



NORSK

# MOTOR VETERAN

Nr. 3-4 2025 – Årgang 35 – Pris kr 149,00

RÉTROMOBILE  
PARIS 2025

Babylon Flyer

BILÅRET 1900



Landeveis-  
drømmen



*Elsket Corona*

FORFØRENDE  
BRITE



Grenseløs  
Ford

FRANSK  
HISTORIE-  
TIME



bc348 003

GRATIS annonsering i brukmarkedet!



Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

# PHOENIX US CARS

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



## Med et godt bilsalg i 2024 friskt i minne, har vi fylt opp butikken vår med mange flotte biler.

Våren er endelig rundt hjørnet og solen står stadig høyere på himmelen dag for dag. 2025 har allerede startet bra og vi er godt forberedt. Vi har helt nye 2025-modeller av Silverado, Tahoe, GMC etc. på lager og i bestilling på vei inn. Utstillingshallen vår er fylt opp med flotte klassikere, muskelbiler og andre spennende biler som venter på nye eiere. Vi leverer alle våre biler med detaljert tilstandsrapport og EU-godkjenning.

Finansiering ordner vi på dagen og har du en innbyttebil så tar vi den imot med åpne armer. Som de fleste allerede vet, så har vi på huset et enormt stort delelager til alle US-biler (også TESLA). Med ca. 28.000 delenummer på lager og ukentlige flysendinger, er vi forberedt til å hjelpe deg. Vårt «Lille stykke Amerika midt i Vestfold» har også topp moderne mekanisk verksted og egen skade/oppretter-avdeling. Her kjøper du trygghet og du treffer fagfolk

som har lang erfaring og peiling på bil. Vi er alltid på utkikk etter bil, så vi kjøper bilen din uten ansvar for deg og du får oppgjør på dagen. Eller vi selger bilen din for deg, også da uten ansvar for deg. Bilsalg og kjøp av bil, kontakt Trond på Tlf. 93409156 eller epost [trond@puc.as](mailto:trond@puc.as)

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](mailto: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](http://www.puc.as)



# Innhold

Hovedbilde forside: Christopher Skjæveland

74

Tør vi kalle **Rétromobile i Paris** for vinterens vakreste eventyr? Vi tar sjansen på det. Her samles «alt og alle» som elsker historiske kjøretøyer, enten det er snakk om en veteranbil fra bilens barndom, sportsbiler fra «the roaring 20's», enorme luksusbilmer fra 30-tallet, gamle motorsykler, racerbiler, hverdagstravere eller drømmebiler. Legg til en god dose deler og tilbehør, så har man essensen av denne enorme utstillingen. I år hadde Norge sin egen deltager i dette eksklusive selskapet, Kjell Ivar Haltvik og Frejabilen gjorde internasjonal suksess.



## KJØRETØY

- 6 1992 Porsche 968
- 10 1953 og 1954 Riley RM
- 32 1938 Ford Standard Fordor
- 48 1952 Harley-Davidson FL 1200 custom
- 54 1961 Aston Martin DB4GT Zagato
- 62 1976 Toyota Corona Mark II Coupé

## KJØRETØY- OG MODELLHISTORIE

- 10 Riley RM-serie
- 22 Bilåret 1900
- 86 Willys Jeep
- 92 Renault nyttekjøretøyer
- 100 Reading Standard

## SAMFERDSELSHISTORIE

- 38 Kjøpte bilen av filmstjerne?
- 84 Variert bilpark i Hamar

## MUSEER OG SAMLINGER

- 18 Hos Geir Hagen
- 42 7-setere hos Hotel Union Geiranger
- 108 "Nyheter" hos EAC Bilhistorisk Senter

## KLUBBER OG FORENINGER

- 80 Veteranbussgruppa

## ARRANGEMENTER OG UTSTILLINGER

- 74 Rétromobile 2025

## PERSONLIGE TILBAKEBLIKK

- 72 Lærerinna

## DIVERSE

- 70 Med interesse for bil



48

Da de første motorsyklene ble tilgjengelige tidlig på 1900-tallet, gikk det ikke lang tid før de ble customisert. Mange av motorsyklene ble ombygd og fikk et preg av racing, og det første inngrepet var å «choppe» baksjermen på midten. **Babylon Flyer** var opprinnelig en Harley-Davidson Pan Head 1200 fra 1952. Den er modifisert til det ugjenkjennelige av Bjørn Henning Larsen fra Rasta på Lørenskog og resultatet er helt rått.

**Geiranger** er et yndet mål for turister fra hele verden. Rundt

1 million årlig besøkende kommer først og fremst for å oppleve den flotte naturen i området. Jeg dro dit også av en annen grunn, for å oppleve den flotte samlingen med 7-setere hos Hotel Union som er tatt varte på av Karl Mjelva. Alle kjøretøyene har historisk betydning og tilknytning til bygda.

42



## FASTE SPALTER

- 4 Leder
- 68 Tegnekantoret
- 102 Vognskjulet
- 104 LMKs hjørne

- 110 Feit blanding
- 114 Bruktmarkedet
- 128 Arrangementskalender
- 130 Leverandørguiden

## ABONNEMENT:

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

## Kundeservice:

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

## UTGIVELSESPPLAN 2025

| Nr.   | I løssalg fra: |
|-------|----------------|
| 5-6   | uke 17         |
| 7-8   | uke 24         |
| 10-11 | uke 35         |

## ANNONSERING:

### BRUKTMARKEDET:

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

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

### FORRETNINGSANNONSER:

Reidar Lund  
Telefon: 905 31 820  
E-post: [reidar@rarmedia.no](mailto:reidar@rarmedia.no)

## REDAKTØR:

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

## FASTE RED. BIDRAGSYTERE:

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

## ART DIRECTOR:

Tore Strøm

## ANSVARLIG REDAKTØR/DIREKTØR:

Axel Walø

## TEAMLEDER:

Alexander Øystå

Trykk: Egmont Printing Service  
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.norskmo.no](http://www.norskmo.no)

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



# Begge henda på rattet..

...er jo alltid å anbefale når man er ute å kjører i trafikken. Som på dette bildet av undertegnede, bak rattet på turvogna som tilhørte Glom-Buss, en 1967 Scania-Vabis. Bildet er tatt for snart 10 år siden, på vei hjem fra Tunga Rallyt Åkarsvängen i Södertälje. Jeg var så heldig og fikk være med den lystige gjengen i Veteranbuss-gruppa i Østfold på tur. De kan du forøvrig lese mer om i denne utgaven av Norsk Motorveteran. Hva er så tanken bak denne lederartikkelen? Jo, å slå et slag for frivilligheten i Norge som er stor, men som alltid kan bli større.

Landet vårt er fullt av ildsjeler som stiller opp i lag og foreninger, enten det er innenfor idretten, kulturlivet, medmen-neskelighet eller, som i dette tilfellet, bevaringen av kjøretøyhistorien. Vi har mange frivillige som tar seg av vår historie; fartøyvernssentere, veteranfly-entusiaster, medlemmer i Rutebilhistorisk Forening, transporthistoriske lag og foreninger og veterankjøretøyklubber. Alle bidrar til å holde historien levende og sørge for at stadig nye generasjoner får oppleve hvordan det var i «gamle dager». Se bare på arrangementer som Norgesløpet, Vognmannen, Trondhjemsridtet 1919, Fjordsteam, Akershusdagene og alle de andre «veteranarrangementene» i Norge. Der strømmes publikum til for å oppleve det som en gang var, blir informert, underholdt og servert av frivillige som stiller opp. Applaus, applaus!

Allikevel må vi rope et lite varsko. Flere organisasjoner, lag og foreninger opplever at det ikke akkurat er kø av nye medlemmer som banker på døra om dagen. Veldig mange har nok med sitt, og synes kanskje ikke de har ork eller overskudd til å engasjere seg. Det er selvsagt forståelig hvis man tenker litt snevert på det, altså kun på at dette er mye ekstra jobb. Derfor er det viktig å få fram alt det som er positivt med dette, som faktisk bidrar til at man får et bedre liv. Man får nye bekjentskaper, treffer interessante mennesker som man har felles interesse med, man kan bidra på forskjellig vis



utfra hva man kan fra før, og man lærer seg noe nytt. Alt dette gjør at man får det bedre sosialt og dermed et rikere liv. Slik jeg ser det er det bare oppsider ved dette. Selv har jeg vært engasjert i lag og foreninger siden guttedagene og vet hva det har betydd for meg.

Når denne utgaven av Norsk Motorveteran leses er våren på plass for svært mange av oss. Det betyr at sesongen er i gang, og at man etterhvert kan velge og vrake blant alle arrangementene som privatpersoner, vennegjenger, klubber, lag og foreninger står bak. Vi Norsk

Motorveteran har som mål å presentere den mest oppdaterte arrangementskalenderen i hver utgave. Sjekk den ut så finner du garantert noe som passer for deg. Ønsker du å få inn ditt arrangement i kalenderen sender du en e-post med info på e-post: [chrsj87@gmail.com](mailto:chrsj87@gmail.com). Husk å send den i god tid før arrangementet.

I vår redaksjon har vi begge henda på rattet, både når vi er ute å kjører i trafikken, men også når det gjelder å lage Norges beste uavhengige veterankjøretøy-magasin. Vi gleder oss til fortsettelsen!

## Samlepermene er tilbake!

Etterspørselen etter samlepermer har lenge vært stor. Derfor er det med stor glede vi kan fortelle at de nå er å få kjøpt igjen. Se annonse i denne utgaven, eller sjekk ut bladkiosken.no



*Tormod Granath-Magelssen*  
Redaktør





# WWW.GASOLIN.NO

- I godt driv mot vårsleppet!



ADMINV00110

**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 skjoten. Ferdig!



**8990,-**

## 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.

VALEW710

## SVEISEMASKE FOR TRANGE KÅR

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



**990,-**

HBMH133272



## METALLFRES MED OLJEFYLT GIRKASSE

Tung og kraftig fres for både grove og fine jobber. Koordinatbordet måler hele 800x240 mm.

Motoreffekt: 1100W. Kon: ISO30.

Vekt: 320 kg. 230V 1-fas.

HBM00208

## 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.



**TILBUD**  
**3990,-**

**3490,-**

HBM10227

## PUNKTSVEISAPPARAT, 2+2 MM.

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

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

HBMH132763

## NYHET! INDUKSJONSVARMER, 1500W

Sliter du med rustne og fastgrodd 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.



**TILBUD**  
**5490,-**

KRAX150



## KAROSSERISNURRE MED STORE HJUL

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

KRABST1800

## BESKYTT BILEN UTE OG INNE!

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



## 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 interiør-deler 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



WWM1057SWIM

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





# 1992 Porsche 968: Vinterbilen

**De fleste entusiastbiler lever et skjermet liv. Ikke ser de regn, sludd, snø eller veisalt, ei heller temperaturer under tosfrede varmegrader. Dog finnes det noen som (heldigvis) bryter med denne normen og tenker at biler er tross alt til for å brukes. Eller som bileier Knut Lien sier, livet er for kort til å kjøre kjedelige biler.**

Tekst og foto: Christopher Skjæveland

**H**va? Du har en Porsche 968 som vinterbil!? Slik lød vår reaksjon første gangen vi traff Knut Lien i forbindelse med fotografering av en av hans andre klassikere (Triumph Stag, NMV #13-14 2024). Hvorfor, lød vårt påfølgende svar, hvorpå Knut kontrer kontant «hvorfor





**Salig blanding:** Designet er typisk Porsche, med aner fra 944, 928 og 911 i en og samme pakke.

ikke?». Du skjønner, Knut er ikke ukjent med sportslige biler til hverdags. Har han kjøpt dem, må han kunne bruke dem også. Tidligere hadde han en Porsche 924 som «allværsbil». Etter hvert gikk han til innkjøp av en Aston Martin DB7 Volante, men forsto fort at dette nok passet bedre som godværsruiser enn

hverdagshelt, så finn-annonsene ble igjen saumfart etter noe moro.

### Porsche

I utgangspunktet var Knut på jakt etter en litt hissig Saab eller Subaru, noe som liksom virket laget for skandinaviske forhold, men så falt tankene tilbake på



**Skinns salabim:** og vipps sitter du i dype, gode skinnstoler som ikke bare oser kvalitet, men også komfort. Setene har for øvrig 251 000 kilometer bak seg.



**0-300:** Her får ungene i gata noe å bryne seg på. Speedometeret stopper på 300 km/t! Toppfart var dog oppgitt til 251 km/t. Ikke at det er dårlig, altså.

Porsche 924en og hvor upåklagelig den hadde vært i eierskap. Dermed huket Knut av «Porsche» i filteret på finn og utvidet søket.

Først fant han en 968 CS (Club Sport), som er en langt mer sportslig oppsatt bil enn en «vanlig» 968. Club Sport-bilene er mer eller mindre ribbet innvendig med enkle dørtrekk, lettvekts Recaro-seter med manuell justering, mindre støydempende materiale og baksetet fjernet. Club Sport er senket 20 mm og har breiere 17-toms felger og dekk (225 foran og 255 bak kontra 205 og 225 for vanlig 968). Alt dette virket først forlokkende på Knut, men etter litt beten-

kningstid kom han frem til at bilen var for sportslig oppsatt til vanlig gatebruk og heller ikke særlig praktisk med det manglende baksetet. Men en 968 var i seg selv ikke en dum idé.

### En av tre

Knuts Porsche 968 er av det «vanlige» slaget og forlot fabrikken som en behagelig GT-cruiser. Det som dog er noe uvanlig, er at denne faktisk er solgt ny i Norge!

Det ble solgt 3 stk. Porsche 968 i 1992, hvorav en var blå med Tiptronic-kasse og denne røde med manuell kasse. Kanskje en av våre lesere husker den tredje? ►





**På stilik:** Med frontlyktene tent og sett rett forfra, tenker en ikke på at bilen har vippelykter.



**På tå:** Vippelykter ala 928 og faktisk Lamborghini Miura. Får litt froskeøyepreg når de er på og legger seg fint flush med skjermen når de er av.



**Vitne:** Rimen på taket vitner om at denne bilen får litt utetid når grødestokken går over til det kalde blå.

Bilen har levd et liv med en del eiere med kortvarige opphold. En felles betegnelse for dem alle er at de har tatt svært godt vare på bilen. Etter et års tid havnet bilen hos Erik Evensen, som kun brukte Porsche-verksted for alle reparasjoner og ba om at hver minste lille uriktighet skulle utbedres om det var noe. Etter en fire års tid flytter bilen på seg flere ganger før den i 2002 havner i Olaf Magnus Olsens eie, boende på Kleppe. I 2010 selger han bilen, hvorpå Knut er kjøperen. I skrivende stund er bilen kjørt hele 251 000 km og

ser fremdeles omtrent ny ut. Et testament til ikke bare de tidligere eierne, men spesielt til Knut og hans vedlikeholdsregime da han har eid den desidert lengst. Dette er strøkent!

### 80 % Evolusjon

Historien om Porsche 968 begynner i 1989 rett etter at Porsche 944 S2 (faceliftet utgave) ble lansert. På dette tidspunktet slet Porsche noe fryktelig og det hele så heller mørkt ut. La oss se på deres sportsbiler, spesielt i statene, var skylden. 944 hadde



**Litervis:** Her finner vi litervis med motor. 4 sylindere, 3 liter motorvolum og 240 hestekrefter.



**Fin på det:** Kun hvite hansker duger når du skal skru på en Porsche 968. Og så med eget rom, da gitt.

vært i produksjon mer eller mindre uforandret siden 1982, som igjen var svært lik 924 som ble bygget fra 1976 til 1988. Publikum var klar for noe nytt og ingeniørene til Porsche lystret: En ny innstegsmodell skulle utvikles.

Med en 944 S2 som basis, ble en rekke modifikasjoner utført med tanke på en kommende S3 variant. Faktisk ble hele 80 % av alle av 944 ens komponenter enten erstattet eller betydelig modifisert, såpass mye faktisk at Porsche-ledelsen besluttet å introdusere resultatet som en helt ny modell, da avstanden til utgangspunktet nå ble sett på som for stor. Navnet ble så 968. Ikke bare ble det gjort en rekke mekaniske oppgraderinger og revisjoner, men designet fikk seg også et betydelig løft med et mer moderne, strømlinjeformet utseende. Som prikken over i-en, ble 968 også gitt en del utstyr dens forgjengere ikke hadde for å gjøre den mer luksuriøs. Produksjonen ble flyttet fra Audi-fabrikken i Neckarsulm til Porsches egen fabrikk i Zuffenhausen.

Selv om bilen var mer eller mindre ny, er slektskapet til 944 umiskjennelig. Spesielt bakfra.

Fronten er det fort gjort å trekke paralleller til 928 med, men faktisk er designspråket her en forsmak på den da kommende 993-versjonen av 911 som ble introdusert et par år etter 968. Interiøret var mer eller mindre en carry-over fra 944, men bilene var nå utrustet med mer bekvemmeligheter og komfort i tankene. Seter i heltrukket skinn foran og bak, skinn på senterkonsoll, girklule og øvre og nedre del av dashboard. Setene har nå elektrisk justering. Skinninteriøret ble levert i flere farger, her svart, samt at det kunne leveres stoffseter og delskinn i flere design hvis ønskelig. I USA var faktisk delskinn det som solgte best.

1992 er for øvrig det desidert beste året med 5353 produserte biler, hvor 3913 gikk utenfor USA/Canada. 3 av disse gikk som sagt til Norge.

### Bunndrag og brøytekanter

Knut's bil skinner fortsatt med sin originale lakk med navnet Guard's Red, den samme rødfargen mange Porsche 930 (911 Turbo) fra 70- og 80-tallet ble levert i, hvilket kler bilen godt. Svart skinn dominerer innsiden, men cockpiten føles langt fra mørk og trang, takket være store vindusflater. En sitter lavt og det er et stykke ned i setet for selv en som er under 40, men en sitter som støpt når en først har kommet ned «hit».

Den firesylindrede rekkemotoren på fantastiske 3 liter (det er 4 store høl i blokka, det) yter 240 hk ved 6200 omdreininger og 305 Nm ved 4100 omdrei-





**Et stykke Sveits:** finnes faktisk i Stavanger. Porschen mangler bare skistativ på taket.



**På baken:** Baklyktene til 968 er helt nye sammenlignet med 944 og har helt røde glass som nærmest glir i ett med hverandre.



**Golfbil:** Hadde Knut spilt golf, hadde han ikke hatt noe problem med å frakte golfbaggen baki her.



ninger. Lyden er dyp, men ikke påtrengende. Av gir har vi 6 forover og 1 bakover i manuell form. Et tilvalg var 4-trinns Tiptronic, som først ble introdusert i Porsche 911 (964) i 1989.

Stavanger-traktene har virkelig tatt på seg vinterdrakten denne januardagen, med snødekte veier, åkre og enger. Et lite bokskjær fra undertegnede sender oss opp en bakke som skulle vise seg å ikke være spesielt godt brøytet. Det tar 968en med sitt solide bunndrag med slående ro, og drar oss fint av gårde uten dramatikk. Til og med tilbake igjen – baklengs (det var enda dårligere brøytet på snuplassen i enden). Knut ratter Porschen med den største ro. Til slutt ender vi opp ved

Stavanger Golfklubb, sammen med det som virker som resten av Stavangers befolkning denne dagen, som sto for all dramatikk langs harde brøytekanter og smale gårdsveier ned til klubbhuset.

