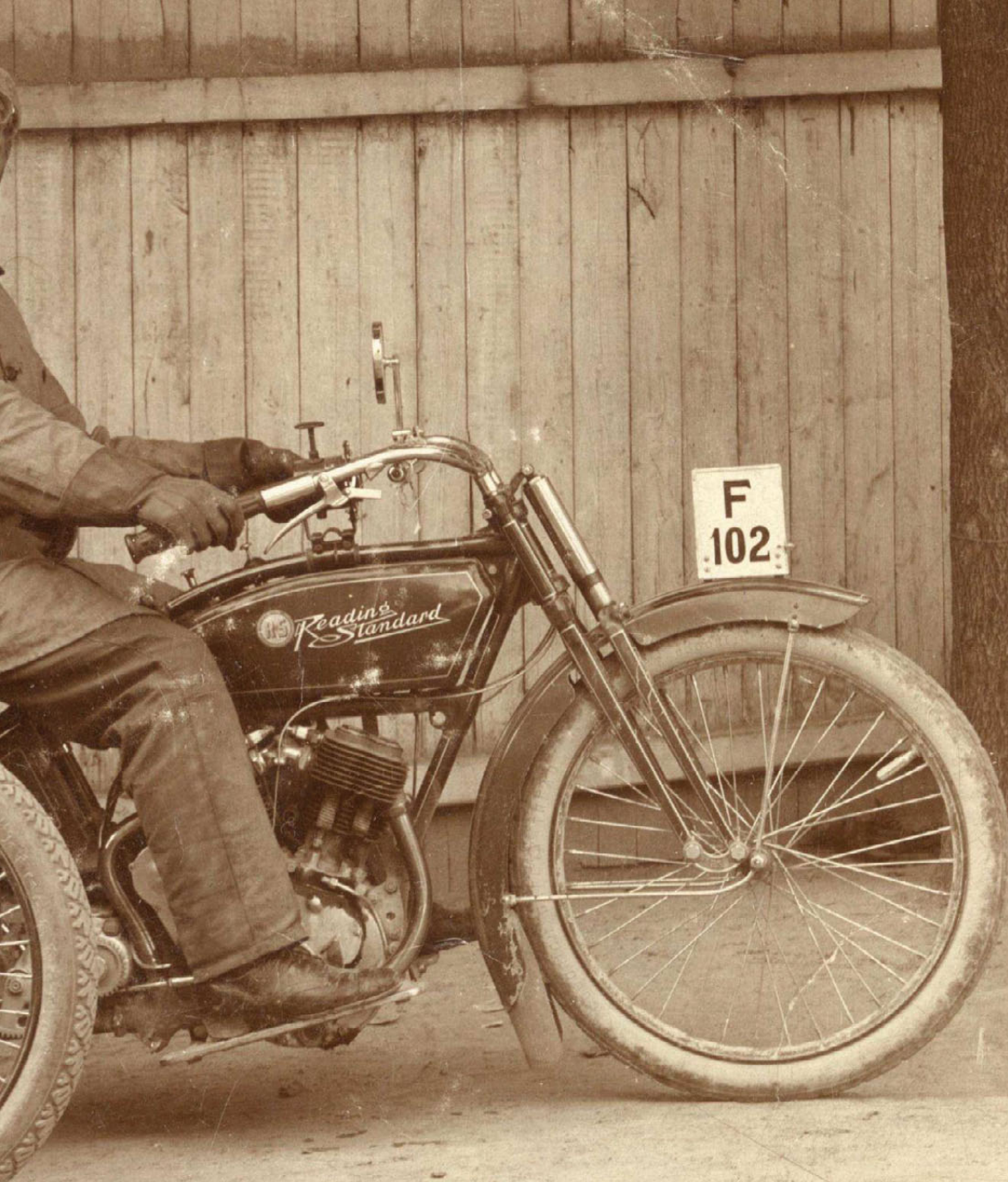
Tekst: Asbjørn Rolseth arolseth@online.no

Listen over bilmerker som ble importert av Haller, Kopsland & Co. A/S (heretter kalt HK, slik som i firmaets vingelogo) er omfattende. I alfabetisk orden personbilene American Six, Berliet, Commonwealth, Darracq, Itala og Stearns-Knight; vare- og lastebilene AEC, Caledon, De Dion-Bouton, Hurlburt, M.A.N. Saurer og Rainier, pluss

motorsykkelen Reading Standard og en amerikansk National sidevogn.

Nedre Slottsgate 1

HK ble etablert i november 1916 med en aksjekapital på 150 000 kroner, som to år senere ble fordoblet til 300 000. En bra kapitalbase – beløpet tilsvarer nesten 9 millioner i dag. Herrene bak firmaet var Georg



To Reading Standard: En gavmild mor spanderte en ny 1000 ccm Reading Standard på hver av sine sønner Knut (på F-102) og Peder Espedal. Brødrene var aktive i NMK Drammen, med Knut som den beste. Han var med på det norske laget i ISDT i 1923 og vant sin klasse. Reading Standard var lakkert i mørk grønn farge og ble importert av Haller, Kopsland & Co.

av Ålesunds fotballklubb og Romsdals fotballkrets. Kopsland som aktiv spiller, som formann i Kristiania og omegns fotballkrets og som administrator i fotballklubben Frigg.

Georg Kristian Haller var født i Tønsberg i 1889. Etter middel-skole og handelsskole var han ansatt i forskjellige banker i Tønsberg, Ålesund og Oslo. Han hadde avansert til hovedbokholder i Exportbanken da han i 1916 sluttet for å etablere bilfirmaet.

Fritz Kopsland var født i Fredrikstad i 1891. Han gjennomgikk de samme skoler som sin kompanjong og kom inn i bilbransjen i 1912, da han ble ansatt som regnskapsfører i A/S Auto i Kristiania. Etter en stund gikk han over i samme firmas salgsavdeling. I 1916 sluttet han i A/S Auto for å starte et konkurrerende firma. Han var den eneste av de tre kompanjongene med bilbransjerfaring. Nils Parmann var bankmann.

I desember 1917 flyttet HK inn i Nedre Slottsgate 1, som den gang ble omtalt som Frimurerhuset. I virkeligheten var bygningen hovedstadens første rådhus fra 1641. I nyere tid assosieres stedet først og fremst med Gamle Raadhus Restaurant. At det også har vært bilforretning der, har gått i glemmeboka. Det er heller ikke nevnt i Oslo Byleksikon.

Kompanjongene: Georg Haller og Fritz Kopsland satset stort på sin nye automobilforretning.

Gamle Raadhus

Haller, Fritz Kopsland og Nils Parmann. Kopsland og Parmann var rundt årsskiftet 1916–1917 en studietur i USA for å besøke bedrifter i bil- og motorbransjen og skaffe agenturer.

Haller og Kopsland fant hverandre gjennom en felles fotballinteresse. Haller som styremedlem i Kristiania og omegns fotballkrets, kasserer i Norges Fotballforbund og stifter

KRISTIANIA NÆRINGS- OG FORRETNINGSULV



Georg Haller.

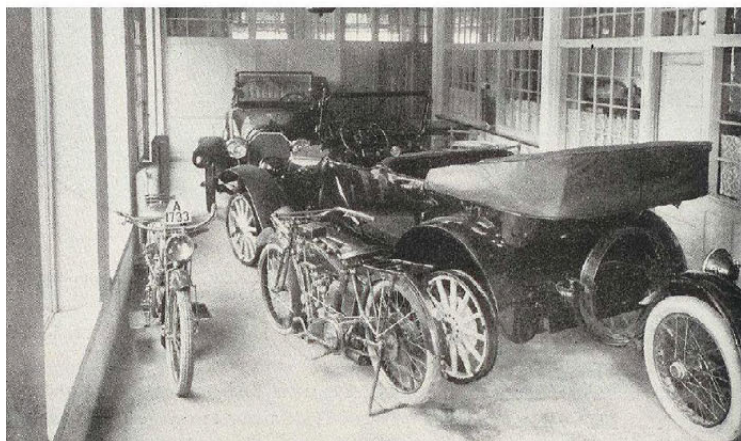
Fritz Kopsland.



Historisk bygning: Nedre Slottsgate 1, hovedstadens første rådhus, med firmanavnet til Haller, Kopsland & Co. A/S på vestveggen. Man må lure på hvordan de fikk biler inn i utstillingslokalet. Det er bare en ganske smal dobbeltdør på tverrveggen.



Anno 1641: Gamle Rådhus fotografert i desember 2024.



Tullins gate 2

Interiørfotos fra HKs tid viser at firmaet disponerte første etasje, med utstillingslokalet liggende mot Rådhusgata. Her var det plass til tre personbiler og noen motorsykler. Huset var lite egnet som forretningslokale for et bilfirma, men siden de fleste av konkurrentene også lå i sentrum var det et poeng med sentral beliggenhet.

I likhet med de fleste andre i bilbransjen på den tiden var virksomheten til HK spredd på flere adresser. I første omgang var det garasje og verksted ved Holbergs plass i Pilestredet 33, etter eget utsagn landets største garasjeanlegg med plass for 100 biler. Blant annet leide 30 av byens drosjer plass her. På nabotomta, Tullins gate 2, oppførte firmaet en toetasjes verkstedbygning. På området

ASBJØRN ROLSETH

Utstilling: Slik så det ut da det var automobilforretning i det gamle rådhuset. Stearns-Knight og Reading Standard er utstilt. Legg merke til at to av de nye bilene står uten dekk. Bilgummi var mangelvare under 1. verdenskrig. Bak langveggen med smårutet glass lå firmaets «Korrespondanceavdeling», mens døren på kortveggen førte inn til «Chefskontorene».

var det utsalgssted for bensin og olje. HK drev også sjåførskole på stedet.

HK sysselsatte til sammen 25 mann. Foruten de to «chefene» var det en salgsansvarlig, fire mann i «korrespondanceavdelingen» og tre personer på kassakontoret. I Tullins gate var det 15 ansatte.

HK markedsførte også båtmotoren Funtus, som ifølge reklamen var firmaets egen konstruksjon og ble montert i Tullins gate 2. Funtus er imidlertid ikke nevnt i Arnulf Jensens bok «Stasjonær- og båtmotorer» (2009), som omtaler ca. 450 ulike motorer solgt i Norge. Det kan tyde på at den ikke var særlig utbredt.

Alt i alt var det en bred satsing. Men konkurrentene var mange og ble stadig flere. Blant de største var A/S Auto, Bertel O. Steen, Sørensen og Balchen, Fro-Ga-Mo, Automobil-Compagniet, Motor Trading, Magnus Mortensens Automobilforretning og Lindzén & Robsahm. Det var hard konkurranse i bilbransjen i tiden under og etter 1. verdenskrig. Noen var heldige med sine agenturer, mens andre satset på feil hest. Bilfabrikker kom og gikk, det samme gjorde importørene.

Stearns-Knight, Hurlburt og Reading Standard

HK reklamerte slik for Stearns-Knight: «Elegant, kraftig personbil med ventilløs motor». Fabrikken var den første i USA som tok i bruk sleidemotor, og fra 1912 var denne motortypen enerådende i fabrikkens modeller. Stearns-Knight var en kvalitetsbil som prismessig lå på nivå med Cadillac, men ikke salgmessig. I 1922 var det registrert 11 Stearns-Knight på norske skilter.



Garagen (set ovenfra).



Reparasjonsverksted.



Smien.



Den gamle garage.

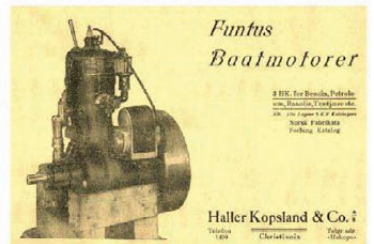


Den nye garage.

Tullins gate 2: Bilder av gammel og ny garasje, smie og reparasjonsverksted.



Stearns-Knight: En staselig Touring av årsmodell 1922.



Funtus
Båtmotorer

2 HK. for Børst, Polst, etc.
Børst, Polst, etc.
Børst, Polst, etc.
Børst, Polst, etc.
Børst, Polst, etc.
Børst, Polst, etc.

Haller Kopsland & Co. i
Tullins gate 2
Kristiania



MC og bil: Reading Standard var «Markedets sterkeste cycle» ifølge denne annonsen fra Norsk Motorblads julenummer 1921.

Også lastebilen Hurlburt var kjent for god kvalitet. Fabrikken lå i Bronx i New York og var i drift fra 1912 til 1927. Hurlburt fant imidlertid ikke mange kjøpere i Norge, i 1926 var det syv slike i trafikk her i landet.

American Six kom fra American Motors Corporation (som ikke hadde noe å gjøre med sin mye senere navnebror). Den ble markedsført som «rommelig og elegant, passende som større privatbil eller rutebil». Det var snakk om en helt ordinær mellomklassebil produsert av innkjøpte komponenter. Salget var ikke mye å skryte av – i 1922 var det registrert fem American Six i Norge.

Reading Standard var en populær motorsykel, som var fullt på høyde med sine samtidige – Harley-Davidson, Indian, Henderson og Excelsior. Reading Standard ble mest kjent for robuste V-twin maskiner på 990 og 1170 kubikk, og merket

KRISTIANIA NÆRINGS- OG FORRETNINGS-LIV

LIBRARY OF CONGRESS



Rainier på rekke og rad: Skrytebilde med tre Rainier foran Haller, Kopslands lokaler. Første bil er A-3778 merket National Theatret, nummer to er A-3774 tilhørende Grosserer Hans Gude og nummer tre er A-3664 eid av Grosserer Gustav Renberg. Gude var papirgrossist og Renberg grossist i jernvare og kjøkkenutstyr.

solgte bra både i Sverige, Danmark og Norge. Fabrikken svenskåttede konstruktør Charles Gustafson, som sto bak motorkonstruksjonen, gikk senere over til Indian. Sverre Gerber i NVMC anslår at HK solgte et par hundre Reading Standard, noe som betyr at det var firmaets beste agentur. En håndfull av dem eksisterer i dag.

Commonwealth, Rainier, M.A.N. og Caledon

Commonwealth var et amerikansk merke i mellomklassen, som dukket opp i 1917. HK reklamerte med at bilen var «let og elegant, og meget billig i drift». Hvor mange som ble solgt av dette merket, gir bestanden i 1925 en pekepinn på. Da var det registrert 23 av dem. De to franske merkene Berliet og Darracq var velkjente. I 1926 rullet det 32 Berliet og 23 Darracq på norske veier, men i disse tallene var det også biler solgt av andre importører.

Av M.A.N. (egentlig M.A.N. Saurer) ble det bare solgt en håndfull lastebiler. Bedre gikk det med Rainier, som var en av

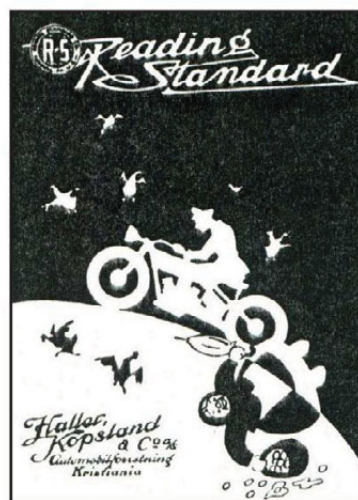
tidens mange små amerikanske lastebilprodusenter. I 1925 gikk det 38 Rainier i trafikken, mange av dem tilhørte kjente firmaer i hovedstaden.

Skotske Caledon var en sak for seg. HK hevdet å ha solgt ca. 50 slike 3-tonns lastebiler i løpet av sommeren 1919. En skamløs overdrivelse, for i 1922 var det bare registrert åtte Caledon i Norge.

Konkurs og nye firmaer

HK ble slått konkurs i 1922. Driften ble straks videreført i nytt firma Geo. Haller & Co. A/S, der Haller var innehaver sammen med Torfinn Ødegaard og Charles Jakob Wilsgaard. Kopsland var ute av dansen.

I neste runde (november 1923) endret Geo. Haller & Co. A/S navn til Ødegaard & Wilsgaard A/S med Torfinn Ødegaard (1881–1972) som disponent. Nå var også Haller ute av dansen. Snart også Wilsgaard. Han var ingeniør og ble i 1926 utnevnt til bilsakkyn-dig i Finnmark. Samme år ble virksomheten flyttet fra Nedre Slottsgate 1 til Rådhusgaten



Reading Standard: Hønene flakser vettskremt omkring, kona ligger i grøfta med knuste egg, men smiler likevel, kanskje fordi hun så at det var en Reading Standard som freste forbi. Kreativ markedsføring anno 1921.

30 B, som lå to hus lenger opp. Men på det tidspunktet var flere av merkene i porteføljen forsvunnet fra markedet.

Commonwealth ble reorganisert i 1922 og gikk inn i Checker, som bare produserte drosjebiler. Verre var det at Reading Standard stengte fabrikkporten i 1923 etter 20 års drift. American Six var historie i 1924. Både Hurlburt og Rainier forsvant fra scenen i 1927, likeså Caledon. Stearns-Knight holdt det gående til børskrakket

i 1929, men ble mer og mer et luksusmerke som ikke passet for det norske markedet.

Og hva med de andre? Salget av AEC ble det aldri noe fres over. Itala-agenturet gikk over til Thrane Steen i 1925. Darracq og DeDion-Bouton hadde ikke draget på nordmenn på 1920-tallet. Ødegaard & Wilsgaard annonserte fortsatt for Berliet i 1927, men det salget var heller ikke mye å leve av.

Situasjonen var vanskelig. De gode agenturene var opptatt. GM-merkene, Ford, Dodge, Chrysler, Federal, Citroën, Opel, Fiat, Hudson, Nash, Graham, Hupmobile, International, Star, Durant, Packard, Studebaker og Willys hadde alle sine importører. Å finne et ledig merke med potensial for volumsalg var nærmest umulig.

Det var egentlig bare å pakke sammen og slå av lyset.

Over til Citroën og pelsdyr

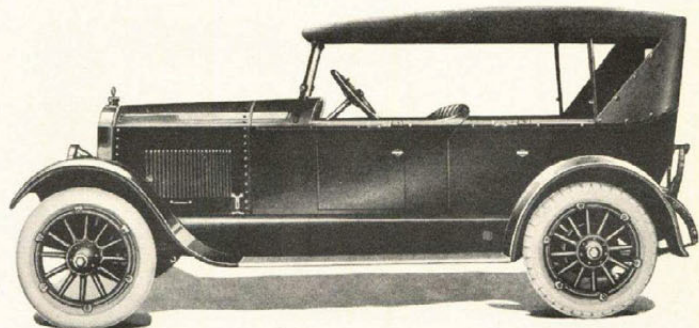
Hva er det som står igjen etter virksomheten? Interiøret i det gamle rådhuset ble ødelagt i en brann i 1996, men bygningen står der og er restaurant i dag. Anlegget i Tullins gate 2 / Pilestredet 33 med verksted, bensinstasjon og garasjer fortsatte å være en aktuell adresse for hovedstadens bilmiljø i mange år, drevet av forskjellige firmaer. Tomteområdet ble sanert for å oppføre Shell-gården, som sto ferdig i 1961.

Hvordan gikk det så videre med personene bak virksomheten? Fritz Kopsland titulerte seg som selger, han var blant annet ansatt hos Norsk Citroën på 1930-tallet. Han døde i 1941.

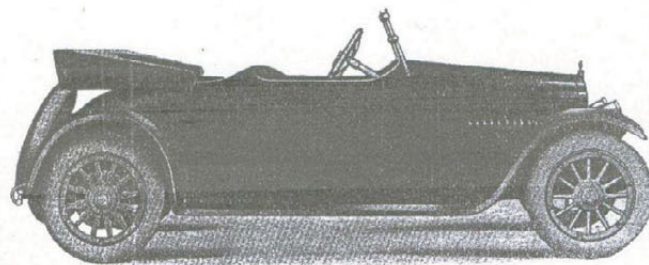
Georg Haller forlot bilbransjen for godt. Han startet først Norske Romanforlag i 1925, i 1929 begynte han å utgi publikasjonen «Norges Næringsveier i Tekst og Billeder», men fra 1930 satset han på pelsdyr. Først med Geo. Hallers Pelsdyrkontor A/S, som tok seg av etablering av pelsdyrfarmer, deretter med Norsk Reveførkompagni. Da han døde i 1961,

COMMON-
WEALTH
MOTORS
COMPANY
CHICAGO
ILLINOIS

Price \$1595
Sportster 1765
Sedan 2465



Commonwealth: En helt ordinær amerikaner i mellomklassen, slik den ble presentert i «Handbook of Automobiles 1921».



Generalagenter for følgende merker:

„Berliet“ franske person- og luxusautomobiler.
„Darracq“
„Stearns Knight“ Amerikanske person- og luxus-
„American Six“ automobiler.
„Commonwealth“
„Rainier“ amerikansk vare- og lastebil $\frac{3}{4}$, 1, $1\frac{1}{2}$ tons
belastning.
„Saurer“ tyske omnibusser, og lasteautomobiler (2-3tons
belastning).
„Reading Standard“ 16 HK. motorcycle. (86×102)

Agenter for det verdenskjendte gummimerke:

„Michelin“

Rekvisita - Reservedeler - Gummi

Reparationsverksted i egen eiendom Tullingsgt. 2.
Åpent nat og dag for salg av benzin, olje og
rekvisita.

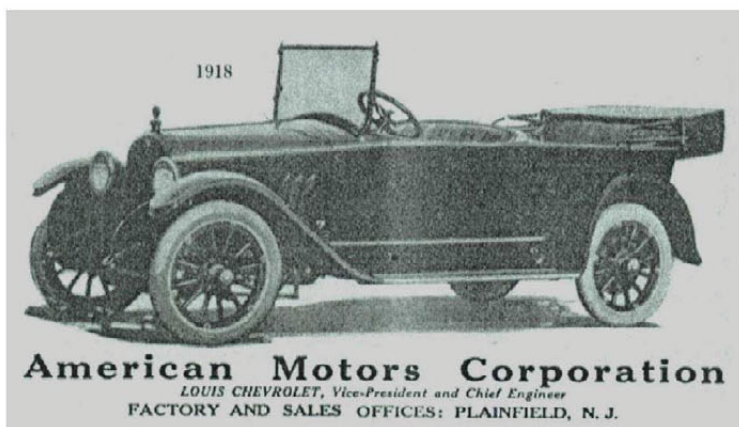
Autorisert chaufførskole. Enkelttimer for damer
og herrer. Sluttede partier mottas.

Forlang offerter, katalog og demonstration.

HALLER, KOPSLAND & CO. AS
Automobilforretning.

Kontorer og utstilling:
N. Slotsgt. 1.
Telefoner: 1409, 2915.

Garage og reparationsverksted:
Tullingsgt. 2.
Telefon: 21691.



American Six: Selveste Louis Chevrolet var visepresident og sjefingeniør for American Motors Corporation, som produserte American Six fra 1917 til 1924. Annonse fra 1918.



Hurlburt: 1917 Hurlburt dump truck fotografert i USA. Hurlburt hadde en V-formet messingradiator som ga lastebilen et påkostet preg.

var han innehaver av Oslo
Bundtmakerforretning.
Nils Hovland Parmann
(1871–1951) fortsatte sin

karriere innen bank og ble
banksjef. Hva Torfinn Ødegaard
(1881–1972) drev med er
uklart. Charles Wilsgaard ble

Utalget i 1920: Her er også Saurer kommet med, som i senere annonser ble kalt med sitt riktige navn: M.A.N. Saurer. Michelin-agenturet var også på plass.

senere bilsakkyndig
i sin fødeby Tøns-
berg, der han døde i
1958.

Da gjenstår det
bare å gi menyen
på Gamle Raadhus
Restaurant et
bilhistorisk preg.
Hva med en Steak
Stearns-Knight, en
American Six Burger eller en
Hellefisk à la Hurlburt? Til
dessert blir det selvfølgelig
en Crème Berliet.

Undersøk allerede **nu**, hvad det franske bilmerke

„Berliet“

byr paa av priser og kvalitet i 1927!

De blir absolut **behagelig overrasket** enten det
gjælder **person-, rute-, vare- eller lastebiler!**
„En „Berliet“ til ethvert formaal“

Indhent tilbud fra eneforhandlere

ØDEGAARD & WILSGAARD AS
AUTOMOBILFORRETNING
OSLO

RAADHUSGT. 30 B TELF. 23605 — 21113

Siste kapittel: Ødegaard &
Wilsgaard var siste ledd i firma-
historien. Annonse fra 1927.

Kilder: Kristiania Nærings- og Forretningsliv. Bind II. 1921,
Norsk Motorblad og Motorliv – div. utgaver,
Norges Handels-Kalender – div. utgaver,
Adressebøker, nettsider, eget klipparkiv.
Opplysninger fra Sverre Gerber.



1990 Volvo F16: Kongen på skauen!

Familien Voldmo Holen på Midtskogsberget i Trysil har en rekke godbiter i vognskjul og garasjer. Med tømmerkjøring i blodet er det ikke så rart at de også har en strøken Volvo F16 med tømmerpåbygg. Snakk om å være kongen på i skauen!

Tekst og foto:
Tormod Granath-Magelssen

Jeg spoler tiden tilbake til vinteren 1987. Jeg hadde akkurat blitt den stolte eier av en hvit collegegenser med påtrykt reklame. Det var da også noe å bli stolt av, tenker du kanskje, men vent med spydighetene til du hører resten. Genseren hadde nemlig teksten Volvo Power 470 over hele brystet, en reklamemenser for nye Volvo F16 som nettopp var

lansert. Jeg husker fortsatt hvilke reaksjoner den førte til blant yrkessjåfører jeg møtte. «Den må gå fælt», «Det der er helt rått», og «nå kan vel ikke lastebilene få fetere motorer» var blant gjengangerne. Jeg mumlet litt forsiktig at, jo da, dette er groomme saker som virkelig trekker i bakkene. Jeg turte ikke å rope at min lastebil-karriere bare hadde vart i ett år,



Skogen konge: Volvos sterkeste var beregnet på tungtransport og tømmerkjøring.

og at «redskapen» jeg kjørte var en Volvo FL6.14.

Vi spoler frem til 2018 og konstaterer at Volvo F16 i dag skaper minst like mye entusiasme som for 30 år siden. Når det gjelder collegegengens har den havnet i søpla for mange år siden. Synd, for selv om den hadde krympet så den ikke passet artikkelforfatterens smukke kropp lenger, hadde det

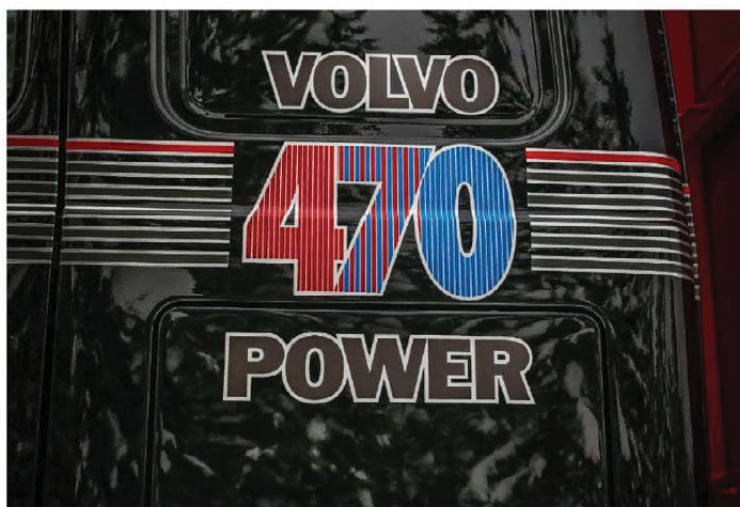
fortsatt vært stas å henge gengens på vegg.

F16 for tømmer

– Bilen ble solgt ny i Østfold, til lastebileier Per Steinar Wister fra Skjeberg, og ble registrert 5. januar i 1990. Han skal ha kjørt for Hans Myrene Transport i Halden, forteller Kjetil Voldmo, som er den stolte eier av den flotte Volvo tømmerbilen. ►



Flott: Ravnsvar hytte med herlig F16-dekor. Stripesettet er nyprodusert etter originale maler. «Volvo 470 Power» er derimot nos-dekaler som Kjetil har fått tak i. Volvo F16 ble for øvrig bare levert med sovehytte, med «sixpence»-hytte som her, eller Globetrotter.



Rått: Volvo 470 Power var rå saker den gang. 16 liters motor med en effekt på 465 hk og et dreiemoment på 2150 Nm.



Flere god-biter: Kjetil Voldmo som driver Holen Transport, har flere gamle lastebiler i vognparken. Deres Volvo F16 tømmerbil er en av dem.



Tidsriktig: Bergs Fegen har montert et av de første tømmerpåbyggene de produserte på lastebilen til Kjetil.

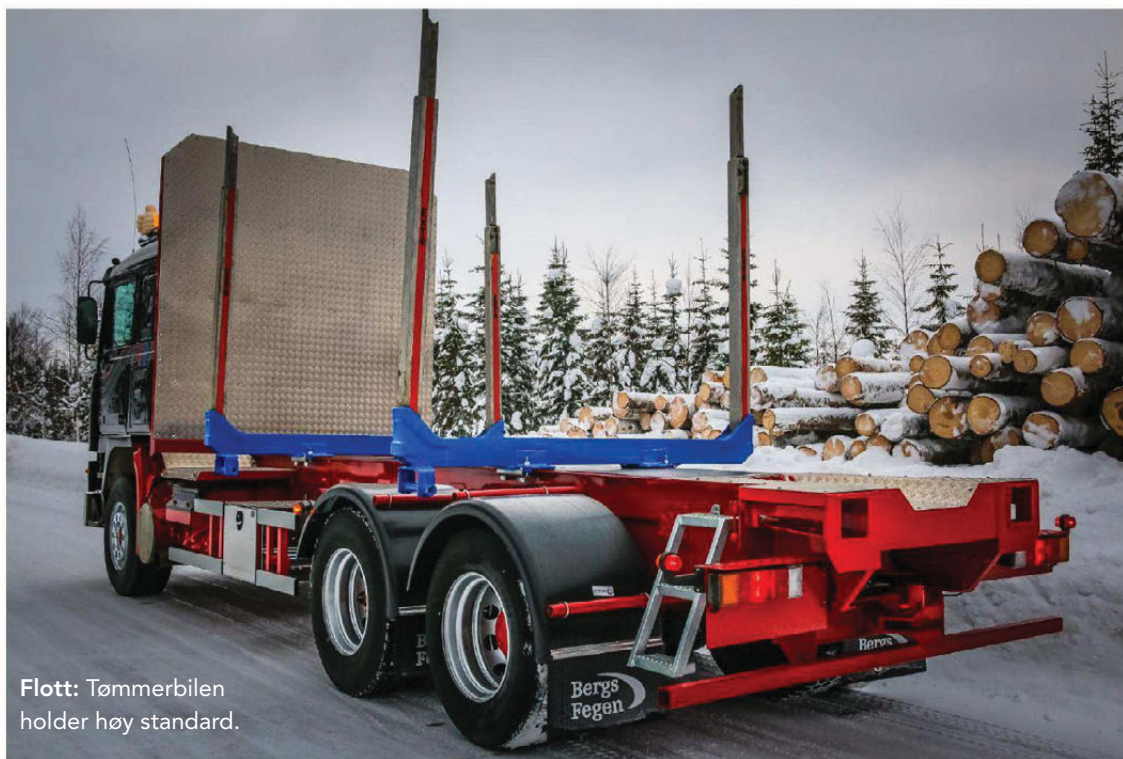
Lastebilen hadde åpent plan. Planpåbygget skal ha vært flyttet over fra en eldre lastebil til den nye Volvoen. Med svart lakk, de fine F16-stripene og Volvo 470 Power-merker var det snakk om en grom lastebil. Wister hadde Volvoen frem til 1998 da den ble byttet inn i en Scania. Deretter ble den solgt til Dal Bygg som også byttet plan på den. Det gamle planet hadde tunge sidelemmer av tre, mens den nå fikk et påbygg med aluminium i lemmene. Dal Bygg brukte bilen frem til 2013 da den ble solgt.

Pent brukt

– Lastebilen har blitt pent behandlet hele tiden, og hos Dal Bygg rullet den ikke veldig mye. Jeg kjøpte Volvoen i Gausdal i 2014. Den var i veldig god stand, både teknisk og når det gjaldt rust. Jeg fant ingenting i hytta eller ramma, så dette var et fint utgangspunkt for å få en fin bil, forteller Kjetil til Norsk Motorveteran.

Som sagt så var hytta veldig fin og trengte lite jobb for lakkering. Når det gjaldt ramma så er den sandblåst i to omganger for grunning og lakkering. Innvendig er bilen veldig fin og foreløpig er den originale innredningen urørt. Utvendig har det vært litt detektivjobb for å få tak i stripesett og Volvo Power-merkene.

– Vi klarte faktisk å få tak i



Flott: Tømmerbilen holder høy standard.



Pressebilde: Toaksla trekkvogn var vel ikke akkurat førstevalget for de som kjøpte F16. Den store Globetrotter-hytta var populær, men ikke som tømmerbil.

nye originale Volvo Power-merker til slutt, mens de fine stripene måtte vi nyproduserte. At det skulle være så vanskelig hadde jeg ikke trodd. Flere firmaer prøvde seg, men klarte ikke oppgaven tilfredsstillende. Til slutt fikk vi napp hos et svensk firma som heter Adolfs-son Skytt & Dekor AB i Åmotsfors. De fant ut at det originale stripesettet hadde blitt produsert i Danmark. Originalmalene fantes fortsatt og det svenske firmaet fikk produsert opp nytt stripesett ved hjelp av originalmalene. Jeg vet ikke hva det er, men jeg synes dekoren



Rørt til tårer: Det er noe nasjonalromantisk over dette bildet.



Detaljene avgjør: Lokket til batterikassa ser kanskje helt ordinært ut, men den vannrette pressingen over låsene er en tidsriktig detalj som ikke finnes på dagens nyproduserte lokk.



Klar for kran: Da bildene ble tatt var ikke den gamle tømmerkranen ferdig restaurert. Men det er den nå.



bra, og Kjetil har en avtale med påbyggeren om at de skal få bruke lastebilen til promotering på messer hvis de ønsker det. Og på Lastbil 2018 på Elmia sto lastebilen utstilt hos Bergs Fegen og fikk stor oppmerksomhet.