Etter den seansen er i hvert fall vi overbevist om at Porsche 968 fungerer aldeles utmerket som vinterbil.



**Brede skjermer:** Linjeføringen på 968, og 944 før det, har stramme linjer over skjermene som gjør at de fremstår breiere enn de er og kan fremstå bredde, men det er de altså ikke.

**Særpreget:** et typisk Porsche-særpreget er «Porsche» stanset på bakpanelet.





**Gammel industri ved Mjøsa:** Atlungstad Brenneri i Stange ble etablert i 1855. I dag er stedet et industrielt kulturminne med restaurant og diverse arrangementer på programmet.

## Riley RM-serie:

# Forførende linjer

**Den første av Rileys RM-modeller debuterte i 1945. Teknisk sett var den moderne, men med karosserilinjer som kunne ha vunnet Concours d'Elegance i 1935. Det er skikkelig schwung over designet, som appellerer direkte til kjennere av britiske biler.**

Tekst og foto:  
**Asbjørn Rolseth**  
[arolseth@online.no](mailto:arolseth@online.no)

S lagordet spilte på historiehelt fra 1896: «Riley – as old as the Industry – as modern as the Hour». Først med sykkel- og motorsykkelproduksjon før den første bilen kom på markedet i 1907. Fabrikken utmerket seg særlig med Riley Nine i 1920- og 30-årene. Men å påstå at RM-serien var like moderne som

klokkeslettet da den ble lansert i 1945, er å overdrive. I 1955, siste år Riley RM var på markedet, var bilens design 10 år gammelt. Det vil si, den var egentlig eldre, for RM hadde linjer som passet bedre før krigen.

Parker en RM ved siden av andre britiske tidlige 50-tallere, så blir det som Nerdrums kamp mot modernismen. RM er en bil med tradisjonell design, skulpturerte skjermene, utvendige

stigbrett og klassiske proporsjoner. Ingen nymotens utskielser her. En elegant bil, men fra en annen tid. På femtitallet ville markedet ha modernisme. Bortsett fra Riley-kundene da. De ville ha Nerdrum.

For å få et inntrykk av Riley RM, har vi sett nærmere på to 1,5-liter – en 1953-modell på Ottestad og en 1954-modell på Oppaker. Mer om dem etter hvert, men først en presentasjon av RM-serien.

### Lansert i 1945

Riley var en solid bilprodusent frem til 1936, men så kom motgangen. Høye utviklingskostnader og for mange varianter av motorer, chassis og karosserier i forhold til produksjonstallene førte til økonomiske problemer. I 1938 var Riley i praksis konkurs og ble overtatt av Nuffield-konsernet.

Alt produksjonsutstyret hos Riley i Coventry ble bombet i stykker i 1940, slik at det ikke





**Gammel industri ved Glomma:** Funnefoss  
Tresliperi var i drift fra 1874 til 1966.

# fra en annen tid



**Rombe:** Riley hadde en logo som var lett å kjenne igjen. Mørk blå bunnfarge på 1,5-liter, lys blå på 2,5-liter.

var mulig å gjenoppta produksjon av førkrigsmodeller. Til tross for at Riley var blitt en del av Nuffield, fikk fabrikken frihet til å satse på en ny etterkrigsmodell som ikke hadde noe til felles med andre Nuffield-produkter. Modell-rasjonaliseringen slo ikke inn før etter at Nuffield fusjonerte med Austin og ble BMC tidlig på 1950-tallet. I løpet av 1943–44 var prototypen for RM klar. Den kom i produksjon som en av de første nye britiske bilmodellene etter at krigen sluttet. 1,5-liters utgaven kom i 1945, fulgt av 2,5-literen i 1946. ►



### Treverk, filt og strie

RM var en uvanlig blanding av gammelt og nytt. Den lave, langstrakte linjeføringen var preget av 1930-talls stil. Materialene likeså, med karosseristamme i ask. Takkonstruksjonen besto av en perforert stålplate dekket med ullfilt, strie og ytterst takduk (Everflex vinyl). RM ble alltid levert med svart tak. De første bilene var gjerne også lakkert helsvart, senere ble det andre lakkfarger, ofte kombinert med svarte skjermer. Metallic-lakk ble tilbudt fra 1951.

Den kompliserte karosserikonstruksjonen gjør det krevende å restaurere en RM. Men modellen har mange entusiastiske supportere og deletilgangen er ganske god gjennom merkeklubbene The Riley Motor Club og The Riley RM Club.

I motsetning til den gammel-dage karosserikonstruksjonen, var bilen teknisk avansert med tannstangstyring og uavhengig forhjulsoppheng med torsjonsfjæring. Den nærmest revolusjonerende forstillingen, med reklamenavnet Torsionic, var inspirert av Citroën Traction Avant. For den som tiltrekkes av kombinasjonen bra motorkraft (særlig i 2,5-literen), gode kjøreegenskaper og klassisk britisk karosseridesign, er RM et fristende valg.

Riley RM er en lav bil og det kreves litt gymnastikk for å sette seg inn og komme seg ut, selv om de bakhengslede fordørene har god åpning. Vel inne sitter man tett sammen og like nærme frontruta som i en Folkevognboble. På plussiden noterer vi forseggjorte interiørdetaljer og høy sittestilling som gir god utsikt over det lange panseret. Men sammenlignet med biler med mer moderne og rommeli-



gere karosserier, kom RM til kort som en praktisk familiebil.

### 1,5-liter

Hvis bunnfargen i Riley-embleet er mørk blå, er det en 1,5-liter du har foran deg. Første versjon, RMA, ble produsert fra 1945 til 1952, da kom RME som gikk til og med 1955. RMA hadde Girling hydro-mekanisk

bremsesystem (hydrauliske foran, mekaniske bak) og lukket mellomaksel, mens RME fikk hydrauliske bremsesystem rundt om og hypoid bakaksel med åpen mellomaksel. Utseendet var det samme på RMA og RME, bortsett fra at RME hadde større bakrute. I 1954 kom de siste endringene på RME – de utvendige stighbrettene forsvant,

**Frisk fargekombinasjon:** Rileys RM-modeller tar seg godt ut i to lakkfarger. Taket er alltid svart.

bakhjulene fikk skjørt, lyktene ble mer integrert og forskjermene fikk en skarpere profil.

Den firesylindrede motoren hadde røtter tilbake til Percy Rileys avanserte konstruksjon fra 1926, med to høyt plasserte kamakslar, korte støtstenger og



**1953 vs. 1954:** Forsiktig ansiktsløftning i 1954, med mer integrerte tåkelys og parklys og nye forskjermer med profil langs toppen.





skråstilte ventiler i et hemi-topplukk. Med boring x slag på 69 x 100 mm ytte 1,5-literen 55 hk. Girkassen var firetrinns med gulvspak og usynkronisert første.

Av RMA ble det produsert 10 504 eksemplarer, av RME

3446. Alle, bortsett fra noen svært få convertible fra karosseribyggere, var firedørs sedan.

#### **2,5-liter**

Lys bunnfarge i emblemet signaliserer 2,5-liters modell. Chassiset var mekanisk likt med

den mindre modellen, men ramma var forsterket for å tåle mer vekt og krefter fra den større motoren. Akselavstanden var forlenget fra 286 til 302 cm, noe som ga utslag i lengre panser. 2,5-literen var en stor bil, den manglet bare en halv

**Hjulskjørt:** 1954 Riley RME mangler utvendige stigbrett og har deksler over bakhjulene, noe engelskmennene kaller «spats».

tomme på akselavstanden til en Rolls-Royce Silver Shadow.

Første versjon RMB kom på markedet i 1946 og ble produsert i 6900 eksemplarer frem til 1952. Da overtok RMF, som fikk tilsvarende endringer som RME. RMF ble produsert i 1050 eksemplarer frem til 1953. RMF fikk ikke de siste endringene som 1,5-literen fikk, isteden ble 2,5-liters motoren plassert i en ny modell – Pathfinder – fra 1953. Pathfinder hadde helt nytt karosseri. Etter at Pathfinder ble tatt av programmet i 1957, delte alle Riley-modeller motorer og karosserier med andre BMC-modeller.

2,5-literen, kalt Big Four, var en større utgave av 1,5-literen, med 80,5 mm boring og 120 mm slaglengde. Her har vi altså en 2,5-liter med stempler med mindre diameter enn de som sitter i en Ford Anglia 105E (81 mm boring), til gjengjeld





visstnok den lengste slaglengden i en personbilmotor som fortsatt ble produsert på 1950-tallet. Et ekstremt utslag av konstruksjonsdirigerende beskatningsregler. Liten boring var nødvendig for å få motoren inn i skatteklassen 16 hp da den ble konstruert før krigen.

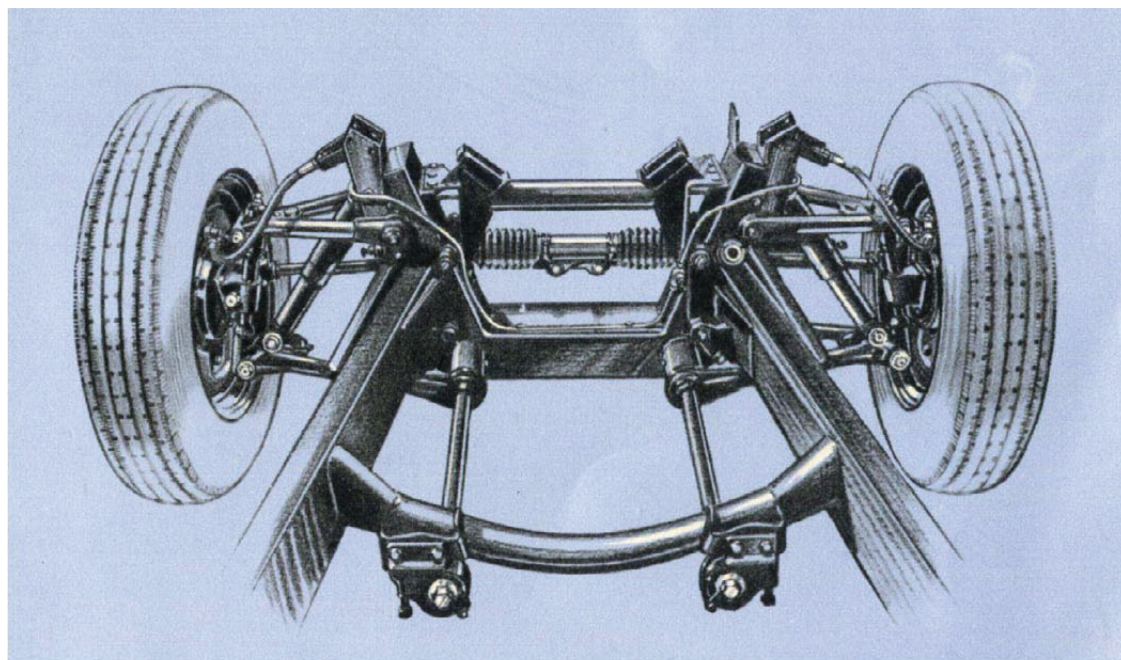
Effekten var 90 hk, i 1948 økt til 100 hk. Selv om RMB var en tyngre bil enn RMA, var effektøkningen forholdsvis større enn vektøkningen. RMB var litt av en ulv i fåreklær, med kjøreytelser som lå langt foran utseendet, for å si det på den måten.

I motsetning til 1,5-literen, ble 2,5-literen også produsert med åpne karosserier. RMC (1948–1951) var i utgangspunktet en treseters roadster – med rattgir, benkesete og ikke helt vellykkede proporsjoner – spesielt beregnet på USA-markedet. Konseptet slo ikke an. De fleste av 475 produserte RMC ble derfor levert som tosetere med gulygir. Av den mer attraktive fireseters drophead coupeen, RMD, ble det produsert 502 i 1948–1951.

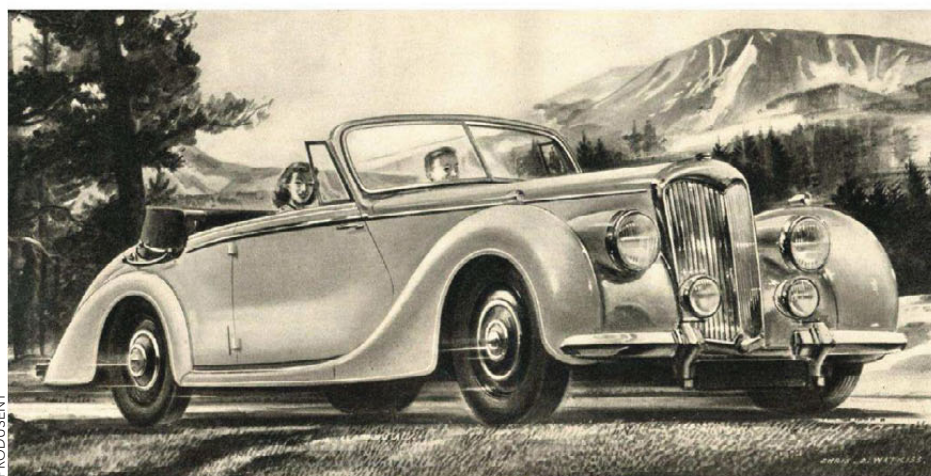
### Riley RM i Norge

I Autosys er det registrert 24 eksemplarer av Riley RM. 13 av dem er 1,5-liter, 11 er 2,5-liter. I skrivende stund er fire av 1,5-literne avregistrert. Åtte av bilene ble førstegangsregistrert i Norge på 1940- og 50-tallet, noen var da brukte. Av de øvrige ble én bil registrert i 1963 (importert fra Sveits), mens resten er kommet inn som veteraner etter at 30-årsregelen ble innført.

Dag Jarnøy, som selv eier en 1948-modell RMB, har lagt ned mye arbeid i å kartlegge Riley biler som er eller har vært i Norge. Nettsiden heter Norsk Riley Register. Også RM-biler som befinner seg i Norge, men ennå ikke er registrert i Autosys, er tatt med. Det gjelder en håndfull biler, som er restaureringsobjekter eller er under restaurering. Nettsiden innehol-



**Torsionic:** Uavhengig forhjulsoppheng, langsgående torsjonsstaver og tannstangstyring. RM-modellene har separat chassisramme og 16-tommers hjul.



### Drophead Coupe:

2,5-literen i åpen versjon er en stilig bil. Fra salgsbrosjyre 1949.



### Plass for tre:

2,5-liter som 3-Seater Roadster, med rattgir, sofasete og nedfellbar frontrute – en uvanlig kombinasjon. Også fra salgsbrosjyre 1949.

der mye informasjon om de enkelte bilene og anbefales for dem som har planer om å skaffe seg en RM-modell eller ønsker å vite mer om bilene i Norge. Vi lærte mye av Jarnøys opplysninger, blant annet at noen av

bilene som i dag ruller på norske veier har fått innmontert Volvo-motor!

Riley-importør for Øst- og Sør-Norge etter krigen var C.E. Sontum & Co. i Oslo, som også hadde de andre Nuffield-merke-

ne MG, Morris og Wolseley pluss Studebaker i porteføljen. Brødrene Wigand i Bergen importerte de samme merkene for Vest- og Nord-Norge. I prislistene fra Opplysningsrådet for Biltrafikken dukket ikke





**Førerplassen:** Rattet, som måler 18 tommer, er justerbart i avstand fra føreren. Bryter for retningsvisere i rattsentrum. Helt ytterst til høyre vippebryter for lysdimming. Full instrumentering.

Riley opp før i 1952. Da kostet en 1,5-liter 22 700 kroner og en 2,5-liter 25 450 kroner. I 1953 var prisene steget til 24 000 og 27 500. Det betydde at en Riley kostet mer enn en annen respektert engelskmann, Rover 75 og 90, og omtrent det samme som en Chevrolet eller Dodge. For Riley må det ha vært et handikap å stille med firesylindret motor i en prisklasse der markedet minst forventet en sekser.

Riley har aldri vært noe vanlig bilmerke i Norge. Det var ingen regulær import i mellomkrigsårene, slik at bare noen få biler kom hit. Noe som også gjenspeiler seg i Norsk Motorveteran. Vi presenterte en 1935 Riley Nine i nr 1–1999 (en bil som ble importert i 1987 og eksportert i



**Riley-eier siden 1992:** Arne Martin Sauarlia foretrekker britiske veteranbiler.

2003) og en 1947 Riley RMB i nr 2-1999, det er det hele. Og det begynner å bli lenge siden, derfor er det på tide med en ny omtale.

#### **1953 RME – chassisnr. 21287**

Arne Martin Sauarlia, opprinnelig fra Telemark men bosatt på Ottestad i Stange, har alltid vært bilinteressert. Han setter klare

krav til en veteranbil: – Den må være fra før 1955, og den må ha interiør med treverk og skinn.

Da sier det seg selv at det må bli en engelskmann. For 40 år ►





**Fra Austin til Riley:** Sverre Sandberg solgte Austin Healey og kjøpte Riley.

siden kjøpte han en klassisk 1946 Wolseley 18/85 i København som oppfylte kravene. Den var kjørbar, men ble plukket ned. Restaureringen har tatt tid. Nå er bilen så å si klar for registrering, men i ventetida ville han ha noe å kjøre med. Da en 1953-modell RME, som kom til Norge fra Skottland i 1987, var til salgs på Ringerike i 1992, ble den hentet hjem til Ottestad.

Bilen var ensfarget vinrød, men Arne Martin ville ha to farger, noe som kler disse bilene svært godt. I 1994 var bilen nylakkert og klar, men etter bare to måneders bruk havarte motoren. Løsningen ble en ny motor fra Sverige. Særlig i de første årene ble bilen mye brukt på veteranbilløp, men nå er situasjonen slik at den kanskje blir til salgs når Wolseley'en kommer på veien.

#### 1954 RME – chassisnr. 22374

Sverre Sandberg på Oppaker i Nes kommune (Akershus) er bilmann. Han begynte å kjøre



**To tanklokk:** Tanken kan fylles fra begge sider – hvorfor er ikke alle biler slik? Reservehjulet ligger i eget rom og tas ut gjennom den doble støtfangeren. Lett tilgjengelige jekkesfoter i hvert hjørne.

**Viser vei:** Retningsviser i C-stolpen.



**Klassiske linjer:** Riley RM er en nobel bil fra alle synsvinkler.

lastebil i 1966 og ga seg ikke med yrket før i 2016. På veteranfronten har han eid en 1958 Volvo PV i 30 år, men er egentlig mest interessert i engelske biler. Sverre hadde tidligere en Austin Healey, men ville ha litt mer komfort og kjøpte i 2016 en Riley RME.

Riley'en fikk norske skilter i 1989. Første eier, som bodde i Kristiansand, hadde bilen frem til 2014, da den ble solgt til Sandvika. Begge de tidligere eierne har gjort en del med bilen, men den er ikke helrestaurert. Sverre hadde problem med lav bremsepedal. Flere verksteder forsøkte å løse saken, men ga opp. Til slutt ble bilen levert til Stefan Solberg på Lena,





**1,5 liter:** Begge bilene i denne reportasjen har 1,5-liters motor. 2,5-literen Big Four var en større versjon av motoren. Hemi-topplukk med to ventildeksler og tennpluggene plassert imellom.

som selv har en Riley RME. Han bygde om bremsesystemet til tokrets og lagde ny bremsevæskebeholder. Problem løst. Siden

har Sverre brukt bilen flittig på forskjellige arrangementer i veteranbilmiljøet.