Volvo F16

Etter suksessen med Volvo F10 og F12 så Volvo for seg at det ville bli et marked for sterkere motorer. I 1987 sjokkerte de lastebilentusiastene med å lansere Volvo F16 med 465 hk (selv om det står 470 Power på bilene). Motoren på 16,7 liter hadde fireventilsteknikk og overliggende kamaksel, og fikk selskap av en helt ny og sterkere 12-trinns girkasse (SR2000) med range og split, som skulle takle momentet på 2150 Nm. Til sammenligning kan vi jo ta med at dagens Volvo FH16 i sterkeste versjon har 780 hk og 3800 Nm!

Volvo så for seg at lastebilen ville være midt i blinken for tømmertransport, spesialtransport og australske roadtrains. Også kunder som kjørte i områder med mye tunge bakker skulle sette pris på den nye sterke lastebilen. At den i tillegg fikk en veldig kraftig motorbrems skal ytterligere ha bidratt til at Volvo F16 ble populær. Etter hvert økte effekten til 485 og 500 hk. I 1993 ble den nye FH-serien introdusert og F16 ble erstattet med FH16.

Norske kunder satte stor pris på Volvo F16 og allerede ved årsskiftet 1987/88 hadde Volvo Norge fått 50 kontrakter.

Flere planer

– Lastebilen er jo ikke helt komplett ennå. Vi har restaurert en tidsriktig tømmerkran, en Epsilon 7.73, mens tømmerhengeren ikke er klar. Det er en tømmerhenger fra Närke som vi har tatt vare på som skal restaureres etter hvert. Vi synes vi har fått til en tidsriktig tømmerbil. Det var vanlig med «sixpence-hytte» på tømmer-

I sitt rette element: En kollega stopper opp for en kjapp prat.

gjør bilen veldig tøff, sier Kjetil entusiastisk.

Tømmerbil

– Volvoen var jo egentlig en lastebil med åpent plan. Hvorfor valgte dere å bygge den opp som en tømmerbil?

– Det er egentlig sønnen min Anders Voldmo Holen som var veldig ivrig på det. Vi har jo en samling med mange veteranlastebiler her, men den yngre generasjonen er mer ivrig på disse modellene, enn de helt gamle lastebilene vi har. Dessuten kjører Anders tømmerbil til daglig så da er det jo ekstra moro, svarer Kjetil.

Det er tømmerpåbyggeren Bergs Fegen, som holder til i Fegen i nærheten av Ullared, som har stått for påbygget. Det er faktisk en historisk utgave selv om man ikke vet eksakt hvilket år påbygget er fra, men det skal være et av de første tømmerpåbyggene til Bergs Fegen. Resultatet har blitt veldig



Tømmerkranen: En Epsilon E 7.73 fra 1989 er nå restaurert og klar.



På Elmia: Bergs Fegen brukte bilen til Kjetil som blikkfang i forbindelse med den store transportmessa Lastbil 18, på Elmia i Jönköping.

bilene den gang, men egentlig burde vel chassiset vært et 6x4-chassis med stålfjærer, ikke 6x2 som på denne. Men vi kommer jo til å kjøre en del tom, på treff og lignende, og da er det viktig med komforten. En gammel 6x4 med stålfjærer er jo en «jernhest» å kjøre tom, avslutter Kjetil Voldmo, stolt eier av sin Volvo F16 tømmerbil. Snakk om kongen på skauen! ☺

PRIVAT

Komplett: Kjetils flotte Volvo F16 med tømmerpåbygg og kran på besøk hos Volvo Museum i Göteborg for en tid tilbake.



Purka med plogen

Overskriften innbyr til lesernes fantasi. Bildene forteller vel noe om hva dette skal handle om, ellers kunne tittelen vært etterfulgt av skriverier i uendelig mange retninger.

Tekst: **Asle Wang**

24. februar 1951 ble det i Drammensmarka målt to og en halv meter snø. De fleste av oss har 2,4 meter under taket. Tenk dere den høyden og litt til med snø på flatmark. Klart at slike mengder – lenge før farevarslene var oppfunnet – ga utfordringer som ikke kunne løses i en håndvending. Så snørik var denne vinteren at

tømmerhuggere som lå i Vassfaret ikke kom seg noen steder og sto i fare for å gå tomme for mat. En liten Piper Cub fløy inn forsyninger. Kanskje hadde disse karene tatt mot slipp før? Den gang våpen, nå mat. Hvem vet ...

Snøhøl

Konnerud er et snøhøl som den gang i 1951 lå i Skoger kommune i Vestfold fylke, en kommune som ble innlemmet i

Drammen kommune og Buskerud fylke i 1964. Når det snør og blåser dag ut og dag inn ble det umulig å holde alle veier åpne. Blant annet veien som gikk til kommunedelet mot Nedre Eiker, veien til Mjøndalen. Over to kilometer innover skauen var folk værfaste ei hel uke. Ganske mange hadde sin bopel langs denne strekningen.

Redningen skulle bli han som til vanlig hadde denne brøyteroden, tusenkunstneren Erling

Jahn-Larsen, brøytebilen «Purka», og tyve mann fra Konneruds befolkning. Tyve mann med snøskuffer. Veien var en del av Erlings brøyterode, men pga. været hadde han måttet gi opp å holde åpen. Blant den eldre innfødte garde er «Purka til Erling» et begrep. Det har blitt sagt at det var en Horch, men det var det nok ikke. Derimot en Einheitsdiesel som sto igjen etter tyskerne. Kanskje en Henschel, det ligner



Tung jobb: Tysk Einheitsdiesel produsert rett før krigen i strabasiøst arbeid.

i uttale mest på Horch. I tillegg til Henschel ble denne biltypen produsert av Daimler-Benz, Borgward, Vomag, Krupp, Magirus, MAN og Büssing-NAG.

Disse bilene var populære som brøytebiler etter krigen. De hadde sekshjulstrekk, firetrinns kasse, høy- og lavserie, sperre i transferkasse og på alle tre aksler. Motoren, en 80hk diesel, var et samarbeidsprosjekt mellom Henschel, MAN og Humbolt-Deutz. 14 500 slike



FRA ERLING JAHN-LARSENS FAMILIEALBUM

biler ble bygget og flere av dem havnet i Norge. Noen finnes fortsatt her. Jahn-Larsens bil som sådan var nok teknisk sett relativt uforandret fra det opprinnelige, men at han kan ha konstruert og laget brøyteutstyret er meget sannsynlig. Og han bygget en skikkelig førerhytte på den. Det var også flere vinsjer på vogna som etter utsagn skulle være utfordrende å håndtere. Dette underbygger også at det må ha vært en Einheitsdiesel, ifølge de som har kunnskap om saken var og er biler av «Purkas» type noen svin å kjøre. «Purka» hadde sin egen plass inne i en stor garasjebygning ved ei lita elv, og hardnakkede rykter sier at bilen fortsatt står

der. At så er tilfelle kan avkreftes her og nu.

Slagghaugen

Utenfor denne garasjen, på en gammel slagghaug etter den lokale gruvedriften sto det for noen år siden kanadiske militær-utgaver av både Chevrolet og Dodge. Slagghaugen består av after, altså rester etter utvinning av metaller. Den har ligget der siden 1740-tallet og er fortsatt ikke begrodd av så mye som et strå. Intet vokser på noe som inneholder skumle mengder bly, kobber og arsenkis. Er ikke fluer der heller. Den særpregede Canada-Chevroleten med frontruter som heller innover og den stilrene

Mye snø: Drosjeeier Edvind Eliassens 1947 Hudson illustrerer de store snømengdene.

Dodgen hadde en trist tilværelse der på haugen. Sammen med lange rør, tønner, utslitte hjul, jernbjelker, bildeler og trelast i både kurante og ukurante dimensjoner, ja akkurat slik det for ikke lenge siden så ut hos alle landets mange selvhjulpne og ofte selvlærte trollmenn.

Det har blitt gjort iherdige forsøk på å finne ut hva som ble skjebnen til «Purka». Den alltid imøtekommende Erik Jostad på Maura, han som antagelig er en av dem som har best oversikt over tyske militærbiler i Norge, ble kontaktet. Hans bidrag til denne historien bringer oss



ERIK JOSTAD

Reddet: Overlevd Einheitsdiesel.

innom det overnaturlige og til en tragedie.

Synsk

En synsk kar i Valdres var ekspert på å finne bortkommet sau, han hadde hyppige oppdrag for lokale bønder. Han fant ikke bare sau, han fant mye annet rart også. Denne fyren ble av en ivrig ung mann – altså nevnte Jostad – for mange år siden spurt om han kunne «se» hvor det hadde blitt av en Krupp Protze som hadde gått i Svelvik. Gutten som spurte er nå en godt voksen mann, men like ivrig. Han er en av få som regelmessig kjører tur med tanks på veiene i nærområdet der han bor. Den synske fyren kunne fortelle at en slik Krupp hadde vært involvert i en dødsulykke i et steinbrudd i Drammen. Og tro det eller ei, men folk i Kobbervikdalen Pukkverk kunne den gang bekrefte at det var skjedd en fatal ulykke med en gammel tysk militærbil der. Vraket ble solgt til en mann på Konnerud kunne det fortelles. Konnerud, som den gang ikke var på langt nær så stort som nå, ble saumfart og bak garasjen til Erling fant den unge bilentusiasten hjul og girkasse til en Krupp. Så får hver og en gjøre seg opp egen mening om synske folk og deres evner. Alle spor etter



HENRY STUBBERUD/SKOGER OG KONNERUD HISTORELAG

«Purka» har derimot stoppet, men dersom noen har opplysninger derom tas de imot med største takknemlighet.

Men så var det brøytejobben. Veien fra det for lengst nedbrente, men engang velkjente og snobbete Konnerudkollen Turisthotell og innover var dekket av 70 cm snø, snø som den siste uka var tråkket godt til av folk, hester og sleder. Ut mot de 2–3 meter høye brøytekanterne lå det inntil en halvannen meter fokksnø. Selv med dagens redskap ville slike oppgaver

vært utfordrende. Erling Jahn-Larsen, «Purka» og de tyve spadeutstyrte menn fra Konneruds den gang 1800 innbyggere, gikk på oppgaven lørdag 24. februar 1951. «Purka» skulle virkelig få kjørt seg. Det var frem og tilbake inn i snøfonnene med spissplogen i front. Mer som en okse enn som ei purke. Klokken fire på ettermiddagen gikk startskuddet ved hotellet og kvart over tolv på natta nådde de Eikerdelet drøyt to kilometer lenger inn. Der inne ved Ormetjern tok de seg en velfortjent pause før returen. Man må vel anta at omsorgsfulle hustruer hadde sendt med både kaffe, brødskeer og kaker. De fleste som var med kosa seg sikkert med en røyk også, endog en tynn en for alt vi vet. De påfølgende dagene kjørte Erling stadig innover med «Purka» for å finpusse.

Erstattet

Veien har vært åpen siden 1951. «Purka» er nok død, men minnene lever.

Purka» var å se i lokalmiljøet langt ut på 1960-tallet, men allerede i 1954 fikk den mye mindre å gjøre. Da gravde Erling dypt i lommene og kjøpte ny redskap av Bertel O Steen.

I jobb: Purka foran Dravn vei-høvel.

Mercedes-Benz Unimog 401. Den var adskillig nettere og mye billigere i drift enn en Einheitsdiesel. På denne hybriden mellom traktor og bil ble det montert egenkonstruert brøytefeste, trekkbom og vinsjer etter egne spesifikasjoner. Den lille maskinen fikk et tøft dagligliv i skauen og i snøhaugen, men fikk også gjøre nytte som transportmiddel på ferieturer. Mor og far i den trange hytta, datter og sønn bak på det bitte lille lasteplanet. Komfortabel og rask reisemåte? Nepp!

En eller annen gang for over femti år siden knakk et vifteblad og slo hull i radiatoren. Siden den gang har den stått på samme plass i eierens hage. Med full tank diesel. Våren 2024 ble det pumpet luft i dekk og slanger fra Askim Gummivarefabrikk. Vitner om god kvalitet da tre av hjulene holder på lufta flere måneder senere. Traktoren, bilen eller hva den skal kalles ble forsøkt startet under det store lastebiltreffet på Norsk Motorhistorisk Senter. Det gikk nesten. Maskinen er en morsom liten sak som fortjener å få et nytt liv, den kan selges til seriøs entusiast.



ASLE WANG

Sliten: 1954 Unimog 401 som ønsker seg et kjærlig hjem.



**LA
MENN
VÆRE
MENN**

Dynaspheren, et elektronisk bensindrevet enkelthjulskjøretøy med hastigheter opp mot 50 km/t, blir testet på Brean Sands av oppfinneren, den elektriske ingeniøren John Archibald Purves (1870–1952), den 2. februar 1932 i Weston-super-Mare, Somerset, England.

**VI
menn**

Tysk tømmertransport: Langt lass for



Mens tømmertransport i Skandinavia oftest gjøres med lastebiler med tilhengere, gjøres det annerledes i deler av Europa, spesielt Tyskland. Der er det vanlig med lastebiler med 6x4 og selvstyrte tilhengere på grunn av stammer på opptil 25 meters lengde. Her ser vi tilbake på en transport for 40 år siden.

Tekst og foto: Gerlach Fronemann
Bearbeidet av: Tormod Granath-Magelssen

Da jeg bodde en stor del av livet mitt i området ved Schwarzwald, nær grensene til Frankrike og Sveits, ble jeg tidlig fascinert av tømmertransport i de store skogene i fjellområdet. På begynnelsen av femtitallet ble det ofte utført med hest og vogner eller med traktorer av merkene Hanomag og Lanz-traktorer. Noen brukte også 4x2 lastebiler med enakslede tilhengere med manuell styring av tilhengerakslingen utført av sidemannen. På vei til lastestedet var denne boggien lastet på lastebilen, heist opp ved hjelp av vinsjen som ble brukt til å laste stammene på transportkombinasjonen. Boggiens plassering i

kjøretøykombinasjonen var avhengig av hvor lange tømmerstokkene var. Denne løsningen var for øvrig også ganske vanlig i Norge før i tiden.



Ekte hestekrefter: Tradisjonell hestetransport av langt tømmer i sentrale Schwarzwald på begynnelsen av 1920-tallet.

Utover femtitallet ble det vanlig med 2-akslede dollyhenger der akslene ble styrt av tømmerlasten, som var den eneste faste forbindelse mellom

lastebil og dolly bortsett fra luftslanger og strøm.

Ivrig ungdom

Da jeg vokste opp i Oppenau, der internasjonalt kjente DOLL Fahrzeugbau holdt til, så jeg ofte de ekstremt lange tømmerriggene kjøre sakte rundt de to smale hjørnene av gaten i sentrum. På et metallsete som på gamle landbrukstraktorer satt hjelpemannen under stokkene og vred på rattet på tilhengeren. Da det var en butikk like inntil gaten, måtte han passe på at stammene, som ofte nådde fem meter over enden av tilhengeren, ikke traff butikkvinduene. Men noen ganger skjedde det. Vinduet knuste, og krangelen ►

40 år siden



Lang last: Ludwig Maiers MAN 26.321 6x4 med selvstyrende dollyhenger frakter tømmerstokker opp til 25 meter.



Tømkjøring: Tømmertransport foregikk fremdeles med hest på 40- og 50-tallet i Oppenau, Schwarzwald.



Lang historie med å bygge tømmerbiler: En Doll-kombinasjon på slutten av 1920-tallet, sannsynligvis en Benz 5K3.



Av med tømmeret: Lossing av middels lange stokker.



Bileieren: Ludwig Maier sverget til MAN, men Mercedes-Benz og Krupp kontrollerte markedet i Schwarzwald inntil Krupp ble overtatt av Mercedes. Da byttet en rekke Krupp-kunder til nykommeren Scania.



Børster: Rengjøring av rester fra lasten før lasting av tilhengeren opp på lastebilen ved hjelp av vinsjen.

mellom sjåførene og butikk-eieren varte helt til politiet ankom!

Fram til sekstitallet ble stammene lastet med ståltau med vinsjer, en fra lastebilen og en fra tilhengeren. De ble festet i de to endene og trakk den på lastebilkombinasjonen. Ved lossing ble lastesikringen av stammene åpnet, og stakene tippet ned og stammene trillet av ved sagbruket. Dette var en svært farlig øvelse og det skjedde mange ulykker, noen med dødelig utfall. Derfor var det et stort fremskritt da de første tømmerkranene kom på markedet.

Noen uker før jeg skulle fylle 16 år bestemte jeg meg for å tjene litt penger i skoleferiene. Emil Doll, en av tre brødre som eide Doll-selskapet, gikk hver middag forbi huset vårt. Jeg

spurte ham om å få en jobb. Dagen etter sa han til meg: «Gå til fabrikken og kontakt formannen.» Som sagt så gjort, og jeg fikk jobb der, blant annet med å montere fjærer på BPW-aksler og hjelpe til med å montere påbygg. Et par år senere tok jeg lastebillappen og

kunne tjene til livets opphold ved å kjøre tømmerbil. Stort sett gikk det i transport av tømmer til snekkerverksteder i nærområdet.

Ludwig Maier

I 1984 begynte jeg å jobbe for fagblader som skrev om

transportbransjen. En av de første historiene jeg fikk på trykk var om transport av langt tømmer med eieren av en MAN 6x4 med tømmerpåbygg med kran, samt selvstyrende tilhenger for transport av tømmer opp til 20–25 meters lengde. Lastebileieren het Ludwig Maier og hans familie hadde drevet med tømmertransport i mange tiår.