**RMB:** Dag Jarnøy i Oslo er mannen bak Norsk Riley Register. Hans egen A-19932 er en 1948-modell 2,5-liter som har vært i Norge siden 1949. Dag eide først bilen tidlig på 1970-tallet. Han fant den igjen i 2005 og har eid den siden.



Hos Geir Hagen:

# På garasjebesøk

**Britisk:** 1950 MG TD er en meget god representant for tidligere tiders britisk bilindustri.

**Egentlig var vår agenda for å ta et garasjebesøk hos Geir Hagen og ta en langtitt på en sjelden Case traktor. Det skulle vise seg at den inneholdt mye mer.**

Tekst og foto:  
**Melvin Mølnås**

**V**i hadde hørt at det skal finnes svært få av denne traktormodellen i Norge.

Ja det påstås uten at vi har helt full dekning for påstanden, at det er 5–6 stykker, og da mer eller mindre i orden. Men da vi kom inn i den romslige garasjen, som opprinnelig ble bygd og brukt en periode som kyllingfjøs, ble vi også presentert flere andre sjeldenheter. Å si at Casen kom litt i skyggen gjør vi ikke, men de han huserer sammen med gjør slett ikke skam på hverken lokaler eller eier.

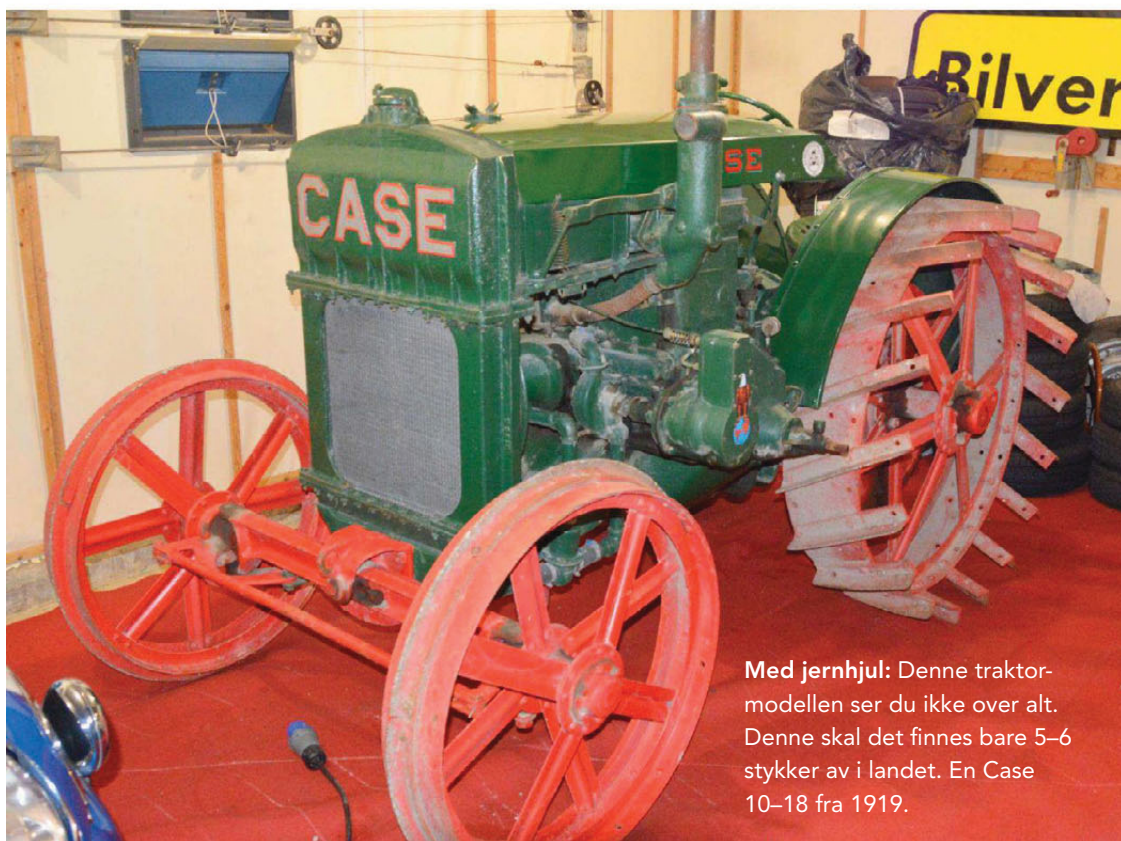
## Fra 1919

Men rett skal være rett, vi tok oss god tid ved den gamle sliteren. Vi snakker om en Case 10–18 fra 1919. Som fra den kom ut i praktisk arbeid, ble brukt på storgården Ranheim Hovedgård. Etter at mer moderne krefter overtok kom den til et sagbruk, der den kun ble brukt som motor. Grunnen var antagelig at den da ikke var kjørbær. Så en gang på 70-tallet, Geir husker ikke sikkert årstall, dro Geir traktoren hjem til egen gård, og der startet så en renovering som må kalles veldig vellykket. I dag fremstår Casen nærmest som ny. For å hefte oss litt med denne påstanden så legger denne gamle sliteren seg i samme gruppe som resten av det Geir har restaurert, flott arbeid der perfektjonisten viser hva han står for.

Vi kan bruke litt plass på å



**Samleren:** Geir Hagen i sin MG TD. Dette er kanskje rosinen i pølsa i Geir sin samling.



**Med jernhjul:** Denne traktormodellen ser du ikke over alt. Denne skal det finnes bare 5–6 stykker av i landet. En Case 10–18 fra 1919.





**Synlig:** Fra førerplassen har vi en god oversikt over den tverrstilte motoren.



**På tvers:** Case 10-18 har en tverrstilt rek-kemotor som drivkraft.

presentere Case 10-18. Dette er en helt spesiell konstruksjon, der motoren er en firesylindret tverrstilt sak på 3,9 liter. Betegnelsen 10-18 står for hestekraftantallet. 10 for trekkraften og 18 på hjulene. Denne 10-18 ble produsert bare kort tid, den første i 1918 og den siste i 1920. Motoren er en såkalt bensin/parafin, der det er to drivstofftanker, en liten for bensin og en større for parafin. Man startet på bensin, og så når driftstemperatur var oppnådd koblet man inne parafintanken. Geir sier at de kun har kjørt denne på bensin. For å starte var det startsveiv, elstart kom senere. Case var et av de aller første gamle maskinfirmaene som tok til å lage traktorer. De gikk den vanlige veien fra å være produsent av treskeutstyr, en kort bit innom dampmaski-

nen, der man også utviklet en selvgående lokomobil, til å bli en av verdens største traktorprodusenter.

### Mange merker

Så måtte vi se litt på hva for kompiser Casen hadde i garasjen til Geir. Her var det biler av mange merker. De fleste eid av Geir, men han lagrer også biler for venner og kjente. Og som sagt var det mange flotte biler og mange merker representert. Det til tross, så falt vi pladask for særlig et merke, og det var MG. Like bak halset også Jaguar, men vi brukte nok mest tid rundt de tre MGene som Geir forteller at også har litt spesiell historie. Særlig heftet vi oss med en skikkelig engelsk-mann som hadde vært en tur innom Sør-Afrika før den nå har landet i Geir sin garasje. Og da ►





**På gang:** En MGB 1968-modell som ikke er helt ferdig restaurert.



**Fra Japan:** MG RV8 1994-modell, som har vært en tur i Japan.



**Med sekser:** Her står en Jaguar XJ 6 C fra 1975.



**Linjelekker:** Jaguar XJ 5,3 C, en kraftplugg med V12 under panseret.

snakker vi om en åpen sportsbil, en MG TD 1950 modell. Denne vil vi uten forkleinselse for alt det andre som lagres her, kunne kalles garasjens smykke. Disse MG TD er en bil du ikke skal forhaste deg med, hverken når du ser den eller aller minst når du kjører. Den er da heller intet fartsfantom. Under panseret sitter en firesylindret rekke-motor på 1,3 liter som yter 55 hester.

Nå er ikke denne flotte MG alene, den har selskap av yngre brødre. Like ved står en MGB fra 1968. Altså en betraktelig yngre bror. Samt en 94 mod RV8 som har en V8er på 3,9 liter. MG var et populært merke i Japan før de selv kom på banen med noe lignende. Derfor har også denne MG-en vært en tur til Japan før den landet i garasjen til Geir.

Vi stoppet også opp ved to andre engelskmenn, da to Jaguarer. Den ene en skikkelig godbit. Vi snakker naturligvis om en Jaguar XJ 5,3 C, 1977-modell, med en V12-motor på 5,3 liter, som er på 242 hester. En utrolig flott bil, med nærmest nybilstandard. Like ved står den andre Jaguar, en XJ 4,2 C som har en seks-sylindret motor på 211 hester, og er en 75 modell.

Vi heftet mye lengre i Geirs garasje enn planlagt. Og vi har gjort avtale om et nytt besøk, her er det alltid noe på gang. ☺



# Madland Bilverksted AS

Bremseverksted siden 1952

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

**[www.bremseband.no](http://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](http://www.skafferen.no)**



Bilåret 1900 i USA:

# Elbil-junta på maktjakt

**Ved utgangen av det 19. århundre hadde spirene til den amerikanske bilindustrien allerede fått tydelige markedsledere. Columbia ledet an på elbiler, Locomobile blant damperne og Winton på bensindrift. I 1900 vokste Columbia til å bli verdens største bilprodusent, mens Locomobile runabout ble verdens mest solgte enkeltmodell. Da ser man bort ifra trehjulssykler med kun ett sete, som nå naturlig begynte å tilfalle den voksende motorsykelkategorien.**

Tekst: **Tor Ivar Volla**

Elbilbransjen i USA var bare 3–4 år gammel i 1900, men det hevdes likevel at den allerede utgjorde 38 % av landets nybilproduksjon mot 40 % dampdrevne og 22 % bensindrevne, takket være taxiflåtene. Antall medlemmer i ACA hadde blitt doblet til 200 på ett år, og 45 % importtoll på biler bidro godt til å stimulere den hjemlige industrien. Deler var imidlertid ikke underlagt importavgifter. Både De Dion Boutons og Decauvilles biler, Benz Ideal (Benz «Spirit») og Kühlstein-Vollmer avant trains ble dessuten forsøkt lisensbygget, men bare de to førstnevnte fikk et kortvarig gjennomslag.

«Industri» er dog et relativt begrep; Når de angivelig 4192 nye US-bilene dette året kom fra 380 «produsenter» som spente fra større foretak til hjemlige enmannsverksteder, sier det seg selv at de aller fleste drev hånd-til-munn-virksomhet med dårlige fremtidsutsikter. Den største konsentrasjonen av bilbyggere befant seg i New York City (41 stykker) fulgt av Boston (22), Chicago (17), Philadelphia (10), Cleveland (8)

samt Detroit, Pittsburgh og St. Louis med 6 hver.

## Elbil-aktør med lange klør

De største bølgene i amerikansk bilindustri skapte holdingselskapet Electric Vehicle Company (EVC), som nå tok stadig grovere grep for å prøve å vinne kontroll over hele bransjen. Ikke bare var deres datterselskap Columbia dominerende på elbiler innenfor både taxi- og privatmarkedet, men de drev også avleggerbedriften New England Electric som produserte elbiler for leasing. I tillegg bega Columbia seg inn i det europeiske markedet. Hos MMB i Tyskland ble bilene deres allerede bygget på lisens, og ved årets verdensutstilling i Paris hadde de en stor stand hvor de kunngjorde at modellene de

**Markedslederen:** Godt brukspatinert Columbia tonneau i fint driv under London-Brighton. Katalogen for Columbias øvrige modellutvalg varierte i 1900 fra en trehjul med passasjersofa som kunne byttes mot en varekasse i en håndvending, til en Victoria Phaeton med baksetestyring på hansom-vis. Sistnevnte ble benyttet av Theodore Roosevelt et par år senere.

viste der skulle bygges i Frankrike under navnet Électromotion.

Gjennom omorganiseringene i EVC i 1899 var det i hovedsak Columbia-folk som nå styrte den bilrelaterte virksomheten deres: Albert Pope, George Day og Harold Hayden Earnes, mens grunnleggeren, den tidligere marineministeren William Whitney fortsatt satt i styret. Nå i 1900 begynte Pope, som var en like ihuga monopolist som Whitney, å bygge opp et konkurrerende bilkonsern til Columbia rundt sitt eget American Bicycle Co. med

utgangspunkt i elbilmerket Waverley.

Alt gikk nemlig ikke helt etter EVCs plan om å monopolisere taxiflåtene i USAs største byer: Av de 8000 drosjene de hadde håpet å få på plass i løpet av året oppnådde de bare 2000 grunnet øket motstand i bransjen mot denne trusten. Bystyret i Chicago vedtok således forbud mot bilkjøring i byen, selv om tunge investorer hadde støttet elbilpioneren Clinton Edgar Woods i å bygge opp en taxiflåte der før EVC rakk å gjøre det.

Eldrosjenes lave hastighet og snau rekkevidde betydde at infrastrukturen mellom ladestasjonene måtte være tett. Det krevde store investeringer, og oppkjøp av fabrikker for å høyne drosjeproduksjonen gjorde ikke situasjonen bedre. EVC rundet også av året ved å overta konkurrenten Andrew Rikers virksomhet fordi Riker hadde blitt overbevist om at fossil drivkraft var fremtida. De eneste Riker-elbilene som kom ut etter dette var nyttekjøretøy, og et eksternt elbilmerke som hadde benyttet Riker-deler ble nedlagt.

Da hadde EVC allerede gått i den samme fella som Lawson og Pennington hadde gjort med MMC i England: De forsøkte å manipulere aksjemarkedet. Det







WIKIMEDIA/ M CHAE, BARERA

internasjonalt orienterte fagtidsskriftet Horseless Age kjente igjen taktene og var raske med å trekke hagla mot EVC i spaltene sine. EVCs neste grep var å tilsnike seg et større lån fra det Whitney-kontrollerte State

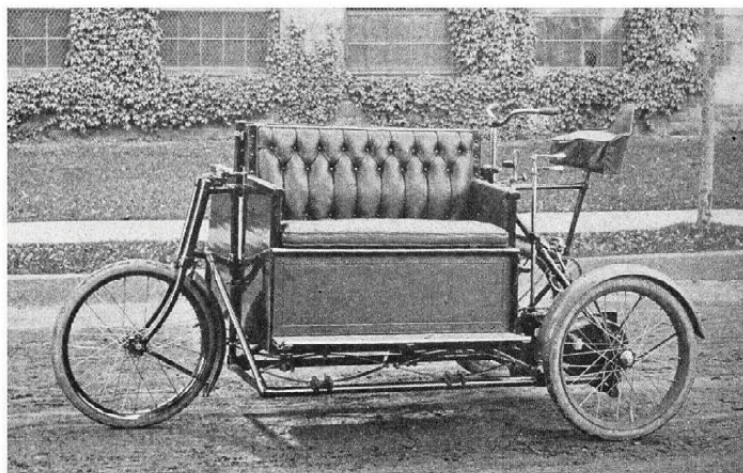
**Tidlig el-lastebil:** Ultrasjelden Wood på Henry Ford-museet. Wood bygde primært ambulanser og må ikke forveksles med det mer utbredte elbilmerket Woods.

Trust Bank i NYC – i navnet til en ansatt kontorgutt! Da dette

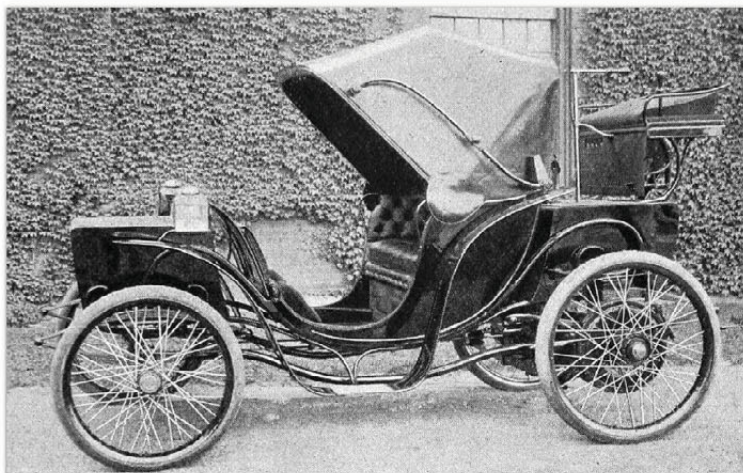
ble avslørt kom også New York Herald på banen med EVC i sikte. Dermed hadde holdingselskapet kun én lukrativ, mulig redningsplanke igjen: Selden-patentet, som vi kommer tilbake til.

### Virksomme Woods

Clinton Woods solgte bilfabrikken sin i Chicago og startet et mindre selskap under sitt fulle navn for videreutvikling av elbiler. I tillegg ble han direktør for karosserifirmaet Fisher i



WIKIMEDIA/ KRZYSZTOF MAREK WLODARCZYK



WIKIMEDIA/ KRZYSZTOF MAREK WLODARCZYK



samme by som lagde påbygg for Woods' første bilfabrikk, American Electric. Og fremfor alt startet han en klubb for kapitalsterke bileiere i byen som hadde den nødvendige innflytelse for å kunne kjempe bilene tilbake til Chicagos gater. Men det tok tid. Så i 1900 flyttet American Electrics nye president J Herbert Ballantine virksomheten fra Chicago til New York City «for å finne mer velstående kunder».

Woods fylte også tiden godt ved å skrive boka «The Electric Automobile: Its Construction, Care, and Operation». I den fremmet han holdninger som at det var viktigere for batterier å tåle hyppige ladinger enn å ha lang rekkevidde, og at elbiler bidro til å begrense trafikkuulykker fordi de hadde fartssperrer i samsvar med fartsgrensene. Men nettopp dårlige fartsressurser var elbilenes hemsko overfor privatkunder. Toppfarten lå gjerne mellom 20 og 30 km/t mens en billig Locomobile-damper kunne gjøre 40, omtrent som en dyr bensinbil. De dyreste dampbilene greide således over 70! Ut over dette var boka til Woods et solid faglig verk som har kommet i nye opplag helt frem til i dag, og som fortjener en hedersplass i enhver elbil-entusiasts bokhylle.

### Heder på verdensutstillingen

Columbia hadde nå 7 elektriske personbilmodeller på programmet som spente over et prispekter fra \$650 til \$2000, men oppnådde likevel ingen gullmedalje på verdensutstillingen. Det gjorde derimot nettopp American Electric og Columbias erkerival Cleveland som nå ble markedsført med «System

### Annengenerasjon bilentusiast:

Baker var årets viktigste nye elbil-merke. Bildet viser den tidlige veteranbilbilsamleren Roy Monsen på sin 1900-modell i 1951. Roy var sønn av den velkjente, norskfødte bilkonstruktøren Adolph Monsen.



**Best på el?:** Cleveland annonserte med «System Sperry» på sine elbiler fra 1900. Her en 3 ½ hk







WIKIMEDIA / PETER TRIMMING

**Avlegger:** Mobile var så å si identisk med Locomobile. Stanley var utgangspunktet for begge.

Sperry». Cleveland fikk endatil ordrer på 100 biler til Frankrike! Elmer Sperry selv var mest opptatt i sitt nyetablerte elektrokjemiske laboratorium med å utvikle mer effektive prosesser for fremstilling av kaustisk soda og produksjon av blikk fra skrapjern, i tillegg til gyroskop for skip etter at han foretok en atlanterhavskrysning dominert av sjøsyke.

Cleveland lå i øverste prissjikt blant de amerikanske elbilene, men ble likevel slått av nykommeren Strong & Rogers når det gjaldt ekstravaganse: Deres De Luxe-modell hadde ikke bare rikelig med utskåret treverk, men også geiteskinnstrekk både på setet og styrespaken i tillegg til nysølv og perlemor på diverse håndtak. Men viktigere på lang sikt var at to medarbeidere hos Waverley brøt ut for å konstruere den første bilen til det nyopprettede National Motor Vehicle Co. i Indianapolis.

### Batteriutvikling

At mange som syslet med elbil-prototyper ga opp etter et

år eller tre, betydde ikke nødvendigvis at de gikk med tap. Flere kombinerte oppgaven med å utvikle nye batterityper. Én greide å redusere vekten på ei batteripakke fra 460 til 320 kg. En annen oppnådde med en lett modell 128 km rekkevidde i en tid da taxi-normen var rundt en tredjedel. Og selv om merket General Electric (må ikke forveksles med megakonsernet av samme navn) gikk konkurs, la de ut batteripatentet sitt på Wall Street og fikk solgt det for \$29 000,-, tilsvarende 12,2 mill. norske 2024-kroner, til en viss James W. Cunningham som også eksperimenterte med elbiler ...

Thomas Edison hengte seg også på. Han ble en av Bakers første kunder, og fikk sin første bil opp i en rekkevidde på 80 km selv med såpass høy snittfart som 27 km/t. Gjennom årene kjøpte Edison også flere elbiler av samme merke etter hvert som han kom frem til nye batteriforbedringer. En annen kjendis som beveget seg inn på elbilområdet var Ray Vaughn Pierce,

landskjent og velstående utvikler innen farmasi og tidligere kongressrepresentant, som nå startet produksjon av solide elbiler i godt voksen alder. Videre ble Hub som bygde biler med elmotorer i navene overtatt av Westinghouse, USAs største leverandør av luftbremses til skinnegående materiell, fordi Westinghouse ville prøve ut systemet på både lokomotiver og busser.

### Kamp om damp

Amzi L. Barber hadde en helt annen strategi enn Columbia for å gjøre Locomobile til markedsleder innenfor sin kategori: Dampbiler. Strategien gikk ut på å holde seg til den enkle, rimelige enhetsmodellen, fryse prisen og ikke bruke en cent på produktutvikling. Dermed ble Locomobile en pengemaskin så lenge teknologien var konkurransedyktig. En 4-seters surrey ble riktignok forsøkt, men slo ikke an. De ansatte også George Whitney, pioneren som Stanley-brødrene hadde rappet så mange ideer fra da de konstruerte Locomobilen, etter at Whitney nå oppga å få i gang en egen dampbilfabrikk.

Til gjengjeld hadde Barbers tidligere samarbeidspartner John Walker fortsatt produksjonsrettigheter på samme biltype som Locomobile. Så i 1900 oppførte han en fabrikk for sitt nye merke Mobile som var en helt identisk bil, men med et svært bredt utvalg i karosserier. Investeringene førte til at Mobile allerede som grunnmodell måtte prises 20 % høyere enn Locomobile, hvilket naturligvis ga utslag i mye lavere salgstill.

Andre dampbil-aktører som gjorde det godt i markedet var St. Louis, Kidder, Grout (som het Weston på eksport) og det nyetablerte Lane. Den viktigste damp-nykommeren på sikt var likevel White, selv om deres debutmodell A bare var en typisk stanhope med 2-sylindret maskin under gulvet, wirehjul og stangstyring. Kvaliteten var ►

## De største bilprodusentene i 1900

e=elbil d=dampbil  
\*=Inkludert bensinbil

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| 1. Columbia (US)          | 1393e* |
| 2. Locomobile (US)        | 767d   |
| 3. Panhard & Levassor (F) | 677    |
| 4. Benz (D)               | 603    |
| 5. De Dion Bouton (F)     | 600    |
| 6. Peugeot (F)            | 500    |
| 7. Darracq (F)            | 450    |
| 8. MMC (GB)               | 298    |
| 9. Gladiator (F)          | 290    |
| 10. Georges Richard (F)   | 260    |
| 11. Mors (F)              | 240    |
| 12. Winton (US)           | 218    |
| 13. Delahaye (F)          | 200    |
| 14. Star (GB)             | 198    |
| 15. Haynes-Apperson (US)  | 192    |
| 16. Parisienne (F)        | 180    |
| 17. Renault (F)           | 179    |
| 18. Waverley (US)         | 174e   |
| 19. Daimler (GB)          | 150    |
| Decauville (F)            | 150    |
| Gobron-Brillié (F)        | 150    |
| 22. Germain (B)           | 130    |
| 23. Sperry/Cleveland (US) | 125e   |
| 24. Orient (US)           | 123    |
| 25. Clément (F)           | 120    |
| 26. De Dietrich (F)       | 107    |
| 27. Mobile (US)           | 100d   |
| St. Louis (US)            | 100    |
| 29. Daimler (D)           | 96     |
| 30. Vivinus (B)           | 90     |
| 31. Rochet-Schneider (F)  | 80     |
| 32. Rapid (CH)            | 76     |
| 33. Cudell (D)            | 72     |
| 34. Esculape (F)          | 70     |
| Wartburg (D)              | 70     |
| 36. Stirling (GB)         | 62     |
| 37. Hurtu (F)             | 60     |
| Léon Bollée (F)           | 60     |
| Weber (CH)                | 60     |
| 40. Jeantaud (F)          | 55e    |
| 41. Amedée Bollée (F)     | 50     |
| Critchley (GB)            | 50     |
| F.N. (B)                  | 50     |
| Peerless (US)             | 50     |
| Stearns (US)              | 50     |
| 46. Packard (US)          | 49     |
| 47. Pieper (B)            | 48e*   |
| 48. Humber (GB)           | 45     |
| Schaudel (F)              | 45     |
| 50. Gasmobile (US)        | 42     |
| Jenatzy/CITA (F)          | 42e    |
| Riker (US)                | 42e    |





**Til forveksling:** Også Marlboros, Grouts og Milwaukeees dampvogner lignet alle de andre fra produsenter som hadde tatt seg til rette av Whitneys dårlig beskyttede patenter – inkludert Stanley-brødrenes Locomobile.

imidlertid god. Interessant nok hadde Thomas White og William L. Grout vært kompanjonger i en symaskinfabrikk frem til de skilte lag etter borgerkrigen. Nå ved århundreskiftet opplevde begge at tre av sønnene deres satset på dampbiler i intens konkurranse med hverandre.

EVCs fremstøt på dampbiler var relativt lavprioritert. De lot Columbia overta damp-pioneren Walker Lee Crouchs beskjedne virksomhet og ansatte ham, men ga opp å videreføre merket innen året var omme. De andre dampfabrikatene som forsvant var få og av ganske ny dato, andre fortsatte under nye navn og/eller nye eiere.

#### Nytt om navn

Helt i bunnen av damp-segmentene dukket en gammel kjenning opp igjen: Den

notoriske sjarlatanen og svindleren Edward Joel Pennington, som lyktes med å hanke inn en god del midler fra ukyndige pennsylvaniere som trodde på at hans dampdrevne Tractobile avant train var egnet til å tredoble innbyggertallet i byen der fabrikken skulle bygges. De fikk aldri se et eneste eksemplar.

Det fantes også uheldige blant produsentene selv, som nykommeren Maryland Steamer der hele fabrikken ble rasert av en tornado i desember. Og selv om den var forsikret og kunne bygges opp igjen, kom bilproduksjonen aldri ordentlig i gang etterpå.

Alvin Orlando Lombard, opprinnelig oppfinner og produsent av skogbruksrelatert materiell, gjorde for sin del kuvending fra dampbilmarkedet etter å ha prøvd seg med en



3-sylindret prototyp. Kort etter patenterte han isteden det første beltedriftssystemet og bygde en serie veilokomotiver med skistyring foran og halvbelte-drift bak. Det revolusjonerende beltepatentet for både transport og industri gjorde snart Lombard rik og berømt. Blant yngre debutanter med en gyllen fremtid var 17-åringen Carl Breer (se bilde), men etter sin første prototyp prioriterte han 7 års tekniske studier før han gikk videre i bilhistorien.

#### I startgropa

Thomas Jeffery, deleier i den store sykkelfabrikken Rambler,

solgte den til Popes American Bicycle Co da hans kompanjong R. Philip Gormullye døde. Istedet kjøpte Jeffery en fabrikk i Kenosha, Wisconsin for å virkeliggjøre drømmen om bensinbilproduksjon – sammen med sønnen Charles hadde han allerede et par prototyper bak seg.

I januar leverte også Detroit Motor Co. sin første varebil – Henry Fords første bil beregnet på salg. Men det var et ganske uferdig produkt, og Ford måtte forbedre hver bil som ble levert med en måneds mellomrom etterpå. I tillegg slet han med å få seks andre modeller forbi skissestadiet.





WIKIMEDIA/PETER TRIMMING

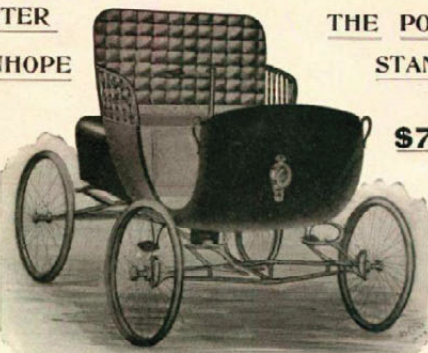
**Kortlivet:** Keene Steamobile var blant de litt mer påkostede alternativene til Locomobile, men fikk et kort liv.

**The Only Perfect Automobile!**

**THE PORTER**  
**STANHOPE**

Weight  
Only 550lbs.

Order Now  
to Ensure  
Early  
Delivery.



**THE PORTER**  
**STANHOPE**

Price  
**\$750.00**

Has no Rival  
in  
Simplicity,  
Design,  
Construction  
Economy.

The "Motor Age" of Chicago thus describes the Perfect Automobile:

**THE PORTER STANHOPE is the Perfect Automobile.**

PRODUSENTENE

«Den eneste perfekte bil»: Dette hevdet Porter om sine dampvogner, som i hvert fall hadde to avanserte faktorer; aluminiumkarosseri og – dødmannsspak! Samtidig annonse.

Sykkel- og motorprodusenten Erwin Ross Thomas presenterte ikke bare USAs første seriemotorsykkkel, Auto-Bi, men sto også for tri- og kvadrisykkkelversjonene Auto-Tri og Auto-Quad. De ble de første skritt mot den senere verdensberømte Thomas Flyer. Eieren av sykkelfabrikken Orient, Charles H. Metz, fulgte et lignende spor med sin lisensbygde DDB-trisykkkel under navnet Autogo, buggyen Victoriette med samme type motor og kvadrisykkelen Autogo Quad med Aster-motor, i tillegg til motorsykkler.

Gilbert J. Loomis hevdes å være den første som tegnet forsikring på en bil. Det skjedde i 1897 og gjaldt dampvogna han hadde bygget året før. Men han ble raskt omvendt til bensinmotorer, startet forgasser-

produksjon og begynte å bygge biler med forskjellige sporvidder – smal for trange bygater og bredere for rurale veier for å kunne kjøre i hjulspor. Karrieren til George Melvin Holley, debutant med en bensinrunabout som utmerket seg med ratt og gunstig pris, skulle gå motsatt vei: Noen år senere gikk han fra bil- til forgasserproduksjon og ble et verdensnavn på området.

Både William Thomson og William Andrew Schaum satset fra starten av på et bredt utvalg 1-sylindrede modeller. Men mens Thomson var basert på en liten og fiks 5-hest, gikk Schaum helt opp til 6-setere med 7 hk, i tillegg til at han bygde 20-seters busser for Autocarette. Begge greide å etablere seg i markedet, og det



WIKIMEDIA/ KRZYSZTOF MAREK WLODARCZYK

**Utbryter:** Waltham var en damp-utbryter fra Orient, men i full forståelse med sistnevntes eier Charles Metz som heller satset på bensindrevne kjøretøy.



WIKIMEDIA/ STEPHEN VELDEN

**Lovende start:** Carl Breer var bare 17 år da han bygde denne 2-sylindrede one-of-dampvogna på 5 hk, og som var god for 55 km/t. Langt senere ble Breer en av W.P. Chryslers «tre musketerer» og konstruktøren bak bl.a. Airflow.

samme gjorde Philo E. Remington fra det kjente riflekonsernet ved å ansette konstruktøren William A. Schmidt, som satset på 4-sylindrede motorer.

Benz-utvikleren og rørlegger-industrimagnaten Hieronymus Mueller, som hadde deltatt i Chicago-løpet i 1895, hadde en god del patenter og tegninger til en bilfabrikk klare da han omkom i en eksplosjonsartet bensinbrann på verkstedet sitt. Ekteparet som drev motorfabrikken Wall var også uheldige da de ville satse på hele biler, for like etter omleggingen brant fabrikken ned slik at

virksomheten måtte fortsettes i et nødløst ut året.

### Overtagelser og navnebytter

Noen av de som ga opp fikk likevel se ideene sine leve videre gjennom nye eiere: Charles Black som hadde bygget bensinbuggyer siden 1891 solgte patentet sitt til det nyopprettede Indiana, mens Pittsburgh fra 1897 ble til Autocar. Sterke investorer inkludert stor-kapitalisten Spencer Trask og lederen for Stetson Hat Co, Theodore C. Search, kjøpte opp Keystone men lot den tidligere ►





**Fords første salgsvare:** Detroit varebil levert i januar 1900. 12 til fulgte. Reklamen på varekassa er for Sorosis kvinnefottøy med slagordet «Standard of The World»! Noen som kjenner det igjen?



**I forkant:** Mens Packards Model B kun var en lett forbedret A, ble Model C (bildet) en av USAs mest moderne biler med relativt kraftig motor og ratt.

eieren Edward B. Gallaher fortsette som fabrikkssjef under det nye merket Searchmont. American Voiturette, som hadde bygget Decauville på lisens, ble til Gasmobile. Videre ble Denison til Yale og Smith til Meteor.

Noen aktører skilte også lag, eksempelvis Duryea-brødrene: Frank dannet et nytt selskap der han bygde 3 bensinprototyper som kunne sveives i gang fra førerplass før han oppdaget partnernes useriøsitet og trakk seg ut igjen.

Samtidig flyttet broren

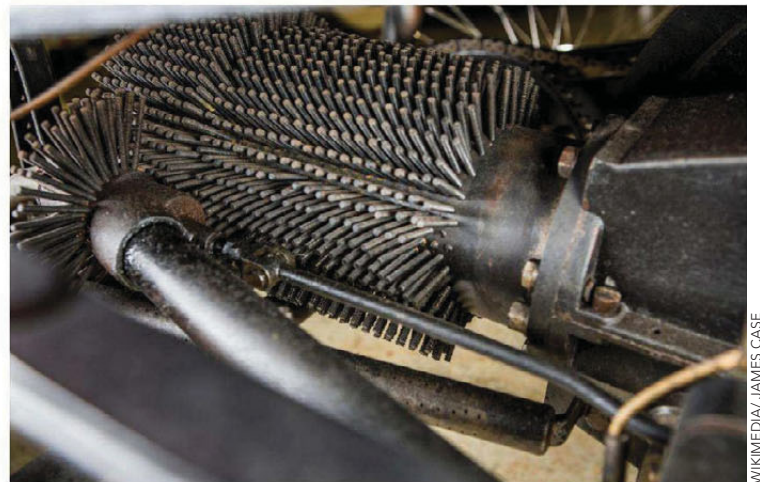
Charles den opprinnelige virksomheten fra Massachusetts til Reading i Pennsylvania.

Et annet eksempel er Bramwell-Robinson, der Robinson videreførte den samme rattstyrte stanhopen som før, mens Bramwell droppet trehjuleren han fikk beholde til fordel for to nye typer totaktdrevne firehjulere.

Ellers tok mange betydelige amerikanske pionerer på «hesteløse vogner» et sabbatsår fra offentligheten mens de søkte veien videre: Lambert, Kelsey, Dorris, Stanley-brødrene, Studebaker-brødrene, samt Olds og



**Pigg piggemotor:** Den første Knox var trehjul med en luftkjølt motor som istedenfor finner hadde 1750(!) tynne metallpinner skrudd inn i sylindren for kjøling. På folkemunne ble motoren bare kalt «pinnsvinmotor».



hans ingeniør King var blant dem.

### «Underligheter»

Kreativiteten innen bilteknologiske eksperimenter fortsatte å blomstre vilt. Vi nevner kort biler bygget av sykkeldele, trehjuls bakaksel der det midtre var drivende for å unngå differensial, spiralformede valser som erstattet hjul for terrengkjøring, samt kompressordrevet starter med luftlagring i rørramma. Det fantes forsøksbiler uten hjulbremses, en uten bremses i det hele tatt og en der rattet svingte motsatt vei av hjulene, noe som førte til flere ulykker.

Da det oppsto en langvarig trikkestreik i Cleveland fant noen lyse hoder ut at de skulle bygge busser som motvekt og

ansatte konstruktøren Paul Gaeth til å ta jobben. Og man kan mistenke Gaeth for å ha hatt sympati med de streikende da han kom opp med en 7 meter lang buss med 22 sitteplasser drevet av en 1-sylindret motor på 4 hk! Han reddet seg ved å montere motorene i langt mer egnede runabout under merket People's så fort streiken ble avblåst.

På den annen side fantes det også avviksløsninger som fikk økt tilslutning på konstruktørsiden som totaktsmotorer, trykkluftdrift, samt kickstartere på førerplass. Og i spredte, rurale strøk uten veinett ble det uavbrutt bygget motordrevne buggies og highwheelere i svært begrenset omfang. Noen slike one-offs var sågar svært påkostet. En av dem hadde





luftfjæring og et vakkert karosseri i romersk vognstil. En annen hadde 2-sylindret dobbeltstempelmotor med to svinghjul, 18-tommers lyddemper og tottrinns planetoverføring med revers. Den var så rask at det ble satt inn en sperre ved 40 km/t. Bilen var i bruk i hele 12 år og er fortsatt bevart.