Lastebilen var en MAN 26.321 6x4 utstyrt med en kraftig kran og når han kjørte uten last ble den korte selvstyrende tilhengeren vinsjet opp på «ryggen» av lastebilen. Dermed ble det en sterk og smidig lastebil på vei inn på trange områder for lasting av tømmerstokkene.

«Hva blir det, en historie om meg og min virksomhet?»

Ludwig var ganske skeptisk da jeg spurte ham mens han



Siste tur: Den aller siste hestedrevne transporten av langt tømmer rundt 1963. Dette er faren til en skolekamerat av artikkelforfatteren.



Presisjon: Franz aktiverer vinsjen, mens Ludwig styrer hengeren nøyaktig på plass med et ratt bak på hengeren.



Stort Mikado-spill: For å plassere traileren i riktig posisjon, skyver Franz den med første stokken bakover og laster deretter den neste.

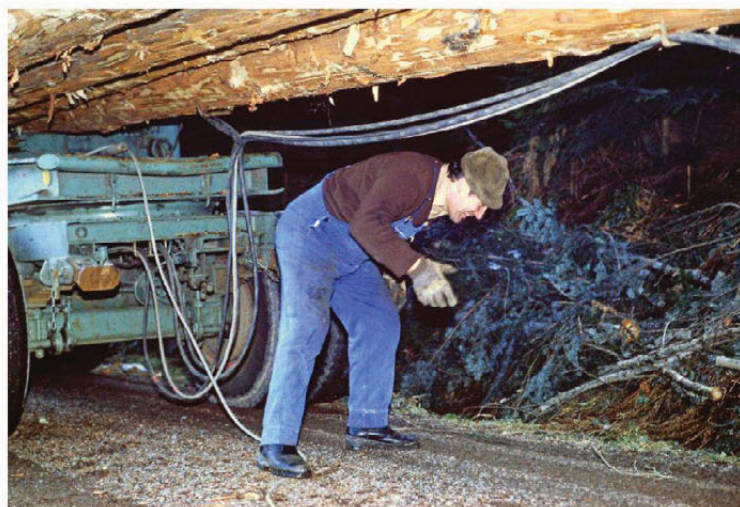


For lang for loven: Ludwig må korte inn de lengste tømmerstokkene med motorsagen.

losset i desember 1984, men gikk til slutt med på at jeg kunne lage en reportasje om ham og tømmervirksomheten hans. Ettersom vinteren var tøff dette året, med snø og temperaturer ned mot -25 blå, bestemte vi oss for å vente til tidlig på våren. Jeg møtte Ludwig på en fabrikk som produserte kasser for alle slags varer, hvor han losset relativt korte tømmerstokker. Da dette var gjort, lastet han og hans co-driver Franz, som hovedsakelig kjørte kranen, tilhengeren opp på lastebilen og fortalte meg at jeg skulle følge etter dem. Etter noen kilometer fra Oppenau, der Doll holdt til, langs dalen svingte vi til høyre inn på en liten vei som ble smalere og smalere og gikk over til grusvei. Vi kjørte oppover og kom etter hvert til en skog med hovedsakelig gran- og furutrær.

Etter å ha kjørt til venstre inn på en liten skogsvei stoppet vi ved en haug med lange tømmerstokker mellom 20 og 25 meter. Ludwig stoppet, kontrollerte tallet på stokkene og kjørte så videre til en liten snuplass der han turnet rundt for å komme til lasteplassen med snuta riktig vei.

Først losset de tilhengeren som fortsatt var festet til ståltauet bak på lastebilen. De lot den rulle ned meter for meter ved å bremse med vinsjen. Under transporten til skogen hadde tilhengeren vært koblet til luft og strøm hele tiden. Vel nede på bakken kjørte Ludwig lastebilen litt fremover for å kunne tilpasse hengeren til tømmerlasset. Luft- og strømledningene var rullet sammen i en



Navlestrengen: Avhengig av avstanden fra lastebilen til tilhengeren må strøm og luftslangene justeres og festes ved vinsjens stålwire, som forbinder begge kjøretøyene.



kasse foran på hengeren. Franz tok så å skjov hengeren bakover ved hjelp av en av tømmerstokkene, til Ludwig ga beskjed om at den hadde riktig avstand i forhold til lastebilen. Etter å ha plassert hengeren i riktig posisjon begynte Franz å laste

opp langtømmeret. Så var det bare å sikre lasten riktig, henge på det røde varselflagget bakerst, og begi seg i vei.

30 meter

Lasten var ganske tung, totalvekten på kombinasjonen ►



Klar til avgang: Ludwig kjører forsiktig av gårde med den tunge og lange lasten. 6x4 med sperrer innkoblet sørger for god fremdrift.

nær 40 tonn. I 1985 var 38 tonn totalvekt tillatt og med 5 % toleranse var Ludwig fortsatt innafor. De 320 hestene i motoren måtte jobbe hardt, sakte beveget lastebilen seg oppover i flere hundre meter før den nådde nedoverbakken på skogsveien. Da det ikke var noen retarder på lastebilen og motorbremsen var relativt svak, gikk det smått i utforbakke. Vel nede i bunnen av dalen måtte Ludwig ta en sving inn på den ganske trafikkerte hovedveien. Forsiktig krysset han den til

motsatt side der han måtte benytte en busslomme for å få plass, mens tilhengeren med de lange tømmerstokkene stakk omtrent fem meter bak siste aksel. Dermed snakker vi om en total lengde på nærmere 30 meter. På hovedveien satte Ludwig opp farten betraktelig og kjørte til kunden som var et stort sagbruk.

Etter noen kilometer nådde vi sagbruket der Ludwig Maier jevnlig leverte. Han stopper der han skal losse. Dette har han gjort mange ganger. Franz åpner

lastesikringene og klatrer opp i kрана og begynner å losse. Ludwig tar seg tid til å slå av en prat med eieren av sagbruket, og de planlegger neste leveranse fra de omkringliggende skogene, noen befinner seg så høyt som 880 meter over havet.

I løpet av kort tid har Franz losset. Ludwig og Franz tar en kost for å rengjøre kjøretøyet for kvist og annet skrot, så det ikke skal falle av underveis og treffe andre trafikanter.

Så er det tid for trekke traileren opp på lastebilen igjen. Ludwig går bak på tilhengeren, hvor et ratt er plassert. Med denne kan han styre tilhengeren som trekkes av vinsjen, for å plassere den nøyaktig på de to stålprofilene som tilhengerens hjul ruller opp i på lastebilens plan. Når denne delen av jobben er unnagjort, er de klare for en ny tur. Hele operasjonen tok kanskje 30 minutter.

I dag bygges disse kjøretøyene slik at man klarer seg med kranen alene for å trekke traileren opp på lastebilen, men slik var det ikke den gang denne reportasjen ble laget.

Erfaring: Med utstikkende stokker bak er hele ekvipasjen nesten 30 meter lang.





Buss-stopp: Ut på hovedveien må man låne vei på bussholdeplassen for å komme rundt.



Lommekjent: Gutta har vært her mange ganger og vet nøyaktig hvor stukkene skal losses.



Hjemme i Schwarzwald: Ludwig Maiers garasje ligger langs en bratt del over dalen, der hans to sønner har hjulpet ham fra tidlig ungdom. De har fortsatt farens virksomhet frem til i dag med tømmerbiler. Doll er fortsatt leverandøren deres.



Nøye: Rengjøring før omlasting av lastebil og tilhenger er viktig.

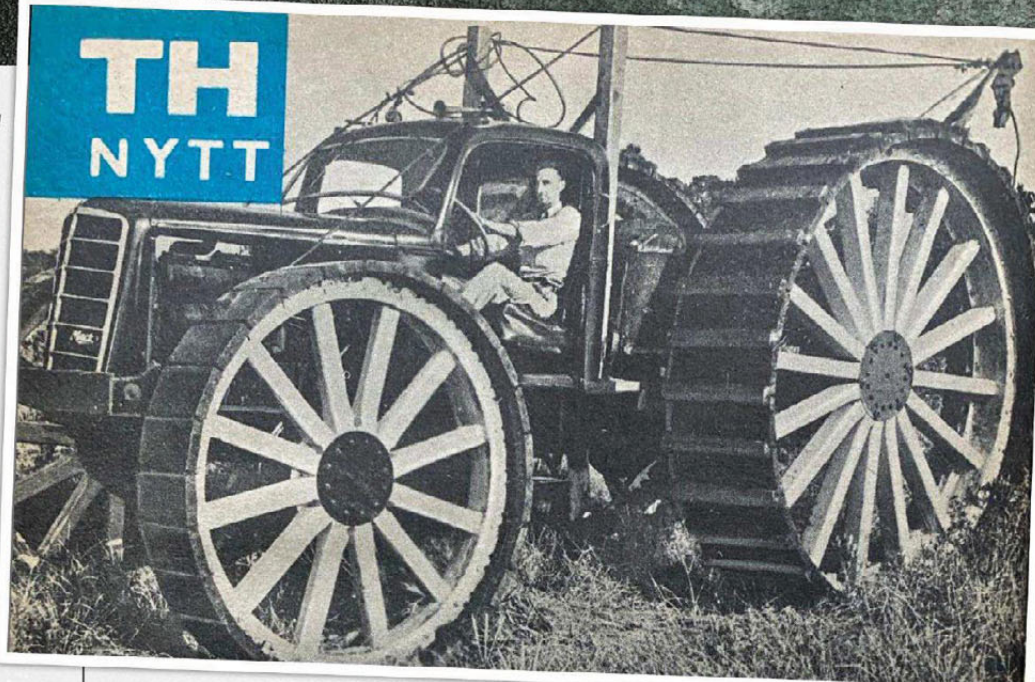
Samarbeid: Mens Franz håndterer vinsjen for å trekke tilhengeren på lastebilen styrer Ludwig tilhengerens framaksel slik at den trekkes opp dit den skal.



Kort og grei: Den ubelastede kombinasjonen med tilhenger på lastebilen gir godt marktrykk på drivakslene, samtidig som man sparer veiavgift da bare tre aksler er i bruk.

For vått terreng

Dette er kanskje noe å tenke på for Norge, med våre utfordringer med vått vær? Denne spesialbygde bilen, basert på en Mack lastebil, er tatt fram for bruk i Floridas sumpområder, men bør absolutt funke andre steder også. Bildet fant vi i "Illustrert Teknikk og hobby" nr. 10, 1957



STRØMMEN

VEDGASSGENERATOR

er basert på over 10 års virkelige driftserfaringer og millioner vognkilometer. Høieste gasskvalitet – uovertruffen kjøling og rensing. Utprøvet for alle kjente bilmerker og spesielt avpasset for norske vedsorter og norske temperaturforhold SOMMER og VINTER

Hurtigste levering.

Strømmens Værksted

STRØMMEN PR. OSLO

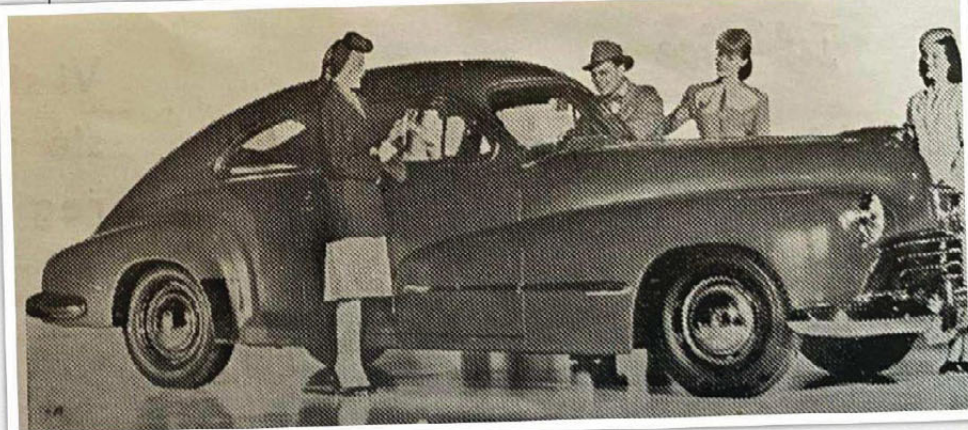
Forhandlere for Oslo og omegn: Finstads Autoco AS – Lunde & Lofstad Øivind Holtan – Kolberg, Caspari AS – Strømmen Auto AS

Fyrer med ved

For de som husker krigen er vedgass-generatorer intet savn. Det var mye jobb og kunne også være skummelt å benytte seg av denne løsning, og motoreffekten sank med ca. 30% når man kjørte på vedgass. Men når nøden er størst osv. Her en annonse som sto i Norsk Motortidende i 1940.

Nyhet fra GM

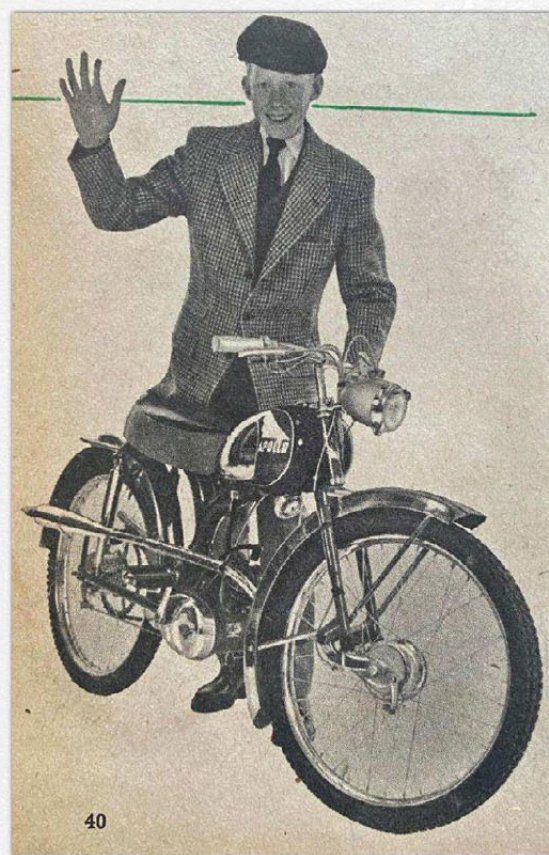
Etter krigen var etterspørselen etter nye kjøretøyer enorm, selv om det norske markedet var preget av dårlig råd og mas om kjøpetillatelse. Det forhindret uansett ikke produsentene i å lansere nye modeller. I en omtale i Norsk Motortidende i 1946 står "Den nye "Oldsmobile" i fokus, og det gjøres et stort nummer av den hydrauliske automatgirkassen som kan leveres til bilen.



Stilig mopedist

Denne blide, unge mannen poserer stolt ved siden av en splitter ny Apollo sportsmoped. Det er snakk om en svenskprodusert moped som settes sammen i Norge.

Mopedistens antrekk er kanskje ikke det mest egnede til mopedkjøring, men du verden så stilig.



40

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 motor og nostalgi å gjøre. Har du sjekket om du har noe liggende? Send oss gjerne ditt bidrag.

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

Eller per post: Norsk Motorveteran PB 24 Nydalen, 0412 Oslo
Merk konvolutten «NMV Vognskjulets»

Influensere før i tiden

Joda, de fantes da også, men da het det meningsbærere og var litt mer under kontroll enn det dagens influensere er. Sosiale medier fantes ikke, allikevel kunne meningsbærerne påvirke ved å stille opp i forskejlige fora som på klubbmøter, i aviser etc.

Vi tror neppe de tok bilder av maten sin med sjenerende lys ute på restauranter, men gjorde de det kunne det være kjekt å ta med seg "den selvladende lommelykt AccuLux".

I denne annonsen fra Osram omtales den som "Dagens lysbombe".



Norsk-byggede

Norge har ikke all verden av bilproduksjon å skryte av, men tar vi med monteringsfabrikker så hjelper det på. Her i landet ble Dodge og DeSoto montert hos Strømmen Værksted, mens Chrysler og Plymouth ble montert av Den Norske Automobilfabrikk AS på Kambo i Østfold. Denne annonsen sto på trykk i Norsk Motortidende våren 1940, rett før den tyske okkupasjonen.

Norskbyggede

Chrysler og Plymouth

CHRYSLER - Modell C-22

PLYMOUTH - Modell P-7

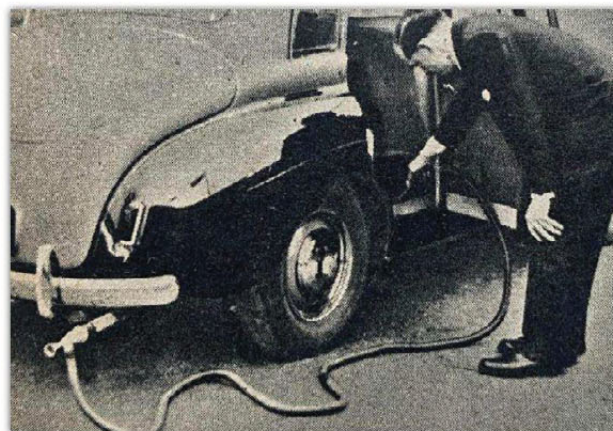
Disse fremragende og verdenskjente bilmerker tilfredstiller fullt ut de krav en bilist kan forlange av en moderne bil idag.

Soliditet — Økonomi — Driftsikkerhet

forenet med smarte linjer og høy luksus. — Bilister som har kjøpt Chrysler eller Plymouth har aldri angret på det!

Forlang katalog og demonstrasjon hos nærmeste forhandler. Autoriserte forhandlere over hele landet.

DEN NORSKE AUTOMOBILFABRIKK
B. HESSELBERG-MEYER & SØNNER



Sug og blås

Støvsugning av bilens interiør er en oppgave når våren nærmer seg. Etter en lang vinter blir det mye bønn og sand på gulvteppene og det er bare å plugge inn støvsugeren og sette i gang. Har du ikke tilgang på strøm kan du jo bruke en støvsuger som drives av eksos, men da vil vi sterkt anbefale å foreta oppgaven utenfor garasjen.

Årets klubbjubiléer

60 år

Norsk 2CV Klubb

50 år

AMCAR/American Car Club of Norway
AMCAR Fredrikstad
AMCAR Kristiansund
AMCAR Mosjøen
American Street Cars Askim
Bergen Amcar Club
Early Ford V8 Club of Norway
Lillehammer Veteranvognklubb
Norsk Land Rover Klubb
Norsk Motorskøyetklubb

40 år

BMW Car Club Norway
Stiftelsen Dakota Norway
Suzuki 4x4 Klubb Norge
Traktorklubben Hurdal

30 år

Datsun/PMC Registeret
Flesberg Motorveteran Klubb
Glåmdal Utstyr- og Motorhistorisk Forening
Gammeltraktorens Venner Rogaland
Nome Motorhistorisk Forening
Orkladal Veteranklubb
Os Amcar Club
Trondheim Volkswagen Klubb
Veteranbussklubben Ing. M.O. Schøyens
Bilsentraler AS

25 år

AMCAR Grenland
Aurskog-Høland Veteranklubb
Chevrolet Club of Norway
Ford Taunus Klubben Norge
Kubærje Tempoklubb
Mercedes-Benz Entusiastklubb
Norsk XM Klubb
Veteranbussklubben SamSør Agder/
Sørlandsruta Veteran
Yttervika Rock & Amcar Club

10 år

Flatfender Fellows
Hamar og omland Bussveteran

**Norsk Motorveteran gratulerer
samtlige med sine jubileer, og håper
inderlig at vi ikke har uteglemt noen...**





Godt nytt år!

Endelig har solen snudd, og vi går lysere tider i møte. Det er på tide å drømme om nye eventyr, og se framover mot varmere dager og en ny sesong. Med en skreddersydd forsikring kan du trygt legge planer og glede deg til opplevelsene som venter.

Visste du at vi har en historisk god veterankjøretøysforsikring for deg som er LMK-medlem? Den er like nyttig på landeveien som den er under vinterdvalen.

Med kaskoforsikring har du ditt på det tørre hvis noe uforutsett skulle skje – alt fra uhell og

skader til hærverk og besøk av skadedyr. Hos oss får du snakke med dedikerte rådgivere som er spesialister på motorhistoriske kjøretøy.

I tillegg får du alltid 15 % rabatt på alle de private forsikringene dine.



Vil du vite mer?
Ring oss på 21 49 50 37
eller les mer på if.no/lmk.

i samarbeid med



Feit blanding



Etterlysning

Jeg etterlyser informasjon om AK som skal stå for «Auto-Klubben for småvognner». Klubben er omtalt i boken BILSPORT I NORGE skrevet av Øistein Bertheau/ Geir Hovslef / Øivind Grimsø jr., men omtalen i boken tyder på liten kunnskap om AK.

«Vi kan ikke finne igjen flere enn de to første bokstavene i «Auto-Klubben for småvognner» i dette monogrammet og har heller aldri sett noe slikt merke andre steder enn i gamle nummer av Motorliv». Er det noen som har opplysninger om denne ukjente klubben?

Arne Bjørn Hoel
arn-hoel@online.no

På tur

Hei.
Dette er to bilder tatt i Måbødalen. Det ene fra 1960 er mine foreldre og besteforeldre og onkel på tur fra Torpo i Hallingdal til Eidfjord på dagstur. Lastebilen er en Chevrolet. Bak på den ble det bygget et tak med vegger og med en sofa som mine besteforeldre, min mor og jeg satt på underveis. Bildet er tatt nederst i Måbødalen, jeg står på taket under fotosession. Det andre bildet fra

1961, er nesten fra samme sted i Måbødalen. Da var det meg, min mor og far som var på ferietur med Opel Olympia. Vi hadde trekantelt uten bunn.

Mvh Tor Ivar Breibrenna

Hei
Takk for to fine mimrebilder fra gamle dager. Begge er jo et godt eksempel på hvordan bilene ble brukt den gang. Nyttekjøretøyer som Chevrolet lastebil og Opel Olympia varevogn ble også brukt som privatbiler til både hver-

dagsturer og ferieturer. Chevroleten er av årsmodell 1946-47, mens Opelen er en 1950-52. Skikkelige flerbruksbiler!

Red.



Hvilket bilmerke?

Hei Norsk Motor veteran. I julenummeret nr 17-18. 2024. Side 4. O hjul med din glede. Hvilket bilmerke er det på den fine gamle veteranbilen der? Håper på svar.

Mvh Arne Næss

Hei og takk for e-post. Bilen på julekortet er en 1939 DKW F8 Pritschenwagen, som har vært i Norge siden ny. Vi hadde en omfattende reportasje på bilen i Norsk Motorveteran nr 10 i 2019.

Hilsen Redaktøren



REDAKSJONEN

Mer om Volkswagen EA 266

Hei. Takk for flott veteranblad og takk for artikkelen om VW Golf. Men eg syntest dere burde skrevet mye mer om VW EA 266 og hvor mye bedre den bilen var og er enn andre biler. Midt på 60-tallet begynte Porsche å teste prototyper av prosjekt 191 for å avløse bobla og testresultatet ble til en produksjonsklar førserie på 50 biler med kodenavn EA 266. Dessverre ble masseproduksjon stoppet i siste sekund og alle unntatt to biler ble knust. Man våget vel kanskje ikke å lansere en så revolusjonerende bil? EA 266 er et av de største og viktigste utviklingstrinnene i bilhistorien og hadde den kommet på markedet ville konkurrentene fulgt opp med egne midtmotorbiler fordi midtmotorkonseptet gir overlegne egenskaper på alle områder og det var også slik bobla kunne og burde vært bygd fra starten.

Midtmotor gir perfekt balanse og vektfordeling og dermed mye sikrere og bedre kjøreegenskaper. Volumutnyttelsen blir mye bedre så man får mye bedre plass til folk og bagasje i en liten bil. Sitteergonomien blir mye bedre pga. økt sittehøyde og bedre beinplass og ingen hjulhus i baksetet. Bedre tilhengeregenskaper pga. baktung bil med lang akselavstand og kort overheng bak. Baksetet virker lyddempende og eksosanlegget ligger helt bak så bilen blir stille inni. Bremselengde blir kortere fordi bakhjula kan ta større andel av bremsjobben. Mer servicevennlig motor da alle motorkomponenter ligger oversiktlig rundt motoren i stedet for inneklemt mellom motoren og veggene i motorrommet. Med midtmotor kan hele drivverket monteres på en hjelperamme festa med fire hovedbolter så det blir lett å montere og bytte drivverk. En rekkemotor kan lages i en serie med tre til 6 sylindere. Mye kan og bør sies om alle de store fordelene med liggende midtmotor. Skoda 935 hadde også midtmotor. Forløperen til EA 266 ble grundig testa f.eks. i Afrika. EA 266 var mye bedre enn andre biler men hadde også forbedringspotensial og burde selvfølgelig hatt frontradiator for å kunne ha fire sidedører.

Mvh Arvid Lenes

Hei og takk for e-post.

Artikkelen om Golf er skrevet i anledning at modellen har 50-årsjubileum. Den er skrevet av vår svenske kollega i Classic Motor. Man kan alltid diskutere hva man bør fokusere på i en slik artikkel, men her var det altså Golf som var hovedpersonen. Og det er en kjensgjerning at Volkswagen Golf ble en stor suksess for den tyske produsenten, så de kan jo ikke ha bommet så veldig på valget da de gikk for det som kalles Golf I. Hvem vet om EA 266 hadde blitt noen suksess?

Red



PRIVAT

Pontiac-bilder vekker minner

Hr. Redaktør!

Leser med glede nr 17-18 av bladet. Under «Feit blanding» på side 114/115 er det et bilde av en Pontiac 1950 med reg nr A-17101. Kanskje det er seilmakerens bilder. Ifølge Bilkalenderen 1962, var eieren Conrad B. Binde, Bjørn Stallares vei 25.

Hadde selv en Pontiac Eight Touring Sedan 1939, A-17288 i noen år på slutten av 60-tallet. Det står i Bilkalenderen 1965. Så ble det studier og «ordnede forhold».

Kunne likevel ikke unngå å få tak i A-66653, 1951 Buick Super med Dynaflow i 1969. Eieren var innehaveren av isenkramforretningen AS Isenkram, Rosenkrantz' gate 22. Bilen var tatt inn til Norge av en medarbeider ved US Embassy, Drammensveien 18. Personell uten diplomatisk status ved alle ambassadene fikk reg nr i serien A-65 ... fra ca. 1965. Når hr. Kobbeltvedt, isenkramforhandleren, registrerte bilen var man kommet opp i første nærliggende serie etter ambassadepersonellet. Jeg spurte ham om han hadde en ny bil i tankene. Jo da, datteren kom hjemflyttede fra USA. På den tiden var det noe som het flyttegods. Hadde du eid bilen i fem år, kom den avgiftsfritt inn. Frk. Kobbeltvedt ville la far overta sin Dodge Coronet 1969.

Buick Super hadde jeg i ti år. Den lever videre i Vestfold. Så var det drosjeforretningen min som kom først.

Får du plass, trykk det gjerne. Navn som kommer frem er snart seksti år gamle opplysninger. Ingen hemmeligheter røpes. Takk for et godt blad i året som er gått og God Jul og Godt Nytt År!

Christer Forssgren, Gressvik

Hei og takk for hyggelig e-post med gode gamle bilminner. Vi er så glade for å spre nostalgi og godfølelse som vekker minner hos dere leserne. Det er jo også i stor grad deres fortjeneste at vi kan holde på slik vi gjør. Fortsett å sende inn det dere har på hjertet, og gjerne gamle bilder.

Hilsen Redaktøren

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 «Privatannonse NMV»

Frister for innlevering av annonser:

Frist utgivelse nr. 3-4/2025: 13. februar

Frist utgivelse nr. 5-6/2025: 31. mars

Frist utgivelse nr. 7-8(9)/2025: 20. mai

Info:

Hvis du ønsker fysiske bilder returnert, må du legge ved adressert og frankert svarkonvolutt.

Objekter som averteres må være 25 år eller eldre, eller være nye ting som byttes i gamle.

I tillegg til tlf.nr. må vi ha ditt navn og din adresse på annonsebestillinger til Bruktmarkedet selv om du bare vil ha tlf.nr. i annonsespalten. Skriv TYDELIG.

Lurer du på noe?

Ring eller tekst oss på tlf: 970 88 360 eller send oss en e-post: post-norskmotorveteran@egmont.com



Mercedes Gelendevagen Schulz 300 GD LH 67003. Km stand ukjent. Vanlig rust. Ytterligere opplysninger og pris med selger Per Bjønnes tlf: +47 977 72 494 Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder, eller tlf: +47 950 62 366



Mercedes 220. 1955 mod. Regnr, K 220 Km stand ukjent. Bruksstand. Noe rust i bakskjermer. Ytterligere opplysninger og pris med selger Per Bjønnes tlf: +47 977 72 494 Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder eller tlf: +47 950 62 366



Mercedes Gelendevagen DE 81432. Km stand ukjent. Nærmest rustfri. Ytterligere opplysninger og pris med selger Per Bjønnes tlf: +47 977 72 494. Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder, eller tlf: +47 950 62 366



Mercedes W 21, 4 stk, Cabriolet og lukket. 1935 mod. Km stand ukjent. En Cabriolet og en lukket er det gjort mye på. Restaurert ramme, forstilling, drivverk, komplett, nærmest rustfri. 1 stk cabriolet, mye å gjøre! 1 stk lukket, mye å gjøre. Alle fire rammene er bra. Ytterligere opplysninger og pris med selger Per Bjønnes tlf: +47 977 72 494 Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder eller tlf: +47 950 62 366



Mercedes 350 SL Cabriolet. 1971 mod. Km stand ukjent. Stått inne i 20 år. Bra stand. Ytterligere opplysninger og pris med selger Per Bjønnes tlf. +47 977 724 94 Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder eller tlf +47 950 62 366



LEGG INN DIN
PRIVAT-ANNONSE HER

GRATIS

LATOR SKILT-FABRIKK A/S

VETERANSKILT fra kr. **270,-** pr. stk.
+ frakt og oppkravsgebyr.

i riktig utførelse før 1971!

Fabrikk og kontor: Molløesmuget 1c - 5017 Bergen

Tlf. 55 36 26 90. Telefax 55 36 26 91.

E-mail: lator@latorskilt.no. <http://www.latorskilt.no>

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

SKILTHANDLERIET AS

Veteranskilt og tidsriktige skilt i preget aluminium.



Fra kr.
490,-



Vi er på Facebook!

Blekeriveien 1, 1658 Torp
post@skilthandleriet.no
Telefon: 907 74 765
www.skilthandleriet.no

BØVARETRANSPORT

Ute etter
rask og
pålitelig
service?

Ring Terje:
900 46 095

Vi ordner transport i
hele landet. Vi har også
buddilgjenneste!

HVER DAG!



• Telemark • Vestfold • Buskerud
• Akershus • Oslo



Besøk vår nettbutikk
www.husebyautodeler.no

Huseby Autodeler leverer deler til klassiske bilmodeller. Godt utvalg i bremsedeler, understellsdeler, elektrodeler, servicedeler og kjøledeler til kjøretøy produsert i Europa og Japan.



Vi er spesialist på deler
til klassiske biler

post@husebyautodeler.no



91 79 80 18



Besøk oss

VOLVODELER!

Stort utvalg av motor / slidedeler



Bilbelter fra Sabelt



"Ekte" WEBER til engelske priser! DCOE 40/45 M/Trakter fra kr 6495,- pr. stk. inkl. mva
FAJS fra kr 2995,-

**Deler og innsug
til mange veteranbiler!**

Vi leverer også hele
sortimentet til KG
TRIMMING Sverige

Åpningstider:
Hverdager 10-16.30
Torsdag 10-18
Lørdag stengt
Torvliå 14, 1722 Sarpsborg

**Pedersen
RACING**

Tlf 69 15 57 11
www.pedersenracing.no
butikk@pedersenracing.no

Biler selges



Mercedes Gelendevagen Schulz 300 GD
Flott eksemplar. Regnr. Har papirer. Km stand
ukjent. Under restaurering, så godt som ingen
rust. Stått inne i 20 år. Ettermontert mekanisk
dieselpumpe. Ytterligere opplysninger og pris
med selger Per Bjønnes

tlf: +47 977 72 494

Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no
som sender bilder, eller tlf: +47 950 62 366

**Mercedes 250 S komplett, for
restaurering.**
Henvend Vidar på tlf: 962 30 278

Biler kjøpes

Triumph TR6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

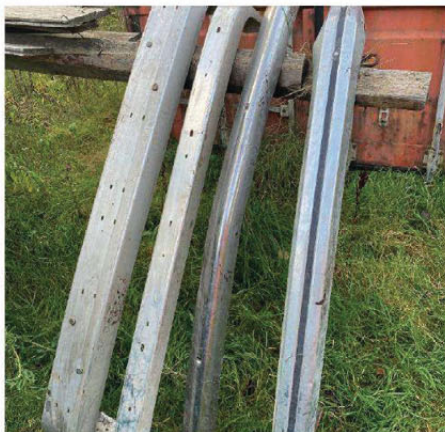
Biler kjøpes:
Ford Anglia. Varevogn, 1964-67
Ford Zodiac. M.II. 1959-61
Ford Corsair. Person/stv 1964-69
Ford Consul 315, 2-dørs. 1961-63
Tlf. 948 64 469 (etter kl. 22)

Bildeler selges



Lemmer ("sidekarm") til lasteplan ønskes
kjøpt til VW 1958 -1967 Dobbelkabin pickup
med delt frontrute Har selv, men har du noen
som er retttere, og ikke for dårlige ta kontakt.
Sidelemmer og/eller baklem er av interesse.
Tlf: 906 87 213

Legg inn din
privatannonse her
GRATIS



Bildeler selges

Støtfangere. Mange slag. Noen er:

- Toyota Crown 1969 (ny)
- Opel Rekord og Kadett 1970 og 80 tallet
- Peugeot 504 og 404
- Taunus ca 80 modell
- Granada 80 modell
- MB123 (nye)
- Volvo 140 of 240 seriene (nye)
- med mye flere fra 70 til 80

Frontlykter til Opel Rekord 1980

Panser til Taunus 1976 og Volvo 140

Bakplate Opel Rekord 1969
Skjermer, bagasjelokk og frontplate (nye)
MB 115

Bakskjerm, Høyere - ny MB124.
Også til 123 og 115

Dører, brunt+svart interiører + diverse til
MB 500 SEC

Frontlykter og listverk til MB 123

Frontruter. veldig mange.