### Viktige nye merker og modeller

Bensinbuggies var i 1900 også utgangspunktet for tre nye US-merker som snart skulle oppnå svært høy anseelse: Fremfor alle vaskemaskin- og sykkelprodusenten Peerless, som benyttet De Dion Bouton-motorer i sin første modelltrio. Men samme år ansatte de en konstruktør som ikke hadde greid å skaffe investorer til sin egen bensinbil, Louis Philip Mooers, og han hadde helt andre ambisjoner enn buggies. Så var det Locomobile-forhandleren James Allen Kline, som på



**Frempå:** Alexander Winton var den eneste amerikaneren som deltok i det første internasjonale Gordon Bennett-løpet, og i den første US-bilen som var spesialtilpasset for race. Foto fra ukjent tysk forhåndskunngjøring av løpet.

tross av sitt dampbil-levebrød begynte å bygge bensinbuggies under sitt eget navn til seg selv og bekjente. Det tredje high-wheeler-merket var Auburn, bygget av vognmakerne Frank

og Morris Eckhart, og som skulle vare lengst av de tre.

En nykommer som umiddelbart slo an selv om den skilte seg sterkt ut var Knox. Da Overman valgte å gå for

**Kvadrisykkel:** Orients «Autogo» kunne fås med både 3 og 4 hjul, og slo brukbart an.

dampbiler, brøt deres bensinentusiastiske konstruktør Harry Knox ut og etablerte seg i en urfabrikk med E.H. Cutler for å produsere en trehjuls runabout, Knox Model A. Den luftkjølte bensinmotoren med én sylinder på 5 hk var høyst original: Istedenfor kjøleribber hadde den hundrevis av tynne 2-toms stålpinner skrudd inn i sylinderveggen. En slik løsning på kjølingen var neppe den billigste, men «pinnsvinmotoren» fungerte godt, og selve bilen lå gunstig priset mellom Locomobile og Winton.

Ratt ble ennå møtt med stor skepsis i USA selv om Columbias dyre, Maxim-konstruerte bensinmodell Mark VIII og noen svært få andre hadde det. I november fulgte Packard etter med sin Model C, som også hadde en større motor enn forgjengerne A og B med sin





**NYC 1900:** Byens første internasjonale bilutstilling fant sted i Madison Square Garden 3.–9. november. Ut ifra lesbare plakater var American, Autocar, Daimler, Locomobile, McKay, Mobile, National, Orient, Riker, Waverley, Winton, bilgummileverandørene BF Goodrich og Kelly samt det nye magasinet Motor World blant utstillerne.

NEW YORK TIMES



WIKIMEDIA/ SIGNAG

**Typisk amerikaner:** Smith Runabout var en av årets mange forsøksbiler, og er den eldste California-bygde bensinbil som har overlevd.

12-hesters 3-liter – men fortsatt kun én sylinder. William Rockefeller, som frem til da hadde vært Winton-kunde, kjøpte to stykker.

Også andre produsenters nye modeller var større enn de tidligere. Konkret gjaldt det Elmore Trap med 6 hk totaktsmotor og at Senseeneys primitive buckboard ble erstattet av en mer dugelig runabout med 3 ½ hk Dyke-motor.

Andrew Lee Dyke selv begynte hos St. Louis og fikk dem til å supplere deres elbil med hans egenkonstruerte

bensinmodeller på 5 og 12 hk, sistnevnte 2-sylindret.

### Winton i Europa

Alexander Winton var opptatt av hva som foregikk på bensinbilområdet i Europa og hadde oppdagat hvilken rolle bilspporten hadde hatt for Panhard & Levassors kommersielle suksess. Han forsto altså verdien av blest rundt et produkt, og var ikke snauere enn at han i 1899 hadde utfordret Panhards fører Fernand Charron til fartsduell. Winton fikk aldri noe svar.

Men en ny sjanse åpnet seg

for Winton i juni 1900 da det første Gordon Bennett-racet ble arrangert i Frankrike, der alle bilproduserende land ble oppfordret til å delta. Som eneste amerikanske produsent meldte Winton seg på, med en bil til seg selv og en til Andrew Riker (som likevel trakk seg). Til formålet bygde Winton en racerutgave av sin 1-sylindrede bil med en sterkt forstørret motor som ytte hele 16 hk, tilsvarende hva de 4-sylindrede racerne til P & L og Mors hadde ytt året før. Aberet var at de franske bilene i mellomtiden hadde fått høynet effekten med 50 %! Winton ble ikke bare frakjørt (vinneren Charron holdt nesten dobbelt så høy snittfart som ham), for Winton måtte også bryte etter 17 av løpets 57 mil. Trøsten var at han kunne reise hjem igjen med verdifulle erfaringer i bagasjen.

### Selden-spøkelset slipper løs

I mellomtiden hadde EVC bestemt seg for å spille ut kortet med Selden-patentet sitt mot USAs bensinbilbyggere, og åpnet på vårparten med å annonsere at alle sådanne var pålagt å betale 15 % av hver bils salgssum i avgift til patentinnehaverne med et minimum på 5000 dollar årlig dersom de i det hele tatt ville ha tilgang på markedet.

Kravet var ikke bare ublu, men også konkurransevridende i forhold til de bensinbilmerkene som EVC selv rådet over. Dette var i tillegg til Columbias Mark X også to nye økonomimodeller: Den Harry Lozier-konstruerte Cleveland Three-

## Årets døde (motorhistoriske)

Jean-Joseph Étienne Lenoir (78), Ludvik Baffry (75), Charles Alexandre Brouhot (73), Hieronymus Mueller (67), Henri-Léon Nagant (67), Gottlieb Daimler (65), Abraham Burlingame (58), Ernst Kühlstein (57), R. Philip Gormully (53), Wilhelm Bauer (34), Attilio Caffaratti (22).

Wheeler og en annen trehjuler, Trimoto alias Gyroscope. Bak den siste sto ingen ringere enn Harry Lawson, som sammen med Pennington hadde forsøkt akkurat det samme i England som EVC nå gjorde i USA! Begge de to merkene ble samme år overtatt av Popes American Bicycle Co.

Samtlige bilprodusenter prøvde å ignorere EVCs utspill. Men da Winton returnerte fra Frankrike, lå et søksmål og ventet på ham. Det samme var blitt sendt til Buffalo og to bakgårdsprodusenter samt til Smith & Mabley, New Yorks største importør av europeiske biler. Ingen av dem hadde fått noen direkte henvendelse fra EVC før anmeldelsen kom. Selskapet valgte altså å gå rett i strupen på bransjen, noe som vakte stor medieoppmerksomhet og ditto sympati på de saksøktes side.

Like fullt valgte rundt 100 bensinbilbyggere i USA å finne på noe annet innen året 1900 var omme. De fleste hadde bare holdt på i et år eller to, men blant dem var også Balzer som hadde vært de første med rotasjonsmotor i 1894, og Hertel med sine småbiler som også hadde deltatt i USAs første forsøk på billøp i Chicago i 1895. Og selv om mange sluttet fordi de skjønnte at de ikke ville være konkurransedyktige, vitner det enorme frafallet om at en god del også var blitt alvorlig skremt av EVCs Selden-trussel.

Og akkurat det problemet hadde bare så vidt begynt.





# 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](http://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**  <sup>TM</sup>



Tel: 69 18 40 30





1938 Ford Standard Fordor:

# Dansk Ford på svenskegrensa

Henning Hoffgaard har hatt bil- og motorsykelinteresse hele livet. Hovedsakelig har det dreid seg om Studebaker og engelske motorsykler, men i fjor slo han til å kjøpte seg en gammel Ford Standard fra 1938. Vi tok turen til «Skjæret» i Sponvika for å se nærmere på bilen.

Tekst og foto: Tormod Granath-Magelssen





**Populær modell:** 1938 Ford V8 Standard Fordor er en romslig bil med fint design.



**Velkommen inn:** Interiøret er delikat og bare delvis restaurert.



**Norsk brosjyre:** Her ser man tydelig forskjell på frontene til DeLuxe (øverst) og Standard. Fra Asbjørn Rolseths arkiver.



«**F**ord fabrikken i Detroit har anvendt ca. 40 mill. dollars på utvidelse og forbedring av fabrikanlegget med 1938's økede etterspørsel for øie. Resultatet er ikke uteblitt. Ford har alltid en overraskelse i bakhånden, og i år består den i at Ford V-8 kommer i to helt forskjellige vogntyper – en 60 HK i todørs og tredørs Sedan for det publikum som ønsker en rummelig bil og særlig økono-

misk kjøring, og en 85 HK i en rekke luksusmodeller, for kjøpere, som ønsker et overskudd av kraft, aksellerasjon og fart».

Teksten er hentet fra NAFs Motortidende nr 2 i 1938, der de omtaler den nye Ford 1938. Hva de mener med en tredørs sedan er vi usikre på, trolig er det en skrivefeil. Ellers er det jo litt morsomt å lese hva Motortidende skriver om bremsene: «... Et ganske lite trykk på

brems pedalen forplanter sig gjennom stålkabler i stålslange med mangedobbelt styrke til bremseskoene, som med usvikelig sikkerhet virker på de sterke bremsetromler og stanser vognen etter førerens ønske.».

### Modellutvalg

Ford hadde en omfattende palett når det gjaldt modellåret 1938. Ford Standard kom som 2-dr Coupé (2 passenger), Tudor Sedan, Fordor Sedan og

stasjonsvogn. DeLuxe-modellene kom som 4 dr Phaeton, 2-dr Club Convertible, 2-dr Convertible Coupé (3 Passenger), 4-dr Convertible Sedan, Tudor Sedan og Fordor Sedan og stasjonsvogn.

Standard hadde en liten 60 hesters V8 på 136 cid (2.23 liter) som standard. Den lille V8eren ble lansert høsten 1937. 1938-modellene av Ford V-8 Standard kunne også leveres med den større V8'eren på 221





**Førerplassen:** Standard hadde vanlig ratt, mens DeLuxe hadde banjoratt. I tillegg hadde DeLuxe klokke innfelt i hanskeromslokket. Instrumentpanelet har herlig woodgrain-lakking og stilige instrumenter. Den blanke hendelen midt på instrumentpanelet er for å åpne frontruta. Speedometer med km/t avslører at det er en bil montert utenfor USA.

cid (3.6 liter) og 85 hk mot pristillegg. 85-hesteren var for øvrig standard i DeLuxe-modellene. I USA var ikke 60-hesteren så populær, så de fleste gikk til eksportmarkedene.

Utseendemessig var 1938 Ford Standard stort sett lik 1937-utgaven, men med noen små endringer. Standard var utstyrt med ett baklys og en vinduspusser, mens DeLuxe hadde to av hver, samt blanke lister rundt frontruta. Dessuten kunne DeLuxe-utgavene skilte med klokke innfelt på hanskeromslokket, mer påkostet interiør samt fjongt banjoratt. DeLuxe-serien hadde en helt annen front med annen grill og et panser som var kraftig buet og lignet på et ørnenebb. Blanke lister langs karosserisidene og store hjulkapsler var også en del av DeLuxe-pakka.

De aller fleste Fordene solgt i

Skandinavia kom fra monteringsfabrikken Ford hadde på Sydhavnen i København. Den ble etablert allerede i 1924 og holdt det gående helt til 1966. Da hadde man montert over 325 000 biler ved anlegget. Det var ikke bare Ford som hadde monteringsfabrikk der, det hadde også GM, BMW, Mercedes-Benz og Citroën. Ikke rart at området etter hvert fikk tilnavnet «Mini-Detroit».

### Hennings Ford

I Sponvika, idyllisk plassert «under Svinesundbrua» langs Ringdalsfjorden (innseilingen til Halden), bor Henning Hoffgaard. Han er et kjent navn i motorkretser, spesielt når det gjelder bilmerket Studebaker, og ikke minst engelske motorsykler

**Komfort:** Det er god benplass i baksetet.







**Bli lys:** enkelt og greit.

som han har drevet mye med opp gjennom årene.

Jeg har jo vært hekta på bil og motorsykkel hele livet. I ungdomstida kjørte jeg blant annet 1948 Pontiac Torpedo Eight coupé. Ellers hadde faren min en 1960 Studebaker Hawk som jeg også disponerte. Jeg har også hatt en 1955 Studebaker Commander coupé og en 1955 Studebaker President Speedster. De senere åra har jeg drevet mest med motorsykler, hovedsakelig engelske, forteller Henning til Norsk Motorveteran.

I fjor våres ble abstinensene etter en gammel bil for store og han gikk til anskaffelse av en veteranbil igjen. Det ble ikke Studebaker denne gangen, men en koselig 1938 Ford V8 Standard Fordor. Som vi skrev innledningsvis er Standard utstyrt med den lille V8-motoren på 2,2 liter og 60 hk, men man kunne oppgradere å få 85-hesteren mot ekstra betaling.

Forden min har den lille V8eren på 60 hester. Bilen er videre montert ved Fords monteringsfabrikk i København. Det er skrudd fast en id-plate på torpedoveggen som forteller det. Det er ikke noen racerbil, men en bil for rolige koseturer i nærområdet. Den trives best i 60–70 km/t, sier han.

Forden er førstegangsregistrert i Norge 8. juni 1938, og Henning mener at bilen har sine originale registreringsskilt med



**En hund etter bil:** Bileier Henning Hoffgaard har ingen problemer med å få med beaglen Pippi på biltur. «Hun elsker det», sier Henning.

**Nesten lik:** Fronten på 1938 Ford Standard er nesten uforandret i forhold til 1937, men grillen på 1938 strekker seg lenger bakover på sidene av motorrommet.



**Stilig:** Annonse for Ford V8. Annonse fra Motortidende i 1938.

**Bilsport:** I 1938 vant Ford Rallye Monte-Carlo, i tillegg tok de fjerde, femte, sjette og syvende-plass. Første og fjerdeplass var med Ford V8, mens femte, sjette og syvende var med Matford. Annonse fra Motortidende i 1938.



K-1630. Et nummer som er hjemmehørende i Kristiansand.

Jeg vet ikke noe særlig om bilens historie, men har hørt at den har vært taxi. Jeg har også blitt fortalt at Knut Hamsun har eid den, men det tror jeg egentlig ikke stemmer, legger Henning til.

### Trøbbel

Kort tid etter at Henning hadde hentet Forden fikk han trøbbel med girkassa. Det viste seg at ►





**Bakfra:** Slik ser Forden ut bakfra. Bilfrelste Pippi følger med.



**Stilig løsning:** For å åpne koffertrommet vrir man ganske enkelt på denne kraftige «propellen». Reservehjulet tar sin plass, så det må stables med omhu for å få med seg bagasjen.



**Håndtak:** Panserornamentet vrir for å åpne panseret. Legg merke til at det står «60» over Ford-ovalen.



den måtte overhales, men kassa som brukes sammen med 60-hesteren er ikke like kurant som kassa til 85-hesteren.

-En venn av meg, Tina Von Sommerfeldt, er helt rå på disse gamle Fordene. Hun henta Forden på henger og dro den hjem til verkstedet sitt. Der måtte både motor og kasse ut, og det ble full overhaling av kassa. Tina fant til og med NOS-deler som skal være veldig sjeldne, som ble brukt i overhalingen. Samtidig ble det byttet clutch. Dette er jeg veldig takknemlig for, forteller han.

Hennings Ford har litt ekstra utover det en Standard var utstyrt med. Vi nevner to baklys, DeLuxe-kapsler og blanke felgringer og doble vinduspussere. Dessuten har den blank pyntelist langs karosserisidene, noe som egentlig var forbeholdt DeLuxe. Diagonaldekk med hvite dekkssider gjør seg godt på den svarte bilen.

-Nå gleder jeg meg til varmere vær og turer med både motorsykler og Forden, avslutter Henning Hoffgaard, som fortsatt har et hjerte som banker for Studebaker, selv han nå er Ford-eier.

**Motorrommet:** Forden ser riktig nok stor ut i kjeften, men langt der nede i mørket hviler en liten sideventilert V8'er på 2,2 liter og 60 hestekrefter.



### BREMS

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



WAGNER  
Brake Products

Raybestos

DORMAN  
NEW SINCE 1918

ACARDONE

### CLASSIC PARTS



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

ECKLER'S  
Family of Automotive Parts Companies

MAC'S

Classic  
INDUSTRIES  
Parts & Accessories

### 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  
commercial gear

TRANSTAR  
TRANSTAR INDUSTRIES

DORMAN

RARE PARTS  
STEERING & SUSPENSION

### OEM / KAROSSERI

GM GENUINE  
PARTS

Ford GENUINE  
PARTS

Mopar  
CHRYSLER CORPORATION  
GENUINE PARTS

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

ECKLER'S  
Family of Automotive Parts Companies

LMC  
TRUCK

Classic  
INDUSTRIES  
Parts & Accessories

### 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 TILSETNINGS  
PRODUKTER TIL MOTOR OG DRIVSTOFF I  
KJØRETØY OG ANDRE MASKINER. DETTE FOR  
AT DIN MOTOR SKAL FÅ BEST YTELSESVNE 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](http://www.aarnes.no)

#### SOLID ERFARING:

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

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

#### SOLID UTVALG:

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



1924 Chevrolet Superior Sedan

# Kjøpte bilen av filmstjerne?

**Sommeren 1926 kom styrmann Hans Thorvald Trulsen hjem til Larvik fra USA med en Chevrolet. Den fortalte han at han hadde kjøpt av stumfilmstjernen Mary Pickford. Var det bare en god historie, eller var det sant?**

Tekst: Jan Einar Bredal

**L**itt kort historie om bilen i denne lille fortellingen, er at vognen var en 1924 modell, 26 hk, 5-door Chevrolet Superior Sedan, femseter. Chassisnummeret var 2F14837, noe som bekrefter årsmodellen.

Den ett par år gamle Chevroleten hadde blitt lastet om bord i hvalkokeriet «S/S Solstreif» i New York, hvor skipet hadde losset rundt 24 000 fat med hvalolje etter årets sesong.

«S/S Solstreif» var eid av Larviksrederiet Hvalfangerselskapet Norge A/S (Chr. Nielsen & Co.). Ifølge lokal presse ankom kokeriet til Larvik fra New York den 17. juli i 1926.

Samme dagen ble styrman-

nens importerte nyvinning heist over ripa på kokeriet, for endelig å få sette sine amerikanske hjul på norsk jord. Bare dager senere ble den første gang registrert i Norge, som «G-1768» den 21. juli 1926. Den fornøyde norske eieren het Thorvald Trulsen, og var bosatt på Østre Halsen, Tjølling og var altså styrmann. Få år senere ble vognen omregistrert, den 31. desember 1930 til «Z-946». Dette pga. overgangen fra «G-skilt» til «Z» i Vestfold på denne tiden. Pris ved første gangs registrering, er opplyst til å ha vært kr 1600,-.

## Mary Pickfords bil?

Hans Thorvald Trulsen hadde fortalt titt og ofte den gangen



**Stumfilmdronningen:** Mary Pickford var filmyndlingen alle hadde et forhold til gjennom flere tiår. Hennes fantastiske hårmanke var hennes varemerke. Og det var henne som det blir fortalt var den første eieren til Larviks «G-1768».

## Mary Pickford

(1892 – 1979)

Canadisk/amerikansk stumfilmstjerne.

Sammen med Douglas Fairbanks, Charlie Chaplin og D.W. Griffith startet Mary Pickford i 1919 selskapet United Artists i Hollywood, Los Angeles, California. Det sies at hun i sin karriere, var med i, og/eller sto bak rundt 200 filmer. Ekteskapet i 1920–1936 med Fairbanks ble gjenstand for enorm oppmerksomhet verden over.



**En ny verden:** Det var nok ikke fullt så lett å ta seg en tur fra Østre Halsen til Kvelde før Chevroleten kom til gårds. Stolt passasjer var «førstestremor», Anna Kristine Trulsen, født Halvorsen.

om at han hadde kjøpt sin Superior Sedan av stumfilmstjernen Mary Pickford. Videre mimret han om at dette var den første bilen i landet med coupé. Gode minner i form av bl.a. fotografier, viser at familien stadig fylte opp bilen og dro på turer, når styrmannen var hjemme fra feltet. Trulsen var jo sjømann og i perioder var han borte hjemmefra i nesten et år av gangen, dermed ble bilen i lengre perioder stående i garasjen, før den til slutt ble solgt i 1932.



**Hvalkokeri:** Flytende kokeri «Solstreif» av Larvik. Her ligger kokeriet trolig i Deception Island Whalers Bay.

JAN EINAR BREDAL FOTOSAMLING





HANNE LISBETH NYQUIST



HANNE LISBETH NYQUIST

**Ut på tur:** Ut på familietur hvor «G-1768» var fylt opp med Hjørdis, Labben, Berta og Elly.

I dag er det trolig ikke mulig å få bekreftet eller avkreftet Trulsens uttalelser om bilen tidligere eier. Han minnes dog som en stødig og ærlig mann, så

vi må kanskje tro ham på hans ord om Mary Pickfords tidligere eierskap. Noe større skepsis synes det å være om «fotografi-påstanden» som «Norges første

kupe»! Jeg ser at den 14. juli i 1924 rykker Larviksmannen A.W. Hagtvedt inn en annonse i Østlands-Posten hvor han opplyser at han bl.a. kan levere 5-seters Chevrolet Sedan modell. Om og i tilfelle når en slik vogn kom til vårt distrikt har jeg ikke helt kunnet tidfeste. Tar med at jeg, i mine samlinger, ikke har bilder av «Chevrolet sedanmodeller» fra denne tiden, så det tyder nok på at denne modellvarianten ennå ikke hadde blitt helt vanlig i Larviks-distriktet. Først et lite år senere, i juni 1925, forteller Hagtvedt i illustrert annonseform, at Chevrolets nye «Coach» nå er på markedet, altså ett år etter at Mary Pickford angivelig hadde kjøpt sin vogn.

### Flere eierskifter

Den 17. november 1932 blir vognen solgt til bakermester Johan Trulsen, som Hans Thorvald var onkel til. Snart ble det laget luke bak, hvor det ble god plass til både brød og kaker innenfor. Den nevnte bakermesteren hadde også adressen Østre Halsen.

I Larvik hadde bilforhandlerne og reparatørene Brødrene Isachsen sitt verksted, som på den tiden holdt hus i Haraldsgate i Larvik. Brødrene Arnt og Gotfred Isachsen var brødre av den langt mer kjente Ludvik Isachsen.

Dokumenter viser at disse herrene overtok eierskapet av «Z-946» den 14. august 1935. Uten at dette er dokumentert, er det slett ikke usannsynlig at ►





HANNE LISBETH NYQUIST



Fotografert av far: Håkon Trulsen, en tyveårig kommende sjåfør.

bilen kan ha blitt tatt i bytte mot annet mer egnet bakerikjøretøy. I «bilboken» for bl.a. Vestfold 1936, finner jeg Johan Trulsen som eier av «Z-2495», en Opel lastevogn 1935 modell.

Men bare ett par måneder senere, den 30. oktober, ble maskinist Frank Andersen den nye eieren av Mary Pickfords Chevrolet. Frank Andersen ble senere i livet en meget anerkjent sjåførskolrelærer i Larvik. Så vidt jeg har funnet ut av om Chevroleten i Frank Andersen eie, er et fotografi med prøveskiltnummeret «Z-1886» på familietur under påsken 1936. Til dette fotografiet har Andersen notert følgende: «min første bil»!

Dette prøveskiltnummeret ble benyttet av Larvik politikammer, gjerne der det var behov for utlån av «nødskilter» for en kortere periode. Slik jeg tolker tidens dokumenter, henter Frank Andersen ut de gamle originale Z-skiltene fra politi-

**Mor:** Det er tydelig at «mor» Anna Trulsen vokter «G-1768» med en stolt mine, mens Magnus Andersen Borg har inntatt det mer avslappende herresetet.

**Lukket modell:** A.W. Hagtvedt Automobilforretnings aller første illustrerte annonse for Chevrolts sedanmodeller ble rykket inn i Larviksavisen den 23.6.1925.

**De nye, lukkede  
CHEVROLET-MODELLER**

Den nye CHEVROLET Sedan og Coach — to vakre, komplett utstyrte, lukkede modeller — er nu paa markedet.

Den nye Sedan, som er til 5 passagerer, har fire dører, som gir bekvem indstigning til de brede sæter. Polstringen er i vakkert, holdbart velourstoff. Ballonringer og platehjul forhoier denne models vakre utseende.

Coach'en er en helt ny CHEVROLET-model. Likesom Sedan'en er den til 5 personer. To brede dører sikrer en bekvem ind- og utstigning. Det forreste sæte bestaar av to stoler til at folde sammen som av og gir plads til føreren og en passager. Polstringen er i tiltalende blaåt automobillæde, og ballonringer paa træhjul er standardutstyr.

Begge modeller har alle de aapne vogners nye forbedringer, og er likesom disse lakert med Duco. De er utstyrt med det nye frontglas i et stykke, samt automatisk vindskjærmerenstr, torpedolykter og loftbelysning.

Disse nye, lukkede CHEVROLET-modeller sætter en ny værdi-standard for lukkede vogner i den lavere prisklasse. Gaa hen og se dem hos den nærmeste CHEVROLET forhandler og forlang demonstration uten forbindende.

Priserne paa de lukkede Chevrolet-modellers

|                                         |          |                         |          |
|-----------------------------------------|----------|-------------------------|----------|
| 3 personers Sedan .....                 | kr. 8375 | 5 personers Coach ..... | kr. 7750 |
| <small>(Begge priser fob Oslo.)</small> |          |                         |          |

**A. W. HAGTVEDT**  
Kongens gate 11 - 13 — Larvik.



HANNE LISBETH NYQUIST

**Bakermesterens bil:** Chevroleten, som nå het «Z-946» og var i Bakermester Johan Trulsen eie, er her på tur med ekteparet Kruge i 1935. Fra høyre Johan Trulsen, Elly Trulsen, Paula Kruge og Håkon Kruge.



kammeret først den 2. mai 1936. Dette virker slett ikke urimelig, vinterkjøring i snø, slaps og is, var ikke alltid noe man ønsket seg og han hadde sikkert benyttet noe av tiden til noe restaurering. I tillegg til dette nevnte fotografiet, fins et bilde av bilen bakfra, hvor vognen endelig hadde blitt «døpt» til «Z-946», og nå altså med Frank som eier. Under det korte eierskapet har han tatt med familien på en langtur bl.a. nedover til Agder.

Frank Andersen selger nemlig bilen til Harald Pedersen i Ludvig Skattums gate på Gjøvik den 18. august 1936, og bilen forsvinner dermed ut av Larviks-distriktet.

### Pickfords tilknytning til Larvik

Dette er et annet lite bånd som knytter Mary Pickford til Larvik! Minnene ble publisert i «Bøkebloggen» i desember 2022.

«Thyra Fjellanger – Mary Pickfords kammerpike og bokhandler i Brooklyn.»

Thyra Fjellanger (født 18. august 1901 i Larvik, død 17. november 1983) Fjellanger fortalte i et intervju med Aftenposten, som kom på trykk i Østlands-Postens utgave av 21. april 1937, at hun hadde kommet til Mary Pickford ved en slump. Hun fortalte videre at hun i seks år hadde vært barnepike for tre unger i et rikt newyorker-hjem, at hun plutselig ble grepet av California-feber (Hun hadde bodd der tidligere) og fikk lyst til å slutte. Hun sa: «Men hvor skulle jeg få noe annet og bedre fra? En aften mens jeg satt på en restaurant i New York sammen med noen venner, kom der inn en astrolog. Han skal råde mig, sa jeg til mine venner, idet jeg gikk bort til astrologen. Der vil bli en forandring til det bedre i Deres liv, sa mannen. Innen en måned får De en annen arbeidsgiver. Dagen etter sa jeg op og dagen før måneden var ute var jeg blitt Mary Pickfords kammerpike



**Raketten:** Litt uvanlig med prøveskilter på familieutfart påsken 1936. F.v.: Yngvar Andersen, Ragnhild Andersen, Frank Andersen, den stolte nye bileieren, så Birger Andersen og Borghild Andersen. Chevroleten «Z-1886» ble visstnok kalt for «Raketten»!



**Pause:** Endelig hadde Frank Andersen fått de riktige Larviksskiltene på sin første bil. «Z-946» var en Chevrolet 1924. Dette hyggelige bildet av bilen i veikanten ble, ble ifølge familieminne, forevignet den 25. mai 1936 ved Birkenes Kirke i Agder. Franks kone, Borghild t.h., sitter med ansiktet vendt mot fotografen

– til tross for at jeg ikke eide referanser som «ladys Maid» og til tross for at jeg var den siste av de 5 unge damer som var kalt til konferanse.»

Fjellanger var med Pickford og hennes forlovede Charles «Buddy» Rogers på deres Europa-reise i 1937. De var blant annet én dag i Oslo. Pickford giftet seg 24. juni samme år med Rogers, som var

hennes tredje og siste ektemann. Fjellanger var med paret på deres bryllupsreise til Honolulu. Fjellanger var kammerpike i tre år. Fjellangers arbeid besto i å «ta vare på» den canadiskfødte skuespilleren, å vaske hennes hår én gang i uken eller hver tiende dag og å passe hennes garderobe. Alt annet besørget Pickford selv. Fjellanger avviste enhver skandalehistorie, som

måtte være knyttet til Pickfords navn. Hun sa at hennes arbeidsgiver riktignok kunne være eksentrisk, men også eiegod og meget hjelpsom. ☺

*Kilder: Egen samling, Hanne Lisbeth Nyquist, Bernt Helge Andersen, Finn Birger Andersen, Jarlsberg og Larvik Amtstidende, Østland-Posten. «Bøkebloggen», desember 2022 (Morten Bakkeli)*





Hotel Union Geiranger:

# Topp samling i bønn

**Hos Hotel Union har de en «hemmelighet» i kjelleren. Der har nemlig Karl Mjelva sin samling av unike 7-setere med historie fra Geiranger. Er du gjest på hotellet får du lov å oppleve herlighetene.**

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

De fleste forbinder kanskje uttrykket «samling i bønn» som noe negativt, men det er opprinnelig det helt motsatte. Ifølge Språkrådet stammer det fra vinter-OL i 1928 og er opprinnelig positivt. Det viste til en samling av laget etter en lang og bratt utforkjøring med sikte

på å ta igjen et forsprang i innspurten. Dermed er overskriften her et lite ordspill som er positivt ment. Den unike samlingen av 7-setere befinner seg jo «i bønn» av hotellet. Til sammen 10 syvsetere med historie fra Geiranger er i samlingen, i tillegg til et par andre veteranbiler. Men hvordan

har det seg egentlig at den lille bygda innerst i Geirangerfjorden har så mange 7-setere? Da må vi skru tiden tilbake til 1920-tallet.

## **Turisme og skysslag**

Storslått natur har alltid fengst mennesker, og naturen i området rundt Geiranger er kanskje noe av det vakreste man

kan oppleve. Høye fjell, dype daler, stup, juv og en majestetisk fjord er noen av stikkordene. De første turistene som «oppdaget» Geiranger sies å ha vært engelske fjellklatrere på midten av 1800-tallet. I 1869 kom skonnerten Nereid fra Storbritannia på besøk, eid av familien Backhouse. De hadde med seg et mannskap på 13 og regnes som de første turistene som ankom Geiranger i eget skip. Dette besøket kan vi nok kalle starten på turisteventyret i Geiranger. Keiser Wilhelm II av





**Bilmuseum i kjelleren:** Hos Hotel Union i Geiranger finnes en unik samling med 7-setere som har historie fra bygda.

Tyskland ankom Geiranger med tre skip i 1890 og etter det økte turisttrafikken stadig. I løpet av 10 år ble Geiranger etablert som en turistbygd, og de fleste turistene ankom sjøveien. Mange besøkende var ensbetydende med stort transportbehov. Først med hest og vogn, men etter hvert kom bilen inn i bildet.

Geiranger Skysslag ble stiftet i 1907 og disponerte ca. 70 hester til skysstransporten før første verdenskrig. Da Karl Mjelva d.e. og broren Sivert gjennomførte en prøvekjøring med en fransk bil i 1911 var det nok bekymring blant skysslagets medlemmer. Men bilen taklet ikke oppgavene spesielt bra. Motoren var for svak og svingradiusen for stor for de bratte og svingete veiene i området. Men det skulle ikke stoppe Mjelva.

Sammen med Bertel O. Steen, som var agent for Opel i Norge, dro Mjelva på tur til Tyskland og Opel-fabrikken. Der fikk han Opel til å modifisere tre chassiser som skulle takle de krevende veiene på Vestlandet. Da Opel-chassisene ankom Geiranger ble de utstyrt med karosserier bygget hos Geiranger Vognfabrik som Karl Mjelva hadde etablert i 1907 i en bygning som hadde vært brukt til stall og vognhus hos Hotel Union. I 1912 startet Mjelva å



**Entusiasten:** Karl Mjelva er mannen som har reddet en viktig del av historien til Geiranger og bilene som ble brukt til transport av turister i gamle dager.



**Unik:** 1932 Studebaker President med rekkeåtter på 122 hk er svært sjelden. Denne ble kjøpt til Geiranger i 1933 og videresolgt i 1962. I 1991 kjøpte Karl Mjelva den tilbake.



**Utsikten:** Det er ikke få som har tatt bilde med dette motivet når de er i Geiranger. Hotel Union ruver i den lille bygda som har ca. 200 fastboende, men besøkes av nærmere 1 million turister i året. Karl Mjelva d.e. kjøpte hotellet i 1899, i dag er det fjerde generasjon Mjelva som driver hotellet.

bygge 7-setere og senere 9-setere på Opel-chassiser. Tar vi med noen andre karosseri-typer ble det bygd 10 til 12 biler ved Geiranger Vognfabrik totalt. Etter første verdenskrig ble det ikke noe mer produksjon ved vognfabrikken.

#### Fra hest til bil

Utover 1920-tallet tok cruisetrafikken seg kraftig opp og Geiranger Skysslag valgte å satse på biler. I 1925 startet de opp med tre biler; Paige, King og Oldsmobile. I tillegg disponerte de hotellbilene i Geiranger, som var av merkene Opel, Unic, Rex-Simplex og Dort. Dette ble

en suksess og bilparken til Geiranger Skysslag økte raskt og besto snart av 50 biler. På de store båtdagene samarbeidet de med andre bileiere og skysslag i distriktet, da kunne det være rundt 80 biler i trafikk på en gang!

Å kjøpe store 7-seters luksusbiler var en kostbar affære. Derfor ble det organisert slik at flere gikk sammen i mindre lag og kjøpte en bil. Det kunne være 5 til 10 personer som eide hver bil, og det kostet 500 kroner pr. andel. Folk i bygda som ikke hadde de pengene fikk lån i den lokale banken. Det var nemlig gode





**Litt brukt:** 1925 Studebaker Big Six ble kjøpt litt brukt i Oslo i 1926 og gikk i skysstrafikk frem til krigen. Den ble solgt ut av bygda i 1963, men Karl Mjelva kjøpte den tilbake i 1999. Bilen er bare delvis restaurert.



**4 til 1:** 1919 Paige som ble kjøpt ti år gammel fra Oslo. Det var til sammen fire Paige i Geiranger og alle har blitt til denne i forbindelse med restaureringen.



**Lokalt produsert:** En av de siste karosseriene som ble bygd av Geiranger Vognfabrik i 1918 på et 1916 T-Ford chassis. Bilen ble brukt som hotellvogn frem til 1928. Deretter ble den solgt til en gårdbruker som bygde den om til traktor. Etter dette levde den et omflakkende liv, men bil og karosseri ble kjøpt tilbake i 2016 og restaurert.



**Voksen vogn:** 1919 Cadillac Type 57 er satt sammen av flere Cadillac-er. Forstilling og høyre forskjerm stammer fra en tilsvarende Cadillac som Hotel Union hadde, resten kommer fra en Cadillac som var eid av Møllsbygdlaget i Geiranger.

**Lobby-bil:** Det første man møter når man går inn hovedinngangen på Hotel Union er denne herlige Buick fra 1927. Bilen er produsert i Canada og kom til Geiranger i 1929. Etter tjeneste som skyssbil med cruisebåt-turister gikk den over til melketransport fra setrene og ned til Geiranger. Bilen ble solgt til Danmark i 1969. Karl Mjelva kjøpte den tilbake i 1993.

muligheter for å tjene penger på dette. Bruttoinntekt i løpet av en sesong kunne ligge på over 2000 kroner, mens sjåførlønna lå på 4–500 kroner pluss en god del «drinks» som de kalte det.







**USA-Norge-USA-Norge:** 1931 Nash Phaeton ble solgt ut av Norge til USA, etter at den var ferdig som skyssbil. Karl Mjelva klarte å spore den opp igjen og fikk kjøpt den tilbake.



**Solid innsats:** 1931 Buick Series 95 Phaeton ble solgt til Hotel Union i 1962. I 1987 gikk den videre til Martin Mølsæter. I en alder av 85 år startet han en full restaurering av bilen, en jobb som tok ham 9 år. Snakk om innsats!

Spesielt på 1930-tallet var det gode penger å tjene.

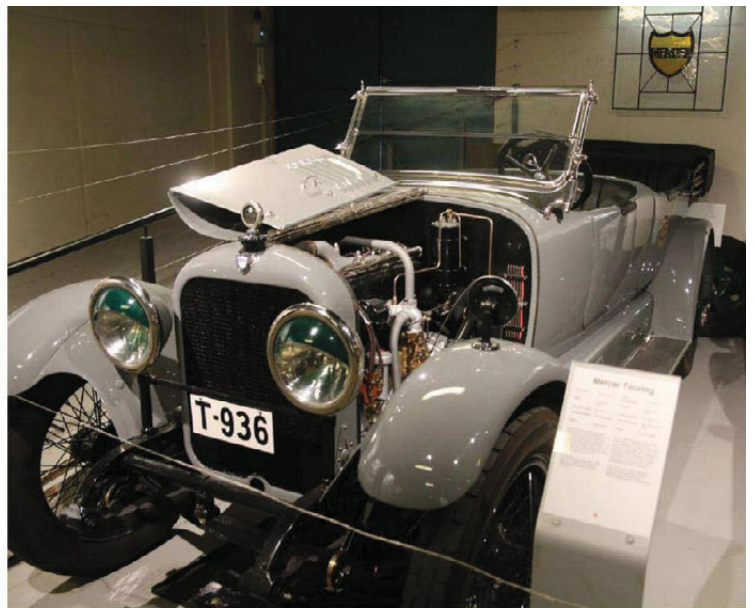
De vanligste bilmerkene i starten var Paige, Hudson og Cadillac, mens senere kom det også Buick, Nash og Studebaker. Store og dyre biler alle sammen.