Noen eksempler er:

- Taunus 12M 1963
- VW 1600 Variant
- Peugeot 504
- Vauxhall 1960 og 1970 talls
- Fiat'er, 1960 tall

Lyktboller til Peugeot 404 og 403

Dører til 4-dørs Granada 1980

Mercedes motorer

- 350 V8 til -108
- 220 1963
- 150 (108 bil)
- 200 D (1960 - 1970!)
- 200 1966 modell (to-forgassere)
- 300
- 126 V8 motorer
- 115 6-cyl 280 S forgasser +automat kasse

Masse listverk til alle mulige merker

En del deler til Mercedes 110, 123, 126,
115, 116 og 108 500 incl. SEC

Motorer

- Ford 6-cyl diesel, 80-tallet
- Volvo last N85 gatt bare 1000 timer
- Volvo FL6 gatt lite
- Perkins 4-cyl
- MB 280S forgasser
- Albin 6-cyl side blåser
- Volvo BUS ED6

Toyota DYNA lastebil deler og biler BU30
rundt 1980

Toyota Hiace dører og deler 1989

Deler til Nissan CabStar 1980 - 1990

+ masse andre deler og.

Henvend Vidar på tlf: 962 30 278



FORKROMMING

- Reparasjon og renovering av deler til bil, båt og mc
- Bygger opp med lag av kobber, nikkel og krom
- Forberedende grunnarbeid for forkromming og fornikling
- Krombelegget er av høyeste kvalitet



gromkrom

Adr.: Holmejordetveien 32, Larvik
E-mail: gromkrom@outlook.com
Tlf: 909 10 198

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 - 2020 nytt, repro, NOS og litt brukt, også "hard-to-find" og "utgåtte" 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

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

MOTORPROBLEMER?



Aktive racere stoler på våre maskinarbeider. Vi utfører den samme kvalitetsjobben også på din **VETERANMOTOR**. Gate eller race, europeisk eller amerikansk, bensin eller diesel spiller ingen rolle.

Fornøyde kunder er alltid vår fremste målsetning og dette er også våre beste reklame. Det er kanskje derfor det har blitt skrudd motor her i snart **50 år** uten opphold. Det er nok ikke mange som kan vise til noe liknende.

Be om vår **prislste** med fornuftige priser på **topp arbeid**. Når det gjelder motorarbeide bør kun det beste være godt nok. Vi vet du får det hos oss.

Gjør som vinnerne, overlat maskinarbeidet til oss.



Tlf. 69 15 51 33 - Fax 69 15 55 95 - Elvegaten 5B - 1724 Sarpborg
Åpningstider: kl. 7.00-15.30 (man.-tors.) - kl. 7.00-13.00 (fre.)
www.motorverksted.no e-mail: sarmotor@c2i.net

Vi har flyttet!

Fra 1. desember finner du oss på Bilfabrikken, Norges mest komplette bilanlegg.

NYHET!

Norges tøffeste butikk...

Norges beste på Mustang deler!

Vi har og skaffer deler til GM og Mopar.

Alt i fra original til racing.

Åpningstider:

Man-ons 8-17

Torsdag 8-19

Fredag 8-17

Lørdag 10-14

Nå åpner den nye Bilfabrikken et steinkast fra Drammen Havn, strategisk plassert på Lierstranda. Anlegget er 12500 kvm og inneholder et bredt spekter av tjenester, uavhengig av merke.

Her vil vi i Pony Parts få oppgraderte og moderne lokaler, som gjør at vi fortsatt og i enda større grad kan tilby service og deler til Amcar-entusiaster. Vi er de samme folka og tilbyr den samme dedikerte servicen - nå i enda rære lokaler.

Vi har nå jevnlig kontainer frakter for hyggelige priser på store deler.



Bilfabrikken Lier,
Industrigata 1, 3400
Lierstranda.
Tlf 64 88 90 90
pony@ponyparts.no
www.ponyparts.no



Bildeler kjøpes

Hardtop til Triumph stag kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Hardtop til Triumph TR 6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Deler til Triumph TR 6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Moto-meter til forgasser ønskes kjøpt.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Felger til Triumph Stag og Triumph 2500
ønskes kjøpt. Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Dekk 185/80-15 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Ønsker å kjøpe stenskydd i metall,
bak-skjermer, Saab 96. Må være fine.
Arnold Lofstad. Tlf: 975 89 915



2 eller 4 Felger VW Transporter 4.5x15 (1955-1963) boltsirkel 5x205 ønskes kjøpt.
Bør være slik nogenlunde runde og ikke for rustne. Tlf: 906 87 213



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

Lastebil selges



Mercedes lastebil 2224. 1970 mod. Med 20 TM Effer kran. Km stand ukjent
Ramme, motor, drivverk, plan og kran i god stand. Rust i nedre del av hytta.
Ytterligere opplysninger og pris med selger
Per Bjønnes tlf: +47 977 72 494
Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder eller tlf +47 950 62 366



Mercedes Unimog.
Ytterligere opplysninger og pris med selger
Per Bjønnes tlf: +47 977 72 494
Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder eller tlf: +47 950 62 366



Mercedes lastebil LA 312, 4WD.v1957 mod. Km stand ukjent. Bra stand, restaurert.
Ytterligere opplysninger og pris med selger
Per Bjønnes tlf. +47 977 72 494
Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder eller tlf: +47 950 62 366

Buss selges



Mercedes buss. 1962 mod. Km stand ukjent. Starte og går, bruksstand.
Ytterligere opplysninger og pris med selger
Per Bjønnes tlf: +47 977 72 494
Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder eller tlf: +47 950 62 366

Traktor selges



Mercedes MB Track med kran. Ca 7 TM
Ytterligere opplysninger og pris med selger
Per Bjønnes tlf. +47 97772494
Mail til Geir Magne Røvik grovik@online.no som sender bilder eller tlf: +47 950 62 366

Mc-deler selges



Forniklet lysbryter med hornknapp og stop-pknapp til veteranmoped. Ikke testet men er meget pen. Med bøyle for å feste på styret.
Kr. 150,-
Kan sendes med Posten som brev eller hentes på Dokka. Tlf. 907 52 035.

Deler for Tempo, Zündapp, Puch,
Kreidler, AM6 ++



Seler – Seter
Ombygging med godkjenning



Vi har sikkerhetsbelter på lager
for omgående levering til de aller
fleste biltyper og behov

Baksetespesialisten

2150 Årnes Tlf. 40 14 26 27 www.baksetespesialisten.no



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

Sandsvørveien 221, 3615 Kongsberg
Telefon: 957 46 293 / 32 73 23 64 E-post: kai.even@hotmail.com



HAR DU GAMLE
TING DU IKKE
TRENGER?

SELG DET
GRATIS PÅ
BRUKTMARKEDET

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

Ditt neste arrangementsted

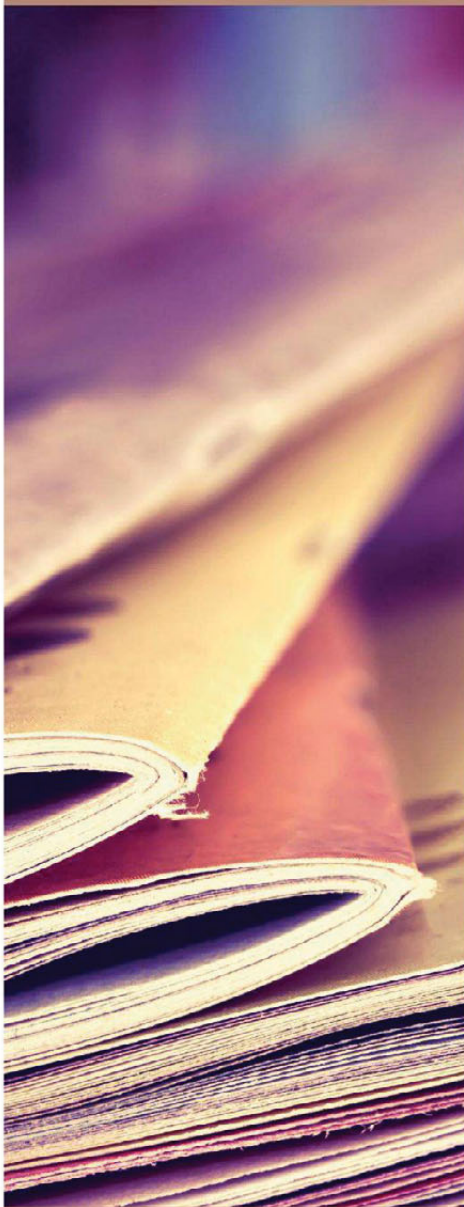
Selbu sentrum Mebonden - 130 DA område til utleie - Eget sanitærbygg - Paviljong for 300 stk - Grillområde
Strøm til 260 enheter - Eget lekeområde - Pumptrack - 18 hull Diskgolf bane

ÅRS
ØYA

Årsøya Fritidspark AS

Kontakt: oddsteinr@gmail.com tel: 977 15 866 Web: www.arsøya.no

HAR DU
GAMMEL
LITTERATUR
DU IKKE
TRENGER?

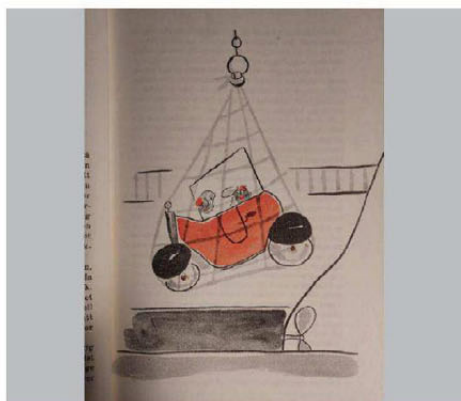


SELG
DET
GRATIS
HER!

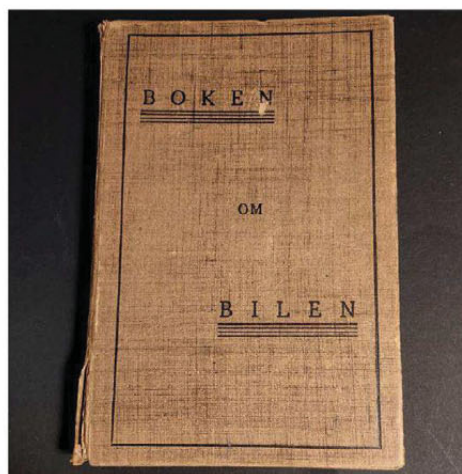
Litteratur selges



VW1200/1300 original dele katalog 1977 med bilder. På engelske, fransk, italiensk, spansk og tysk. A4 format med 4 hull for ringperm, meget pen, 150 kr. Kan sendes med Posten. Tlf: 907 52 035.



Boken "Med Helga til Haifa" av Greta Molander (Aschehaug 1945). Hel og fin innbundet bok med morsomme tegninger. Tlf: 917 83 647



Boken "Boken om bilen" av Axel Rønning selges. Boken er stappfull av tekniske illustrasjoner. Aschehaug 1948 Tlf: 917 83 647

Litteratur kjøpes



Ønsker Norsk Motorblad, Motorliv (KNA) og Motoravisen (NMK)
Tlf: 917 83 647

Diverse selges



Pen myntholder/teller i aluminium, rustfritt og innkast i plast, for store 5-ører. Til sjåføerveske 1960-tallet. Det er plass til mer enn 30 mynter, skalaen stopper på 1,50 kr. Høyde 105 mm. Det følger med 12 stk. 5-ører fra 1930, 1950, 1960 og 1970-tallet, apparatet fungerer som det skal. Kr. 100,- Kan sendes med Posten eller hentes på Dokka. Tlf: 907 52 035.



Kanonhylse i messing. 105 mm M14 fra 1945. Vekt 2,7 kg. Høyde 37 cm. Pen tomhylse fra 2 verdenskrig. Merket med LOT ESS-1-78 1945. Kan f.eks brukes til blomstervase eller paraplystativ. Kr. 150,- Kan sendes med Posten som registrert Norgespakke. Tlf: 907 52 035.



Til deg som vil imponere
med en annerledes quiz
eller en selskapslek!

Passer til alt fra vorspiel
til bursdager til gravøll!

Dennis Vareide gir også
sine beste råd for et godt
arrangert selskap, og tips
til hvordan du kan stikke fra
et selskap som ikke fungerer
som det skal!

DENNIS VAREIDE



**I salg
nå!**

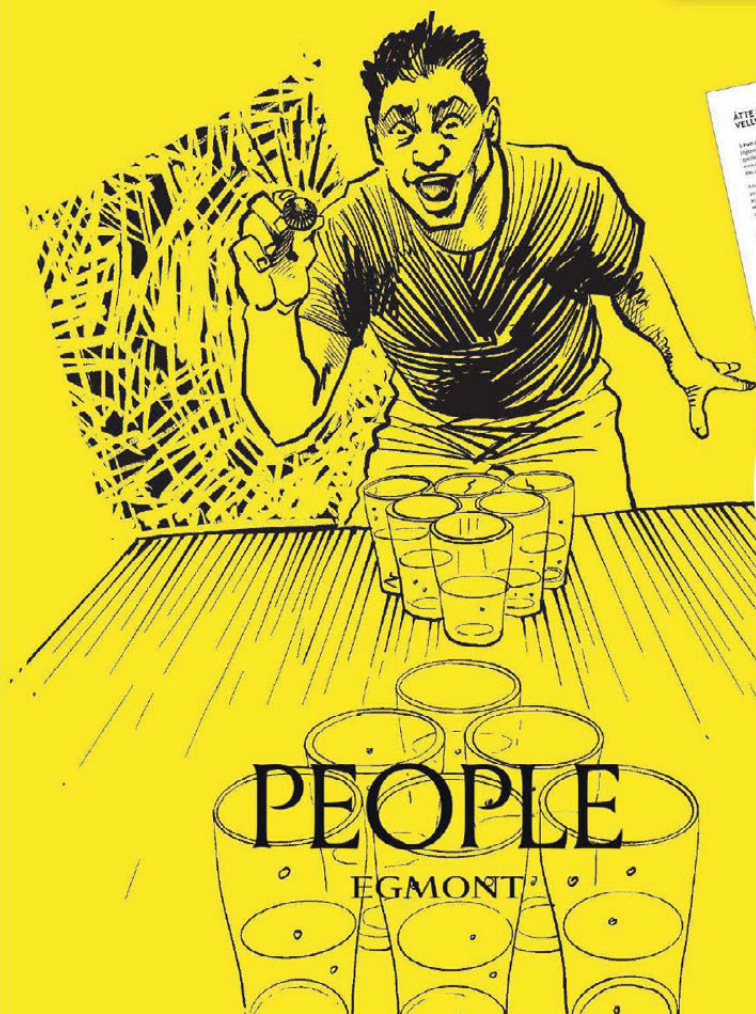
SELSKAPSLEKER FOR

FORFERDELIGE

MENNESKER

Den ultimate guiden til det perfekte selskapet

PEOPLE
EGMONT



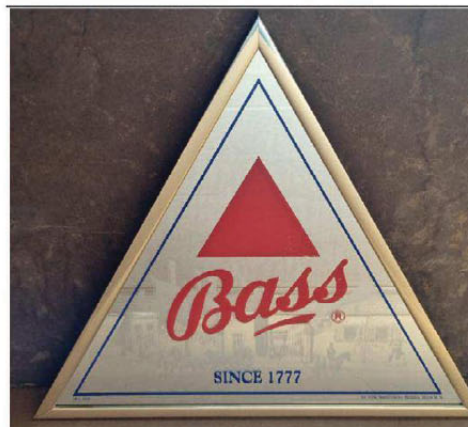
Diverse selges



Norskprodusert motorvarmer på hjul fra 1960-tallet som fungerer. Type BV fra K. Pettersen's sønner A/S (KPS) Sarpsborg. 220V-200W. 450 kr.
Kan sendes som registrert pakke med Posten. Tlf: 907 52 035.



Schuco eldre tysk modellbil 1:43, NSU 1200TT, bakluke kan åpnes, orange. I original plast boks, ikke brukt.
Kaden modellbil 1:43, Skoda Fabia, i original plast boks, ikke brukt, blå. MATCHBOX super Kings K49 ambulance, 1974 Lesney products, England. Meget pent brukt med sirene og blålys. Dekor er hel og bakluke kan åpnes. Hvit og rød.
Lengde 11 cm. Alle er laget i støpejern/plast. (bedre bilder kan sendes). Selges helst samlet for 350 kr. Kan sendes med Posten. Tlf: 907 52 035.



Morsom sigarettboks i form av en automat hvor en fugl henter opp sigaretter fra boksen når du trykker inn knappen på siden. Meget pen, laget i hardtre med utskjæringer, filtbelagt underside. Fra 1960-tallet, fungerer som den skal. Lengde 25 cm, høyde 8 cm. 225 kr. Kan sendes med Posten. Tlf: 907 52 035.



ROYAL AIR FORCE-RAF ELEKTRISKE BRYTERE FOR WW2 FLY.
2 stk. brukte originale brytere med dimmer i bakelitt for formasjons lamper/kart belysning i cockpit i engelske krigsfly. Type C light dimmer switch ref no. 5C/537. Ble antakelig brukt i Spitfire, Lancaster, Hurricane og Tiger Moth. (5C er RAF reference code for aircraft electric switches, relays etc.) Fungerer-testet med ohm-meter. 3 tilkoblinger på baksiden. H: ca. 47 mm. Ø: ca. 45 mm. Kr. 275,- /stk.
Brukt Rheostat i bakelitt, merket med Increase Charge og pil til høyre, Ref no. 5C/693. Fungerer-testet med ohm-meter. Ble antakelig brukt i RAF Sunderland flying boat bombefly. Ca 102x102 mm og ca 57 mm høy med knappen. Kr.200,-
Alle er merket med A.M som er Air Ministry merke og dronningens krone.
Kan sendes eller hentes på Dokka. Tlf: 907 52 035. (bedre bilder kan sendes)

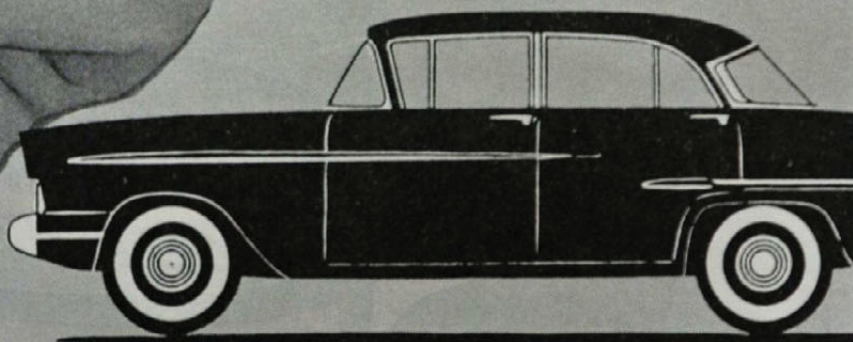
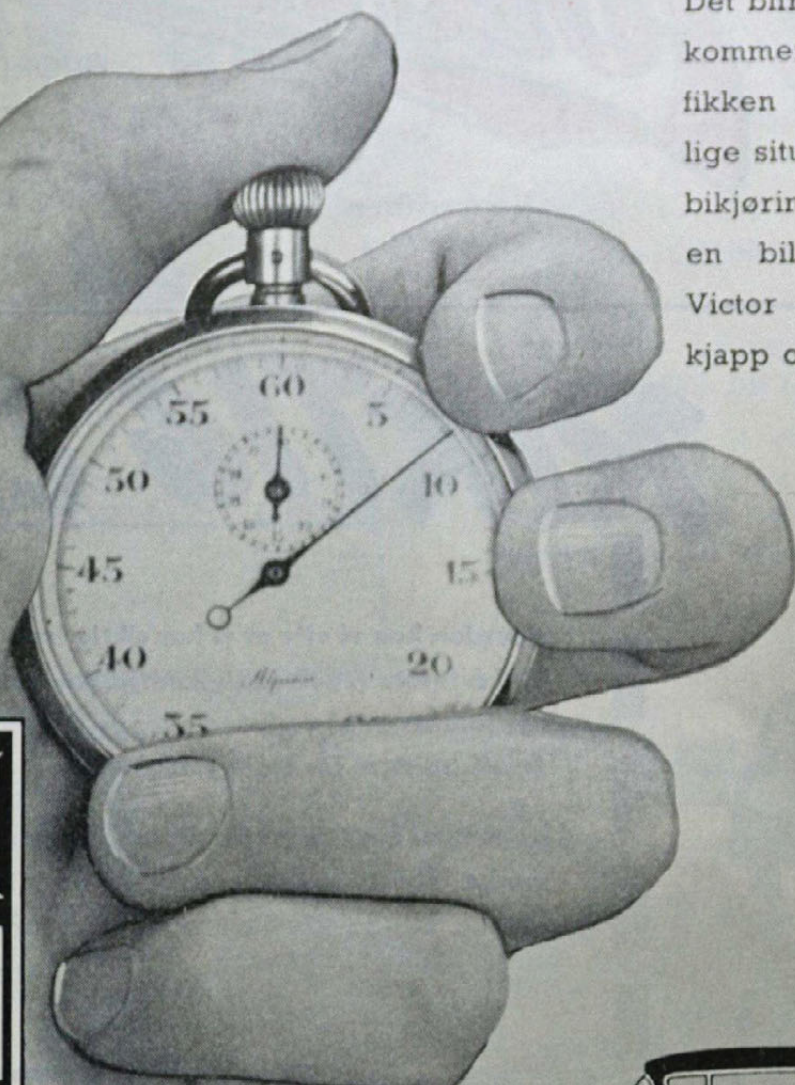
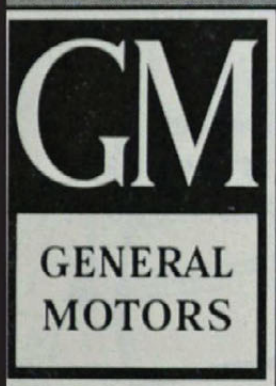
HAR DU
GAMLE TING
DU IKKE
TRENGER?



SELG DET
GRATIS HER!

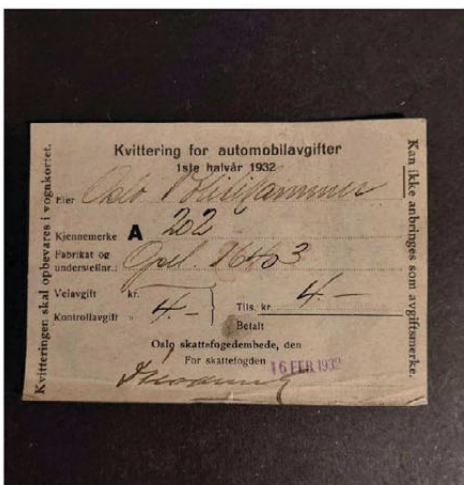
Så god er akselerasjonen!

Det blir ikke **Dem**, som kommer til å sinke trafikken eller skape farlige situasjoner ved forbikjøring - når De har en bil som Vauxhall Victor - en med fres i - kjapp og smidig.



VAUXHALL VICTOR

Diverse selges



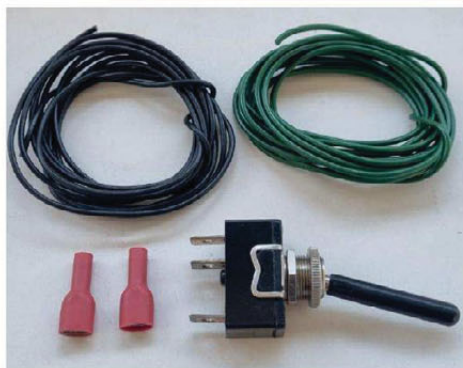
KVITTERING FOR AUTOMOBILAVGIFTER
Avgiftskvittering kr. 4,- for Oslo Politikam-
mers OPEL A-202 for 1ste halvår 1932
Tlf: 917 83 647



Premier i sølv fra Tønsberg Automobilklub
Stor sølvpokal fra 1930 pluss sølvplaketter fra
1929 og 1930
Tlf: 917 83 647

HAR DU
GAMLE TING
DU IKKE
TRENGER?

SELG DET
GRATIS HER!



Fjærbelastet solid vippebryter med ledning
og kabelsko. Bryteren fungerer og har 35 mm
lang arm. Fabrikat APR. 250V/10A. Kr. 100,-
Kan sendes med Posten som brev eller hentes
på Dokka. Tlf: 907 52 035.



Skalamodell 1:12 fra MINICHAMPS serie
Classic Bike Series
1959 modell TRIUMPH Bonneville 650 T 120 i
elegan eske
En utrolig flott modell som bare er tatt ut av
esken for fotografering
Tlf: 917 83 647



Alle bilene er Matchbox/Lesney products
unntatt Daimler Scout som er Corgi Juniors.
SuperKings K-13 DAF building transporter
fra 1971. Lengde 14 cm, knust frontrute.
Trailer caravan uten tak fra 1970. SuperFast
no 19 cement truck uten trommel, men med
stativet, fra 1976. SupeFast no 21 rod
roller fra 1973 med styring som fungerer.
Dodge crane truck uten kran serie no 63.
Militært kjøretøy SuperFast personell carrier
no 54 med 10 personer, en mangler hode.
Militært kjøretøy Daimler scout car med
bevegelig person. Alle har noe bruksslitas-
je og er laget i støpejern/plast i England.
Kr.125,- for alle. Kan sendes med Posten.
Tlf: 907 52 035.



Mc hjelm fra Oslo Politi selges
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)



Ønsker å kjøpe vognmerke fra Norsk Motor-
cycle-Klub. Kan eventuelt vurdere bytte med
andre vognmerker.
Tlf: 917 83 647

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

PHOENIX US CARS

Nye reservedeler, slitedeler, servicedeler og brukte deler - Verksted - Bilsalg



1940 Plymouth Business Coupe Rod

24.494 Km Automat, Det er en svært høy finish og kvalitet på lakken som ble utført hos Skaugs Servicesenter på Brumunddal for ca. 8 år siden da det samtidig ble gjort en større karosserijobb. Godkjent Statens vegvesen med 360 cid. motor, 727 automat, skivebremses etc. Kr. 455.000,-



1973 Chevrolet Corvette 5,7L V8 173Hk 73019 Km, Automat, eksos i rustfritt stål, seter i ekte skinn, nye dørpaneler, vindusheiser, masse krom i motorrom med mer. Denne bilen bør prøvekjøres. Kr. 269000,-



1969 Pontiac Firebird Convertible 350 5,7L 106.326 Km, Manuell, Her har vi fått inn en hel og pen 69 Firebird. Ta kontakt for mer informasjon eller besøk vårt showroom i Tønsberg. vi tar den gjerne inn på en løftebukk inne på verkstedet vårt sånn at du får inspisert den under også. Kr. 369.000,-



1959 Ford Fairlane 500 Skyliner Retractable Hardtop Convertible 5,8L V8 187340 Km, Automat, +++ Denne 59-modellen er en tidlig produsert Skyliner. Det kan vises til at denne ikke heter "Galaxie" men "Fairlane 500". Meget fin bil. Kr.499000,-



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,-



1998 AC Cobra DAX - Replica 5,7L Small Block V8 16824 Km, Manuell, mmRatt på høyre side. Følger med mye papirer fra UK (fremstår som "full historikk"). Bilen ble kjøpt hos Totalheadturners utenfor London høsten 2022, som er en annerkjent annenhåndsforhandler av Cobra replika biler. Godkjent på Norske skilter. Kr. 691845,-



1966 Cadillac Calias Coupe 7L V8 256 Hk, 64453 Km, Automat, Her har vi fått inn en Cadillac som er det vi har lyst til å klasse "Super-Fin". Sjekk bildene, tror nok det er den fineste 66 Cadillac'en som vi har hatt inne i vår forretning. Kr.269000,-



1996 Chevrolet Caprice Classic 4,3L 203 Hk, 108482 Km, Automat, Abs, Airbag, Alarm, El vind- Seter, Alu, Servo, Farget glass, Fj sentrallås, mm Denne har aldri sett vinterveier med salt og snø, så her er det ikke med to sett hjul. Like fin under som over, bør sees. Kr. 196845,-



1958 Chevrolet Corvette C1, 350 V8, 104013 Km, Manuell, Mange mener at det er en av de vakreste og mest klassiske modellene fra Corvette. Bilen har blitt oppgradert med skivebremses foran mm (Original deler medfølger) Må sees. Kr. 919000,-



1971 Oldsmobile Cutlass 442 W30 7,4L V8 Cab 107046 Km, automat, Denne bilen kom til Norge i 1976. Det skal visstnok være kun 10 stk. 442 - W30 - convertible som er levert originalt med aircondition, og denne er en av dem. Kr. 695000,-



1969 Chevrolet Chevelle Coupe LS2 C6Corvette Motor 6L 405Hk, Meget pen, hel og fin bil med en 2007 modell C6 Corvette LS2-motor fra skadebil som kun hadde ca. 9.000 miles. 6-trinns girkasse fra en Pontiac GTO, Hotchkis bærebruer, stabstag og fjærer. Alt godkjent i vognkort. Kr.579000,-



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

2024:

I hvilken utgave finner jeg saken jeg leter etter?

Biler

1972 Alfa Romeo Montreal	7-8
1954 Armstrong Siddeley Sapphire	15-16
Audi Super 90	5-6
Bedford K-serie	1-2
1982 BMW 323i Alpina	7-8
1950 Buick Roadmaster Sedanet	3-4
1968 Chevrolet Caprice hardtop sedan	3-4
1974 Chevrolet Monte Carlo 454	17-18
1956 Chrysler 300B	7-8
1976 Dodge Aspen SE	10-11
1932 Dodge Eight Series DK	10-11
1994 Dodge Viper RT/10	1-2
1958 Edsel Corsair hardtop sedan	15-16
1950 Ferrari 166 MM Touring	
Berlinetta Le Mans	17-18
1960/61 Ferrari 250 GT SWB	10-11
1969 Fiat Abarth 2000 Scorpione	15-16
1974 Fiat X1/9	15-16
1945 Ford lastebil	17-18
1932 Ford Model BF «Fourteen»	7-8
1965 Ford Mustang Pace Car	13-14

1961 Ford Taunus Transit pickup	3-4
1939 Ford WOC1	15-16
1965 Hillman Super Minx Mark III	5-6
1957 HKB Clubbus	5-6
1914 Humberette	13-14
1959 Jaguar XK 150	1-2
1994 Jeep Cherokee XJ	10-11
1986 Lada Niva	10-11
1976 Lancia Beta Montecarlo	5-6
1954 Magirus-Deutz W3-S1	1-2
1956 Maserati A6GCX	3-4
1985 Mazda RX-7	17-18
1958 MGA	3-4
1936 Mercedes-Benz 170 V	7-8
1938 Mercedes-Benz 260 D	13-14
1968 Morris 1000 Pickup	17-18
1928 Moon Aerotype 6-72 Royal Roadster	15-16
1969 Opel Admiral	13-14
1982 Opel Commodore Berlina 2,5 E	3-4
1971 Opel GT/J	3-4
1978 Opel Monza 3.0 E	1-2
1983 Peugeot 504 Pickup	13-14
1961 Porsche 356 B Carrera GTL Abarth	1-2

NORSK MOTOR VETERAN
Nr. 1/2-2024 - Årgang 34 - Pris kr. 149,00

NÅ 132 SIDER!

BILÅRET 1899
DEN GLEMTE FORD-FORHANDLEREN

Skjønnheten

BRITISK Søløsupper

Commando-sjefen

«GIFTIG» SPORTSBIL

TIL SKREKK OG ADVARSEL

GRATIS annonsering i brukmarkedet!

NORSK MOTOR VETERAN
Nr. 3/4-2024 - Årgang 34 - Pris kr. 149,00

NÅ 132 SIDER!

BILÅRET 1899
Historien om 2CV
BUSSTUR I 1951

Commodore med ambisjoner

Luksus til folket

Bilåret 1994
Låvefunn i toppform

KOMPROMISS-KONGEN

GRATIS annonsering i brukmarkedet!

1982 Porsche 911 SC	5-6
1964 Saab 96	15-16
1978 Saab 96	15-16
1985 Scania 112M	17-18
1979 Scania LS141	1-2
1988 Scania 143	15-16
1951 Scania-Vabis L60	10-11
1981 Talbot-Matra Murena	7-8
1955 Thames 300E Pickup	17-18
1973 Toyota Celica ST	3-4
1977 Toyota Crown	10-11
1975 Triumph Stag	13-14
1961 Vauxhall Victor Super	1-2
1953 Volkswagen Type 1	1-2
1977 Volvo 244 DL	10-11
1995 Volvo 940 Turbo	15-16

Motorsykler/Mopeder

1957 Heinkel Tourist 175	17-18
1938 Hercules V120	5-6
1985 Kawasaki Z1300 DFI	5-6
Metisse 750	10-11

1975 Norton Commando 850	1-2
1977 Suzuki AC50	17-18
1986 Suzuki DR600 Dakar	10-11
1985 Yamaha FJ1100	3-4

Kjøretøy- og Samferdselshistorie

Bergenstrikken ruller igjen	3-4
Bilåret 1899	1-2
Bilåret 1899 del 2	3-4
Bilåret 1924 i Europa	7-8
Bilåret 1924 utenfor Europa	5-6
Bilåret 1974	17-18
Bilåret 1949	15-16
Bilåret 1994	3-4
Blitzen-Benz: Verdens raskeste i 1909	1-2
Bokhandlerens Hupmobile	15-16
Brockway i Norge	10-11
Buss med oppløft bak	3-4
1892 Daimler brannsprøyte	7-8
Danske Triangel i Norge	1-2

NORSK MOTOR VETERAN
Nr. 5-6 2024 – Årgang 34 – Pris kr 149,00

BYGDE SIN EGEN SPORTSBIL
Reo på felgen
BILÅRET 1924

NÅ **132** SIDER!

Kawasaki for de drevne

USEDVANLIG ITALIENER

Legenden fyller 100

Historien om en arbeidshest

Typisk britisk

GRATIS annonsering i bruktmarkedet!

NORSK MOTOR VETERAN
Nr. 7-8 2024 – Årgang 34 – Pris kr 149,00

Alfa med V8

TREFF-REPORTASJER
Campingens hjemland
90 ÅR SOM PÅBYGGER

BSA-historie

Chrysler 100 år!

Stjernen fra 36

LASTEBILENE FRA BREMEN

GRATIS annonsering i bruktmarkedet!