### Dagens samling

– Min bestefar Karl Mjelva var en fremsynt mann som blant annet etablerte Geiranger Vognfabrik. Han overtok hotellet i 1899 og drev Hotel Union sammen med min bestemor Julie. Han var opptatt av tekniske nyvinninger. Blant annet fikk han i gang det første vannturbinkraftverket i Møre og

**Vraket:** En sliten 7-seter gjemmer seg i buskaset. Bilen er en 1918 Mercer Touring som ble kjøpt brukt. Den gikk i skysskjøring i Geiranger frem til 1937 da den ble solgt ut av bygda. Bilen ble reddet av Jan Tølfesby som fikk den gratis i 1965.

Romsdal. Etter at karosseriproduksjonen var over satset han blant annet på produksjon av elektriske komfyrer. Dette skulle etter hvert utvikle seg til en stor bedrift og bli kjent under navnet Grepa, forteller vår guide for dagen Karl Mjelva som er barnebarn til Karl Mjelva d.e. ►



**8 års jobb:** Karl Mjelva kjøpte vraket av Merce- ren i 1998, da var den i elendig stand. I 2005 startet en omfattende restaurering som var ferdig i 2013. Jobben ble utført av Wallentins Restaureringsverksted.



**Mercer:** Et virkelig kvalitetsmerke.







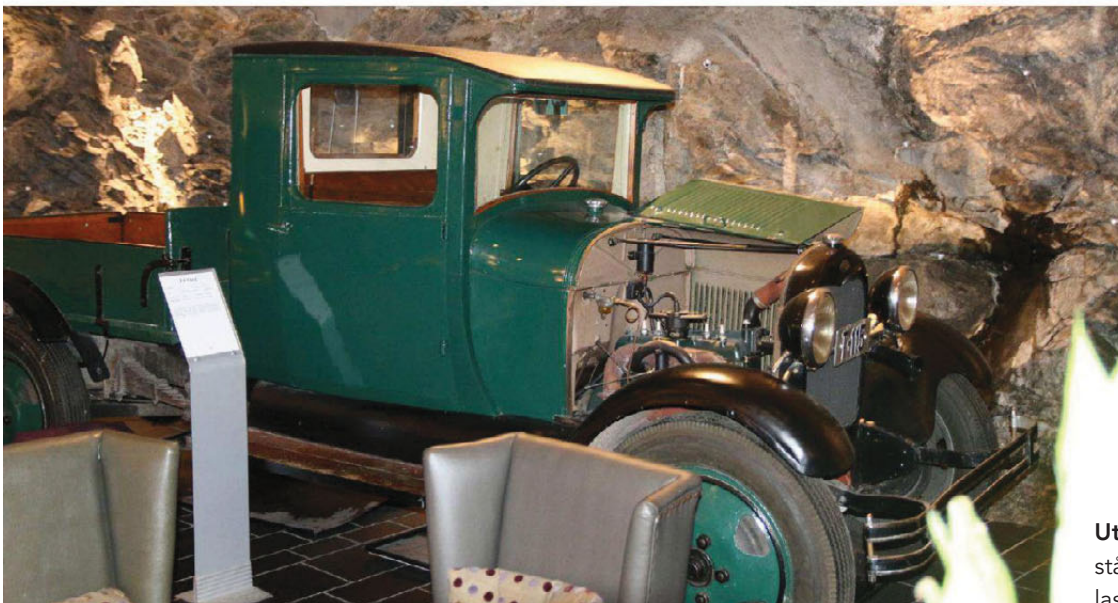
**Kongelig transport:**

1932 Buick Series 95 Phaeton har fraktet mange medlemmer av Kongehuset. Bilen ble bruktimporter i 1934. Hotel Union kjøpte den i 1958 og brukte den til å frakte turister opp til Dalsnibba helt til 1965. Bilen ble restaurert i 1975.



**Bruktimport:**

1922 Hudson Super Six ble importert brukt fra USA til Norge og Geiranger. Bilen ble vraket i 1950, men man fikk samlet det som var igjen av bilen og andre Hudson slik at bilen ble bygget opp igjen.



Utover på 50- og 60-tallet ble de gamle ærverdige bilene solgt unna og mange gikk en ublid skjebne i møte. I dag er heldigvis mange reddet og satt i stand igjen, takket være Karl Mjelva som har brukt mye tid og ressurser på å spore opp bilene og ikke minst deler slik at de kunne restaureres igjen. Blant annet har det blitt mange turer til USA og Hershey-markedet for leting etter deler.

– Jeg er jo veteranbilentusiast, samtidig som jeg er opptatt av å ta vare på den lokale historien. 7-seterne i Geiranger var jo ganske så unike og sett i forhold til innbyggertallet var det veldig mange biler her, legger han til.

I dag teller samlingen 10 stk. 7-setere. I tillegg har han en T-Ford og en Ford AA med lokal tilknytning. Utstillingen i hotellets kjeller er åpen for hotellets gjester.

Mjelva er et oppslagsverk når det gjelder Geirangers historie og de gamle bilene. Etter at han overlot hoteldriften til fjerde generasjon Mjelva i 2001, har han konsentrert seg om veteranbilene. Han har også kjørt prominente hotellgjester med de staselige bilene. en 1932 Buick har vært den foretrukne bilen når han har kjørt kongelige. I fjor sommer kjørte han prinsesse Märtha Louise og Durek Verrett i forbindelse med deres bryllup i Geiranger.

– Alle bilene mine er registrert og kjørbare og jeg lufter dem stadig vekk. Jeg har også øvelseskjørt med barnebarnet og håper og tror at veteranbilinteressen min smitter over til yngre generasjoner, sier Mjelva.

Er det planer om å utvide samlingen?

– Jeg skulle gjerne hatt flere, men det har vi rett og slett ikke plass til i dag, avslutter den sindige veteranbilentusiasten som har reddet en viktig del av vår historie.

**Utstilt:** I en av salene på hotellet står denne hyggelige Ford AA lastebil som dekorasjon.





www.sarpsborgmotor.no

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

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

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

### Heater core / varmeapparat register



|                            |            |
|----------------------------|------------|
| Blazer K5/Suburban 73-96   | kr. 1200,- |
| Buick/Olds/Pontiac 64-69   | kr. 1425,- |
| Camaro/Firebird 70-81 m/AC | kr. 1196,- |
| Camaro/Firebird 70-81 u/AC | kr. 1110,- |
| Camaro/Firebird 82-92      | kr. 1155,- |
| Chevelle 64-68+div.GM u/AC | kr. 1310,- |
| Corvette 68-79 u/AC        | kr. 1728,- |
| Corvette 78-82 m/AC        | kr. 2410,- |
| E150/350 73-91             | kr. 661,-  |
| Mustang 67-73+ div Ford    | kr. 1498,- |
| GM div 65-69 m/AC          | kr. 1819,- |
| GM div 68-72 u/AC          | kr. 1183,- |
| GM div 71-90               | kr. 1188,- |
| Gvan 78-95 m/AC            | kr. 1299,- |
| Gvan 78-95 u/AC            | kr. 1398,- |
| Suburban 92-99/Tahoe 95-99 | kr. 1039,- |
| Voyager 91-95              | kr. 575,-  |
| Ram 1500/2500 94-00        | kr. 1139,- |
| Silverado/Tahoe 99-14      | kr. 1109,- |
| Jeep 84-01                 | kr. 1684,- |



Verktøy til å ta ut  
hydrauliske  
ventilloftere  
Kr. 920,-

Avdrager remskive  
servopumpe / dynamo  
Kr. 496,-



23% Amcar rabatt på disse prisene!

**SPECTRA**  
PREMIUM

**Performance**  
Tool

Elektriske vindusheis mekanismer og  
motorer lagerføres til de mest kurante  
US bilene / light trucks.



Pris fra kr. 870,-



Smøre / fett nippel for  
trange steder, som eks.  
mellomaksel kryss.  
Uten det vanlige  
"hodet" og for 1/4"-28  
hull. Smøres med  
adapter nedenfor.

Kr. 34,- pr. stk.

Smøre / fett nippel  
adapter. Brukes til å  
smøre niplene ovenfor  
eller for å få fett inn i  
trange steder / mellom  
ting som knirker.

Kr. 199,-

23% Amcar rabatt på disse prisene!!

På jakt etter bolter, muttere, skiver,  
klips, u-bolter, frostbrikker, nagler,  
ventil shims etc.?

se [www.sarpsborgmotor.no](http://www.sarpsborgmotor.no)

under meny valget:

Bolter/studs, frostbrikker, VSI etc.



### Lager rydding!

Grønn tonede sideruter til  
71-73 Mustang Fastback med  
manuelle vindusheiser.



Ruter i dører kr. 2560,- pr. stk.  
HT / bakre sideruter kr. 1419,- pr. stk.



Flammedemper til 4 port forgasser i  
6,5 x 1 1/2" og 6,5 x 2 1/4".  
Kr. 2625,- pr. stk.



Spylertank  
82-87 Firebird/  
Camaro.  
Kr. 745,-

Lager rydding varer selges etter først  
til mølla prinsippet..!

Ikke rabatt på disse prisene!

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



Klassisk chopper:



# Bjørn Hennings Babylon Flyer

Da de første motorsyklene ble tilgjengelige tidlig på 1900-tallet, gikk det ikke lang tid før de ble customisert. Mange av motorsyklene ble ombygd og fikk et preg av racing, og det første inngrepet var å «choppe» bakskjermen på midten. Derfra og til Bjørn Hennings *Babylon Flyer* går det en linje preget av kreativitet, og sykkelen han har bygget, opprinnelig en Harley-Davidson FL 1200, er et vitnesbyrd om at custom lever i beste velgående. Her er det snakk om skaperkraft på høyt nivå.

Tekst og foto: Hallgeir Muren

Bjørn Henning Larsen fra Rasta på Lørenskog liker det «low, mean and clean» for å si det mildt. Han bygger sykler litt utenom det vanlige, noe Harleyen hans er et rullende bevis på. Bjørn Henning er da heller ingen novise i mc-miljøet, men en entusiast som nyter høy respekt for sin kunnskap og ferdigheter. Da er det kanskje ikke så





**Driftssikker:** Det er mye «old school» i sykkelen til Bjørn Henning, samtidig som det under «overflaten» er valgt tekniske løsninger som gir høy grad av driftssikkerhet.

merkelig at han er ansvarlig for selekteringen av motorsyklene som stilles ut på selveste Oslo Motor Show. Der er nåløyet trangt, for å si det mildt.

#### «One of a kind»

Bjørn Henning og jeg traff hverandre en onsdagskveld på Tyri-grava, nærmest ved en

tilfeldighet. Flaks kan man si, for litt «tur» skal man jo ha. Denne sommerkvelden var det stinn brakke på «Grava», med over 400 motorsykler på parkeringsplassen, de fleste av nyere årgang. Innimellom alle disse maskinene fikk jeg brått øye på Bjørn Hennings sykkel, og gikk for å ta en nærmere titt



**Original i 6 uker:** Bjørn Hennings Harley var i utgangspunktet ganske lik denne Pan Headen med stivramme fra 1950-tallet. Det sies at en original Harley-Davidson har en levetid på 6 uker. Deretter starter customiseringen, noe Babylon Flyer er et glimrende eksempel på.



**Inspirasjon:** Styret er en kopi av de som ble brukt på legendariske Brough-Superior, sterkt raceinspirert.



**Lav:** Speilet montert under styret, og ikke over, bidrar til å holde linjeføringen lav.

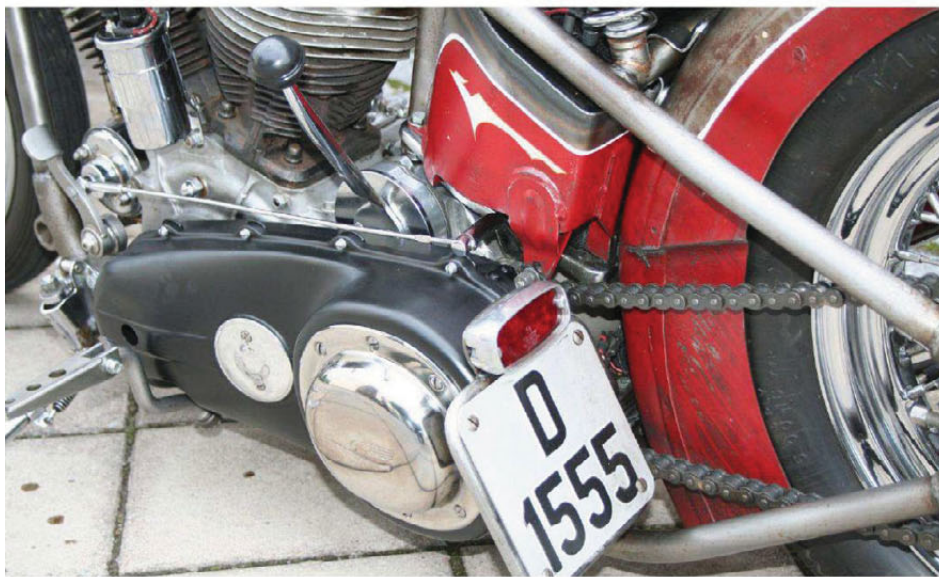
på den. Akkurat da dukket han opp, i ferd med å klargjøre seg for å dra hjem for kvelden. Hadde jeg kommet et par minutter senere hadde jeg ikke

truffet bikeren og hans fantastiske motorsykel. For denne 2-hjulingen skiller seg ut i mengden av custom-sykler, og er definitivt «one of a kind».





**Minimalistisk førermiljø:** Er det egentlig nødvendig med noe mer? Speedometer er mer enn nok!



**Klassisk:** Håndgir, eller såkalt «Suicide shift» og lavt sidemontert skilt.



### Babylon Flyer

Bjørn Henning bor som nevnt på Rasta, og for innvidde i rastafarikulturen og Bob Marleys reggae-verden vil nok navnet på Harleyen hans gi en viss mening. Bjørns sans for kreativitet gjelder ikke bare utformingen og linjeføringen på sykkelen, det gjelder i aller høyeste grad navnet han har gitt den, og som står malt på bensintanken. Navnet Babylon Flyer er inspirert av Rastafari-

**Pannen:** Kraftverket i sykkelen er den momentsterke «Pannen» eller Pan Headen på 1200 kubikk. Motoren fikk nicknamet etter utformingen på toppdekslene. Snus de på hodet, så ser de ut som en panne ....





#### Klassisk og moderne:

Klassisk bremsepedal med moderne pumpe. Bremses som fungerer i moderne trafikk er nødvendig.

**Legende:** The Babylon Flyer!



**Tok 20 år:** Bjørn Henning i fint driv på sin Babylon Flyer. Harleyen, opprinnelig en 1955-modell med påmonterte deler fra en 71-modell Electra Glide ble importert til Norge tidlig på 90-tallet. Da var den satt sammen av «litt av hvert», og hadde også vært stjålet og bar preg av dette. Bjørn Henning kjøpte sykkelen av en kompis i 2001, og tenkte det skulle være et prosjekt som skulle ta et par års tid. Det gjorde det ikke, det tok 20 år før han ble fornøyd, og kunne anse sykkelen som ferdig.

bevegelsen som oppsto på Jamaica på 1930-tallet, dens ideer og ideal som ble en motvekt mot vestlig kultur, omtalt som Babylon, et symbol på undertrykkelse og materialisme.

#### Flere fra Milwaukee

Babylon Flyer som er, eller retttere sagt var, opprinnelig en Harley-Davidson Pan Head 1200 fra 1952, er modifisert til det ugjenkjennelige. Stuket er rått, og detaljrikdommen omfat-

tende, samtidig som den har et minimalistisk preg. Basisen er en stivramme fra Calles Chopper i Sverige, nærmest identisk med den originale ramma fra 1952, påmontert en kombinasjon av nye custom-deler av ypperste slag, og en stor porsjon deler fra egen produksjon. Miksen er perfekt.

Å beskrive en slik motorsykel med ord blir en fattig reise, så jeg lar bildene tale. På spørsmål til Bjørn om hvor mange arbeidstimer som ligger ►





**Komfort?:** Snakk om minimalistisk «lenestol»



**Tidstypisk:** Choppet, eller avkortet bakskjerm er tidstypisk. Det samme er forstillingen, uten fremskjerm. Det siste omtales ofte som «California-style», og oppsto i custom-miljøet i delstaten lengst vest. Hva skal man egentlig med fremskjerm når det sjelden eller aldri regner? De oppsvinget eksospottene gir Flyeren et sportslig uttrykk.

bak sykkelen får jeg til svar at «Med tanke på hvor mange timer jeg har brukt, så har jeg ingen idé. Det har vært et prosjekt jeg har jobbet med nå og da over en årrekke». I tillegg til «Flyeren» har Bjørn Henning flere maskiner fra Milwaukee, og de blir brukt, ikke bare mellom Rasta og Tyrigrava.

#### 10 000 km pr sesong

I høst tok han frem Harley-chopperen med langgaffel, nærmere bestemt en Shovelhead fra 1969, og la turen gjennom Europa, over til England og tilbake. Da han kom hjem på

Rasta hadde han lagt bak seg 5000 km. Legger han sammen distansen fra denne turen med øvrige turer i inn- og utland, kan han notere seg for hele 10 000 km i 2024. Jeg hadde for øvrig gleden av å følge med på Bjørn Hennings reise gjennom Europa som han delte på Facebook. På ett av bildene står Harley-chopperen parkert på veiskulderen på autobahn et sted i Tyskland, i påvente av at himmelens sluser skal lukke seg. Veien var mer som et elveleie, men Bjørn Henning var like blid. Jeg innser etter hvert som praten går at mannen som står foran meg er en ekte biker, en mann som bygger kompromissløse maskiner for kompromissløse turer.

**Tilgang:** En av mange flotte detaljer og smarte løsninger er setet som enkelt kan vippes opp for tilgang til batteriet.





# Snakk forsikring med noen som vet forskjellen på en Hemi og en Windsor

Visste du at Amcar og If har samarbeidet i nesten 50 år? Og at alle Amcar-medlemmer kan kjøpe forsikring av et eget team med eksperter hos Amcar? Så uansett om det er en 426, 289 eller en ny flatskjerm som trenger forsikring, er du i de beste hender.

Forsikringsteamet vårt består av entusiaster, akkurat som deg selv. Og etter nesten 50 års samarbeid, tør vi kalle dem veteraner også. Det betyr at du som medlem får skreddersydde forsikringer til bilen din, uansett om den er gammel eller ny. Ja, faktisk får du 15 % rabatt på forsikring på alt som går på hjul. Og du kan få opptil 15 % på de fleste andre forsikringer, som innbo og hus, også.

**Så ring oss på telefon 72 89 60 00 og snakk forsikring med noen som skjønner hva du prater om.**

I samarbeid med

**amcar**  
- For norsk motorhobby



# 1961 Aston Martin DB4GT Zagato: Endelig «norsk»

Ole Andreas Halvorsen, utvandret nordmann fra Borge i Østfold til Darien i Connecticut, er normalt høyt plassert på lista over «Norges rikeste». Den siste tiden har han også bygget opp en imponerende bilsamling, mest nytt, og særlig Bugatti. Men blant alle modernitetene befinner det seg også en skikkelig klassiker, en Aston Martin DB4GT Zagato '61.