E-gjengen	13-14
En sjelden og 6-hjulet Ford	13-14
E6 og Rygge flyplass	13-14
Historien om Valebøruta	17-18
Mercedes-Benz varebiler	15-16
Motorsykelkåper	1-2
Sjarmoffensiv fra Ford	7-8
Stranden Scorpione	5-6
Trikketransport fra York til Strashbourg	17-18
Vedul skydsstation	17-18
Viking-dumperne	1-2
Vinterdekkets utvikling	17-18
Wedge-design	15-16

Merkehistorie

Borgward lastebiler	7-8
Chrysler 100 år	7-8
Diamond T	3-4
Packard og Pierce-Arrow lastebiler	17-18
Reo	5-6

Modellhistorie

BSAs sportslige alibi	7-8
Bugatti Type 35	5-6
Chevrolet Monte Carlo	17-18
Chevrolet Suburban	5-6
Citroën 2CV	3-4
Ford Mustang	13-14
Ford Transit	3-4
McLaren F1	5-6
Mercedes-Benz 600	1-2
Porsche 911	15-16
Unimog	5-6
Vauxhall Victor F-serie	1-2
Volkswagen Golf	17-18

Arrangementer

Akershusstevnet 2024	13-14
BSA-treff	13-14
Classic Car Week, Rättvik	13-14
Custom Motor Show 2024	5-6
Grenlandsrally 2024	7-8
Lastebiltreff i Italia	5-6

NORSK MOTOR VETERAN
Nr. 10-11 2024 - Årgang 34 - Pris kr 149,00

TREFFREPORTASJER
Pionersjåføren
STOR-SCANIAEN

Eventyr-Dodgen

FERRARI 250 GT SWB

Tidens fineste gatebil?

Ungdoms-Volvo

Skogens konge

HISTORIEN OM BROCKWAY

GRATIS annonsering i bruktmarkedet!

NORSK MOTOR VETERAN
Nr. 13-14 2024 - Årgang 34 - Pris kr 149,00

DIESEL-DROSJENES MOR
SJELDEN SYKKELBIL

Juppeløs bite

Unge entusiaster i
Storfjorden Automobil Klubb

Gentleman med bildilla

PRAKTISK FRANSKMANN

GRATIS annonsering i bruktmarkedet!

LMKs kjøretøystorhistoriske konferanse	5-6
Mc på Ekeberg	7-8
Oslo Motor Show 2024	17-18
Rétromobil 2024	3-4
RHF's landstreiff 2024	7-8
Studebaker-treff	13-14
Tommytreffet	15-16
Volvo-karavane feiret Lillehammer OL	3-4
Yrkeshiltreff på Burud	7-8

Personportretter

Boije Ovebrink:	13-14
Morten Boblefrik-Fredriksen: Helt boblefrik	1-2
Roger Paulsen: Samleren fra Sauland	15-16
Roar Strand: Strand i Sagen	17-18
Svein Lund: Gentleman med «bildilla»	13-14
Sverre Monsen: Med begge beina på bakken	13-14

Personportretter historiske

Bilpionér Fritz Mikael Andresen	10-11
Jernbanekongen	13-14

Museer og samlinger

Bertel O. Steens bedriftsmuseum	5-6
Kjøretøystorhistorisk museum:	
Oppgradert utstilling	10-11
La Collection De Voitures De S.A.S. Le Prince De Monaco	1-2
Midt-Norsk Motorhistorisk Samling	13-14
Motormuseet i Degernes	3-4
Nyttekjøretøyer på museer i USA	15-16
Opel-familien	15-16
Rogaland Bilmuseum	5-6

Organisasjoner og klubber

Norges Automobil-Forbund 100 år	5-6
Storfjorden Automobil Klubb	13-14
Ungdommer i SAK	13-14

Kultur og kjøretøy

Bokanmeldelse: Politiets transportmidler	10-11
Bokanmeldelse: På grus og brostein i Indre Østfold	13-14

NORSK MOTOR VETERAN
Nr. 15-16 2024 – Årgang 34 – Pris kr 149,00

Skolebilen

Født på ny
FIAT ABARTH
2000 SCORPIONE
MC-samleren
2 X SAAB

Familiebilen

BIL ÅRET 1949

Månebilen

GRATIS annonsering i bruktmarkedet!

NORSK MOTOR VETERAN
Nr. 17-18 2024 – Årgang 34 – Pris kr 149,00

Vinneren

RUTEBIL-HISTORIE

Roterende jause

Bilåret 1974

OSLO MOTOR SHOW

Ungdomsdrømmen

Personlig luksus

FREDSFORDEN

GRATIS annonsering i bruktmarkedet!

Bedriftshistorie

Joh Larsens Eftf.:	
Den glemte Ford-forhandleren	1-2
Kögel Trailer 90 år	7-8
Vang og Wethe	15-16

Personlige tilbakeblikk

Allgätern	13-14
Bamsen	10-11
Campingvogna	3-4
Den første, lovlige	1-2
Designperlen	15-16
Diesel, damer og damluker	1-2
Gamle postkort-minner	5-6
Historien om min Ford Corsair	15-16
Hjemmebygget	7-8
Kongen	17-18
Med Opel Blitz på campingtur	13-14
Skogstraktoren	5-6
Turbussjåfør tidlig på 1980-tallet	5-6

Diverse

Artikkelindeks 2023	1-2
«Bilbandittene» i Oslo	13-14
Brødrene Ivanssons bilskrot	10-11
Busstur i 1951	3-4
Campingens hjemland	7-8
Den ekte Stålstuten	10-11
Dødsduellen på Autobahn	10-11
E10 - Djevelens drivstoff?	1-2
Freiabilen til Rétromobil	13-14
Fugl Fønix med fire vinger	1-2
Isachsens biltog skapte «opløp»	5-6
Jeg foretrekker bensinstasjonen	17-18
Nansen i Super Six	15-16
Nedteiling for Oslos dobbeltjubileum	1-2
Norsk Veteran Motorsykel Club fyller 50	3-4
Personbefordring og en Paige eller to i Larvik	1-2
Skotterud før og nå	3-4
Tidenes biltyveri	10-11
Transport for amerikansk militærpersonell	10-11
Trip med bilen	7-8
Varmeapparat-tester og håndgranatkasting	17-18
Årets klubbjubileer	1-2
100 mann med skuffer og spader	3-4

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)

JANUAR

24-25. NM Rally Finnskog

2025. Selve løpet går lørdagen. Service og base ved klubbhuset travbanen. Etappene går inne på Finnskogen og omegn. Arr: KNA Kongsvinger.

29. For de som har interesse for veterankjøretøy. Samling hos Nordre Land Frivilligsentral, Dokka fra kl.18 for hyggelig bil-prat og kjøretur dersom været tillater. Alle med veteranbil-interesse ønskes velkomne. Arr: Nordre Land Frivilligsentral. Tlf: 99710340.

FEBRUAR

7-9. Cannonball on Ice 2025.

Isbanekjøring med egen bil. Åpent for alle. Sentrumsvegen 72, Gol. Fra kl.10 alle dager. Arr: Cannonball Run. Info: Facebook.

21-23. Primustreffet. Vintertreff for hardbarka motorsyklister og ikke frykter snø og is. Koordinator for treffet: 60.468895, 10.256386. Info: www.nmcu.org

21. Sjøførtreff. Lastebiltreff ved Nytorvet, Egersund. Kl.19-23. Får de lagt ballen død denne gang – er det Scania eller Volvo som er best? Om du er klar for å diskutere kjøre- og hviletid eller ikke, møt opp med din lastebil for engasjert lastebilprat. Arr: Easy Egersund. Info: Facebook.

MARS

29. Veteranskutertreff.

Haltdalen Motorsportsenter. Årets første veteranskutertreff. Påmelding kl.9.30-10.30. Kr 200,- pr deltaker. Gratis for tilskuere. For hele familien. Kiosk, grill og bålpanne. Arr: NMK GAU-LA Motorsport. Info: Facebook.

APRIL

25-26. Glåmdalsmarkedet. Stort antikk- og delemarked på Kongsvinger Travsenter kl.13-21 fredag og kl.7-16 lørdagen. Egen parkering for veterankjøretøy. Gratis inngang for publikum. Arr: Glåmdal Utstyr- og motorhistorisk forening. Kontakt: 91840139.

25-27. Autopia Expo 2025. Stavanger Forum. Angivelig Norges ræste motormesse. Mer info kommer. Arr: Autopia Expo. Info: facebook.

26. På Glatta 2025. NAF Øvingsbane Gan, Fetsund. Kl.10-15. Treff og glattkjøring for amerikanske biler. Det blir konkurranser på banen, treff, premiering og kiosk med matsalg. Arr: Frantzenracing. Info: Facebook.

26. Norsk Peugeot Klubb Vårslipp 2025. Bertel O Steen, Lørenskog kl.10-13. Museet og salgslokalene er åpne med mye spennende i, samt historiegruppen på Bertel O. Steen Lørenskog er på plass. Alle «frankofile» ønskes velkomne. Arr: Norsk Peugeot Klubb. Info: facebook.

26-27. Bil- og fritidsmesse.

Frøya Storhall, Sistranda. Mer info kommer.

MAI

1. AC Schnitzer & Venner.

Treff i Lillestrøm. Kl.12-18. AC Schnitzer-entusiaster og andre autofile samles for en ekstravagant cars & coffee åpent for dem med komplett «ACS modell», de som har stylet litt og for dem som bare er interessert. Arr: AC Schnitzer. Info: Facebook.

1. Vårmonstring 2025. Herøy Kulturhus, Fosnavåg. Fra kl.12. Åpner for utstillere kl.10. Amerikanske kjøretøy + gjesteklasse. Inngang kr 100. Arr: Amcar Ytre Sunnmøre. Info: facebook.

4. Volvotreff Bryne. Parkeringsplassen på M44 fylles nok en gang med alle mulige slags Volvo, gammel som ny. Kl.11-14. Familievennlig arrangement. Gratis inngang. Arr: Kverneland Bil Bryne. Info: Facebook.

10. Biltreff på Lena. Lena, Østre Toten. Kl.20-23. Arr: Domestic Crew. Info: Facebook.

18. Bil- og motorsykkeltreff. Ved Norsk Jernbanemuseum, Hamar. Kl.11-16. Gratis inngang for kjøretøy og publikum. Salg av mat og drikke. Litt musikk blir det også. Info: Facebook

23-25. Hunderfossen Summer Meet 2025. Hunderfossen-treffet er tilbake i 2025! Her gjenskapes det legendariske biltreffet som

startet opp på 70-tallet. Åpent for alle biler uansett merke og nasjonalitet. Velkommen til Lillehammer i mai! Arr: Hunderfossen Summer Meet. Info: www.hunderfossenssummermeet.com

23-25. Gatebil Season Start 2025. Vålerbanen. Gjør deg klar for årets første Gatebilfestival på Vålerbanen. Arr: Gatebil.no Info: www.gatebil.no

24. Hegra Veterantreff. Fra kl.10. Mer info kommer. Arr: Hegra Veteranmotordag.

24. Biler før 2000. Biler som er laget før 2000 stilles opp for alle skuelystne. Kokstad Handelpark fra kl.18. Info: Facebook.

25. Årets første CC Ringerike treff 2025. Vinterroveien 2, Hønefoss. Kl.13-15. Arr: Cars & Coffee Ringerike. Info: facebook.

30-31. Vårmarknad 2025. Dyrsakuplassen, Seljord. Kl.9-18. Kom og se flotte amcars, veteranbiler, mopeder, antikviteter og annet kjekt. Delemarked. Arr: Vårmarknaden i Seljord, Eagle Car Club Bø og VTMK.

30-31. GS-treffet 2025. Norges største BMW-treff går av stabelen hos GS Bildeler i Bud. Kl.14-18 begge dager. Mer info kommer. Arr: GS Bildeler. Info: Facebook.

30-1. SCC Super Scenic 2025. Årets utgave legges til Mørkys-ten. Sett av himmelspretthelga og bli med. Mer info kommer. Arr: SCC Super Scenic.

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

LITTERATUR

Bjørn Gui

Adr: Myrveien 30, 3271 Larvik
Tlf: 33 11 42 13 / 911 911 30
E-post: bjorn.gui@lf-nett.no

Yrkesbil

Tlf: 23 03 66 00
E-post: abo@bilforlaget.no
Web: www.yrkesbil.no

FORSIKRING

AMCAR Forsikring

Tlf: 72 89 60 00
Web: www.amcar.no

LMK Forsikring

post@lmk.no
Øvere 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

MG Hagen AS

– Din leverandør av deler
til engelske sportsbiler.
Adr: Askimveien 557,
1859 Slitu
Tlf: 69 89 60 00 / 922 52 457
E-post: mghagen@halden.net
www.mghagen.no

Pedersen's Racing

Adr: Torvli 14, 1722 Sarpsborg
Tlf: 69 15 57 11
E-post: butikk@pedersens-racing.no
Web: www.pedersens-racing.no

Rabekk Bil USA Ford Parts AS

Deler – Bilverksted alle merker.
Adr: Krapfossveien 4, 1597 Moss
Tlf: 69 24 27 35
E-post: post@rabekkbil.no
www.rabekkbil.no

Radiatorservice Kai Mørkved

Adr: Sandsvæveien 221,
3615 Kongsberg
Tlf: 32 73 23 64 / 957 46 293
E-post: kai.even@hotmail.com

US Auto Parts

7434 Trondheim
Tlf: 72 90 04 40
E-post: usap@online.no
Web: www.usautoparts.no

Nordic Motortuning as

Greåkerveien 57, 1718 Greåker
Alt i Bilelektronikk
Tlf: 986 15 116
www.nordicmotortuning.com

R.B.Auto AS

Deler til Corvette og Mustang
Halden
www.rbautoparts.no
Tlf: 994 48 313
E-post: rbauto@online.no

SHIPPING

Jetcarrier

Adr: Isebakkveien 75,
1788 Halden
Tlf: 69 18 40 30
jetcarrier.com

VETERANKJØRETØY

Phoenix

Adr: Broen 7, Ås industri-
område, Tønsberg
Tlf: 33 74 46 00
www.puc.as

Spectra Auto Østfold AS

Adr: Ryggeveien 248, 1580 Rygge
Tlf: 911 55 194
E-post: oyvind@spectraauto.no
www.spectraauto.no

R.B.Auto AS

Halden,
www.rbauto.no
Tlf: 99448313
E-post: rbauto@online.no

RESTAURERING

Bjørnebekk Sveis & Rep AS

Leverandør av verktøy/utstyr til
plateforming/reaturering og
tilbyder av plateformingskurs.
Adr: Bjørnebekkv 855,
1798 Aremark, Tlf: 907 82 623
E-post: tvshalden.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
Møbelsnekring og -restaurering
Adr: Elvefaret 16, 2625 Fåberg
Tlf: 900 61 652

SKILT

Lator skiltfabrikk AS

Adr: Molløesmuget 1c,
5017 Bergen
Tlf: 55 36 26 90
E-post: lator@latorskilt.no
Web: www.lator.no

Skilthandleriet

Adr: Blekeriveien 1, 1658 Torp
Tlf: 907 74 765
E-post: post@skilthandleriet.no
www.skilthandleriet.no

NY UTSIKT HVER DAG....



PÖSSL
das Original

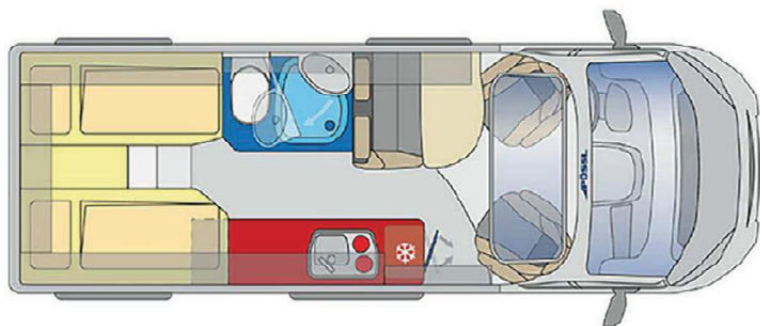
summit
prime

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
gråvannsventil - 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

Veteranbiler til salgs



32 Ford 3 Window Coupe

Nydelig bil med B motor (4 syl.)
Svært lavt chassisnummer (4 siffer)
Sjelden mulighet til å skaffe seg en originalbil !

Kr 690.000,-

32 Ford V8 Phaeton

Sjelden bil med alle options, original stål koffert, dual windshield, doble reservehjul i skjermer mm. Nylig service på motor med bl. a. nye pakninger og bytte av topplokk, tenningsdeler mm. Hel og fin i karrosseri, noen småriper og sår i lakk. **Selges høystbydenede over**

Kr 500.000,-



32 Ford V8 Tudor

US-modell, 32 Ford.
Nydelig bil i topp stand.

Kun kr 350.000,-



32 Ford B (4 syl.)

Fordoor.
Topp teknisk stand, påkostet mye.

Kun kr 169.000,-



Ford 30-31 Roadster karrosseri i stål

Leveres med dører, svingermorsetelukk, setefundament, mm.

Kr 99.800,- Billigere enn i USA!



898,-

Gas Tank Sealer

Førsegler gamle bensintanker og førsegler rustflekker. Beste USA-kvalitet. (Tåler etanolholdig bensin.)



Nyhet! 599,-

KBS Motormaling | 0,5 ltr.

Sort / Ford grønn / Ford blå / Fire red

Motormaling



Nyhet! 498,-

KBS Motormaling | spray

Sort / Ford grønn / Ford blå / Fire red

Mal rett på rust

1-Komponent rustmaling. Beste USA-kvalitet!



Nyhet! 998,-

KBS Black Top 0,95 l



Nyhet! 498,-

KBS Black Top Spray



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

Prestebjørn 2, ved Eiker Senter, 3300 Høksund. For best service, ring før besøk. Man. - Fre. 10-16. Lørdag, kun etter avtale.

TWA-dbytes.org