Jeg fikk gleden å se den på Villa d'Este i fjor.

Tekst og foto:  
**Ronnie Krabberød**





**D**eltagerlisten på Villa d'Este Concorso d'Eleganza er som regel hemmeligholdt til porten åpner. Da gjelder det å bla seg gjennom den tykke programkatalogen på jakt etter interessante objekter og personer. En Aston Martin DB4GT Zagato er i så måte ingen sensasjon. Jeg tror jeg har sett nærmere ti av de 19 bygde, men det som overrasket

i fjor var navnet på bileieren: *Ole Andreas Halvorsen, United States.*

Hedgefond-forvalteren, som for det meste holder seg unna medielyset, dukket heller ikke opp på Villa d'Este. Ifølge representanter fra Aston Martin-eksperten RS Williams som hadde restaurert bilen, var Mr. Halvorsen dessverre forhindret fra å delta på grunn

av familiære anliggende hjemme i USA. Men bilen var der, vakkert nyrestaurert i sin opprinnelige Mid Green Metallic, en ganske typisk farge på Aston Martins klassiske racermodeller.

### Eiere og historie

Bilen var #2 i rekken av de Zagato-bygde bilene levert tidlig i 1961. Den gikk først til Archie

Bryde og hans firma Autonautica i Sveits, som for øvrig var med å finansiere den første Zagato-serien. Bryde som hadde en personlig race-historie som startet før andre verdenskrig, var også importør av Aston Martin til Italia. Med tilhold i Milano var det bare «noen steinkast» unna Carrozzeria Zagato.

I 1973 havnet bilen i England og ble bygd om til høyre-ratt. ►

**Landeveisdømmen:** Det ble dessverre ikke bygd fler enn 19 eksemplarer av denne bilen. Markedet ville ikke betale overprisen. I dag ville man nok funnet flere kjøpere. Hyggelig da at en er blitt «norsk».



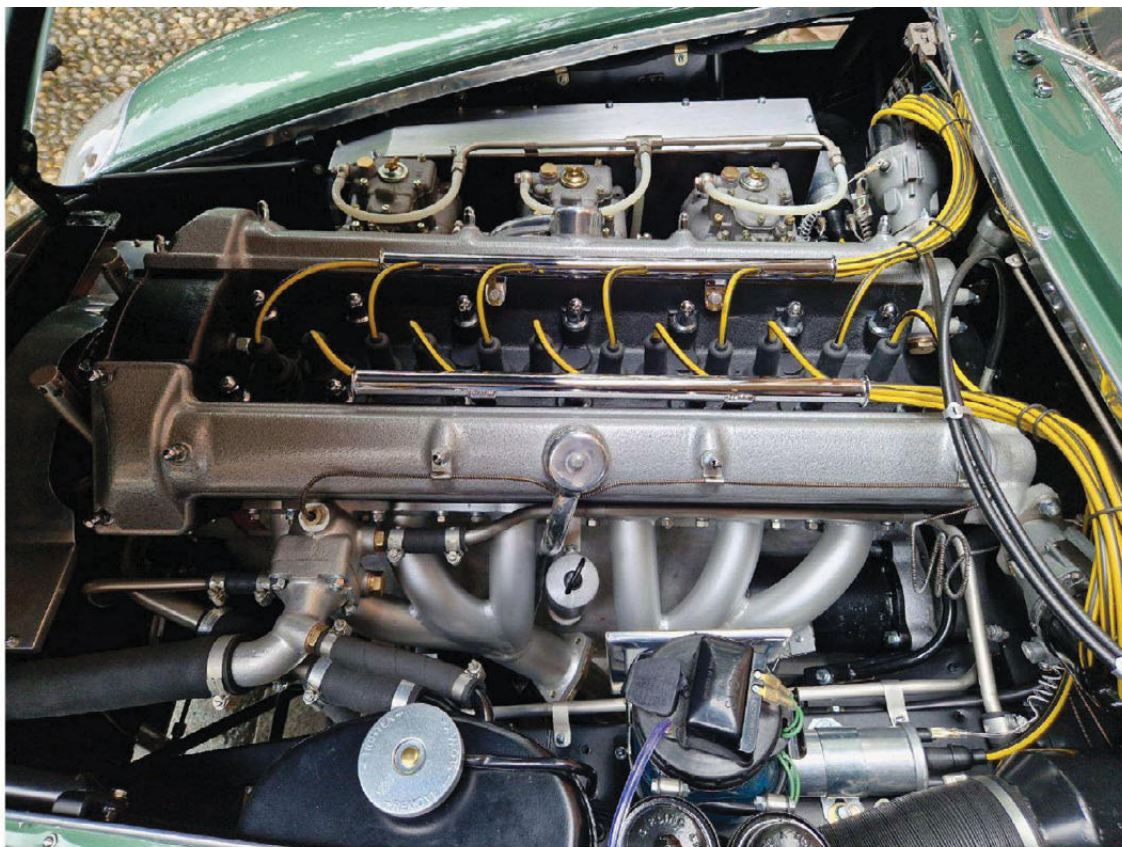


Definitivt praktisk når man kjører på «feil side» av veien. Men det varte bare to år før bilen ble solgt til USA, og da ble rattet igjen plassert på «riktig» side. Rundt 1980 ble den restaurert og da lakkert racing-rød. Den ble ofte benyttet i historisk racing, og ryktene sier at den på 90-tallet var med i den amerikanske utgaven av Mille Miglia med Chryslers styreformann, den legendariske Bob Lutz, som co.-driver.

Opprinnelig hadde Carrozzeria Touring fått oppgaven å designe og bygge Aston Martins DB4 som ble lansert på London Motor Show på Earl's Court i oktober 1958. Tourings mangeårige styling-director, Federico Formenti, designet det som blant annet med senere medvirkning av oppfølgeren DB5 i flere kjente James Bond-filmer, skulle bli et sportsbil-ikon.

Aston Martin DB4 var en ekte Grand Tourer. Den var bygget for lange og raske turer for to mennesker og formsydd kofferter på vei til fasjonable reisemål. Vi snakker om tider før lyntog og flyavganger hver halvtime.

For bemidlede, på denne tiden kanskje mest i Europa, var en Grand Tourer tilnærmet det ultimate instrument for det individuelle liv. Der man kunne ferdes i «fri fart» til det målet



**Sekser med sting:** Aston Martins velkjente sekser hadde fått seg litt mer trimming og ga 314 hk.



**Designventil:** Åpningene i forskjermene var nok mer for utseende skyld enn at de hadde særlig lufteeffekt.

**Kunst:** Nydelige detaljer overalt.



**Langdistanse:** En ekstra stor bensintank var utmerket på langtur, men ikke greit ved påkjørsel bakfra.



**Litt annen stil:** Dette var Tourings utgave av DB4GT i race-versjon.





**Tradisjonelle eiker:** Sportsbiler rundt 1960 hadde svært ofte Borrani eikefelger med knock-off.

som lokket, om det var i Alpene eller langs Rivieraen.

### For tung

Men en Grand Tourer er sjelden god som race-bil, selv om initialene i betegnelsen danner GT som igjen ble en egen race-klasse i 1962, da man valgte å skille bilene i de så langt dominerende sportvogns-prototyper og GT-biler som skulle være hva navnet sa; produksjonsmodeller.

Aston Martin med John Wyer som race-sjef hadde et fantastisk år 1959. Man vant Nürburgring 1000, Le Mans 24 og Goodwood Tourist Trophy og tok med det også VM med prototypen DBR1.



**Strømlinjeformet:** Å kapse inn lyktene med runde plexikåper tilhørte tiden.

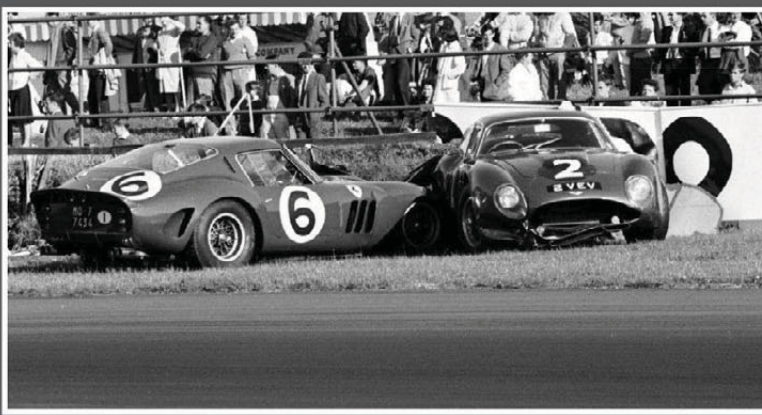
I stallen hadde Wyer førere som Roy Salvadori, Carroll Shelby og Stirling Moss. Fabrikkens suksess med prototypen smittet dessverre ikke over på sportsvognen DB4. Selv ikke den kortede, lettere og sterkere GT-utgaven kunne stille opp mot Ferrari 250 GT Berlinetta Passo Corto, eller Short Wheel Base som den kalles utenfor Italia.



**Navneskiltet:** Merket het Aston Martin, men eieren var traktorprodusenten David Brown, derav DB-betegnelsen. Kjøpt i 1947 og solgt 1972.



**Jim Clark:** Skotten Jim Clark var en av flere førere som prøvde å gjøre DB4GT Zagato til en vinner uten å lykkes spesielt bra. Bilen var fortsatt for tung i forhold til Ferrari 250 GT.



**Legendarisk krasj:** John Surtees i Ferrari 250 GTO og Jim Clark i Aston Martin DB4GT Zagato møttes i en sving på Goodwood i 1962. Senere kom det også en Ferrari 250 SWB og gjorde det komplett. Dyr smell.





**Man and machine:** Ercola Spada var ikke mer enn 22 år da han designet Aston Martin DB4GT for Zagato.



## ASTON MARTIN DB4GT ZAGATO '61

**Eier:** Ole Andreas Halvorsen, USA.

**Karosseri:** Carrozzeria Zagato-bygd aluminiumskarosseri designet i hus av Ercole Spada.

**Ramme:** 93 tommers Aston Martin DB4GT plattformchassis.

**Motor:** 3.7 liter helaluminium rekkeseiser, 9.7:1 i kompresjon, DOHC, 2V, doble tennplugg, doble fordelere, tre doble Weber 45 mm

**Effekt:** 314 HK.

**Girkasse:** 4-trinns manuell.

**Forstilling:** Uavhengig med doble A-armer, spiralfjærer og teleskopdempere, krenghingshemmer, tannstangstyring.

**Bakstilling:** Stiv bakaksel, opphengt i momentstag, Watt-link og spiralfjærer.

**Bremser:** Mens DB4 hadde Dunlop skivebremser, var DB4GT Zagato oppgradert med servoassisterte Girling skivebremser foran og bak.

**Felger og dekk:** Borrani eikefelger, 5x16 med 6.00x16 Avon Turbospeed.

**Interiør:** Lettet Zagato-interiør uten unødvendig treverk, tyne stoler, Smith instrumenter. Lakkfarge: Mid Metallic Green.

**Diverse:** Aston Martin ønsket å ta opp kampen mot Ferrari 250 på racebanene. Løsningen syntes å være vektreduksjon. Carrozzeria Zagato fikk oppgaven å lage en lettere bil enn den vanlige DB4 som faktisk var bygget på Carrozzeria Tourings Superleggera lettvektsprinsipp. Man utgikk fra den kortere, lettere og sterkere DB4GT, og Ercole Spada designet noe som mange kaller «den vakreste bil i verden» mens andre trekker på skuldrene og peker på alle påståtte designfeil. Race-messig ble bilen ingen suksess. Tross vektreduksjon var den fortsatt tyngre enn Ferrari 250, og da Ferrari GTO kom, var definitivt løpet kjørt. Meningen var å bygge 25 biler for racing, men bare 19 ble slutført, og flere ble levert som gatemodeller med blant annet støtfangere. Zagato var på denne tiden kjent for sine tak med «Double Bubble» der man bygget inn litt ekstra takhøyde ved å lage langsgående «bobler» på taket. Det kan synes som Aston Martin DB4GT Zagato aldri fikk denne berømte spesialiteten.

**Tåler regn:** Det påstås jo ofte at slike biler alltid står i tørre garasjer, men det hender faktisk at det regner ved vakre Como-sjøen.





#### Stilfull oversikt:

Aston Martin DB4GT Zagato er flott fra alle vinkler. Også ovenfra.

**Fartsfylt påfylling:** Ikke nok med at tanklokket er forsenket og strømlinjeformet, du finner også et lokk på hver side av bilen.



DB4GT var fortsatt for tung selv med Tourings anerkjent lette Superleggera-karosseri. Plattformchassis i stål var nok «skurken», og da henvendte Aston Martin seg til Carrozzeria Zagato, som var kjent for å bygge datidens letteste og raskeste sportsbiler.

Med utgangspunkt i den sterkeste varianten, DB4GT, fikk Zagato en bestilling på 25 spesialutgaver med lett aluminiumskarosseri. Tre av dem ble bygget i den ekstra lette DP209

varianten, og to gikk som fabrikkens egne biler.

#### Italiensk design

Ercole Spada, en av de legendariske italienske designere i «Class of 1938» sammen med Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini og Leonardo Fioravanti, dro opp linjene til den nye bilen med gjenkjennelig Zagato-design, dog uten den karakteristiske «double bubble» takkonstruksjonen. Fronten var lavere, linjene rundere og mykere og taket var lavere.

Lanseringen skjedde samtidig med en annen Zagato-jobb for et annet britisk bilmerke: ►

**Juryens dom:** Den hvithattede juryen er kunnskapsrik, men tar gjerne imot utfyllende informasjon.





**Lettvektinteriør:** Zagato sparte der de kunne, og disse stolene veier ikke mer enn de må.



**Full instrumentering:** Når man kjører sportsbil med potent motor er det greit å holde seg oppdatert på hva som skjer. Da er full instrumentering fra Smiths ålreit å ha.



**Grand Tourer:**

Selv om Zagato'n er bygd – i hvert fall delvis – for racing, så funker den også utmerket for en weekendtur. Formsydd kofferter er et must.



**Søndagen for «folket»:** Concorso d'Eleganza Villa d'Este flytter søndag til Villa Erba som er for «folk flest». Nærmere 20 000 var visst innom.

Bristol slapp nemlig også sin 406 Zagato på London Motor Show i oktober 1960.

Zagatos versjon av DB4GT så ut til å gå fortere enn utgangspunktet, selv da den sto stille. Fortere gikk den også. Hele 248 km/t i topphastighet og 0–60 mph på 6.1 sekunder, men det strakk fortsatt ikke til mot Ferrari 250 GTs 5.5 sekunder til 60 mph og 268 km/t i topphastighet. Snart skulle også 250 GTO komme med enda bedre siffer.

Derfor slo Stirling Moss og Jim Clark definitivt mot overmakten og scoret bare en og annen sjelden seier for den britiske storheten. Mest sto bilene i depotet eller utenfor banen med tekniske problemer.

Mangel på suksess gjorde selvsagt også utslag på salget. De

skisserte 25 bilene ble bare 19, og den siste ble vel solgt i 1963 som gateutgave til redusert pris. Noen av disse fikk også støtfangere, riktignok i polert aluminium, men likevel hadde man oppgitt noe av vektsparingen.

Som så mye annet som ikke lyktes da det gjaldt, har Zagatos DB4 tatt noen kjempehopp opp pop-stigen og er nok nå Aston Martins mest ettertraktede modell med priser som gjør at de fleste nøyer seg med en utgave i 1:18 eller et bilde på garasjeveggen.

Dette er som kjent heller ikke å forakte, men man bør ikke misunne folk som har muligheten, heller takke dem for at vi andre også får oppleve disse herlige bilene i størrelse 1:1 fra tid til annen.



# Bullerjan®

## Free Flow 17-18

-Den ultimate 'man-cave'-ovnen



FF17 Type 00



**6.8**  
kW

**30** cm  
vedlengde

HxBxL: 64x44x63 cm  
Vekt: 83,2 kg

FF17 Type 01



**10**  
kW

**40** cm  
vedlengde

HxBxL: 67x52x72 cm  
Vekt: 107 kg

FF17 Type 02



**14.2**  
kW

**55** cm  
vedlengde

HxBxL: 80x56x86,5 cm  
Vekt: 140 kg

FF18 Type 03



**20**  
kW

**60** cm  
vedlengde

HxBxL: 90x71x104 cm  
Vekt: 220 kg

FF18 Type 04



**30**  
kW

**70** cm  
vedlengde

HxBxL: 90x71x149 cm  
Vekt: 323 kg

Tyske ovner som opprinnelig  
er laget for å varme canadiske  
tømmerkoier.



Friser fra:

**34.890,-**

Inkl. tilkoblingsrør for pipe



Stort utvalg av understell og  
varmedeksel som ekstrautstyr

Vi er  
hel ved!

**S-varme®**

**Peiser | Piper | Ovner | Matovn | Utevarme**

Varmehandel AS, Dyrskuvegen 4, 3840 Seljord | Tlf: 35 08 41 00 | post@

seljordvarme.no



**Mini-Muskel:** Corona Mark II er muskuløs i utseendet og drar paralleller til mange amerikanske muskelbiler. Mange, spesielt yngre, tror ofte det er en Mustang.



## 1976 Toyota Corona Mark II Coupé: Bilselgerens

**Det som selger godt i går, blir brukt i dag og sjeldent tatt vare på for i morgen. Vi skal nå kikke nærmere på en Toyota du neppe har sett maken til. På en stund, i hvert fall.**

Tekst og foto: **Christopher Skjæveland**

På tidspunktet bilen skal foreviges, er det høst på sør-vestlandet. Sola skinner mens en sur nordavind gir kroppen et aldri så lite paradoks – det ser varmt ut,

men er det slettes ikke. Mellom kalde vindpust ser vi et syn som varmer om hjerterota – en herlig rød Toyota fra 70-tallet i all sin funky prakt, nærmere bestemt en Toyota Corona Mark II

Coupe fra 1976. Bak rattet sitter bileier Ståle Oftedal og ved hans side er ingen ringere enn hans far, Jan Oftedal. Disse to herrer er «Toyota-royalty» må vite.

### **Siden 1972**

Jan startet Toyotas eventyr i Stavanger tilbake i 1972. Med sine 90 år på kloden kan han stolt erklære at han har drevet med bil i 70 år, ettersom han startet som bilselger og klargjører for Lars Bore som 20-åring. I

1964 ble han salgssjef for GM-forhandler Thorleif Sunde AS før Helliesen og Sevild så ga ham tilbud om Toyota-agenturet som disponent.

I april 1972 starter Jan opp Bilhuset AS med både Toyota og Skoda på menyen. Hans sønn Ståle overtar direktørstolen i 1988 og blir sittende i høysetet til 2019. Underveis skjer det saker og ting; i 2001 bytter Bilhuset navn til Toyota Stavanger AS og i 2007





# favoritt



## Merket for livet:

På bakluken heter bilen Toyota 2000. På bakskjermen står det Corona Mark II. Etter 1977 ble den til Cressida. Forvirret?



fusjonerer de med Hegre Bil AS i Sandnes og sammen danner de Toyota Sørvest AS. I 2012 overtar Oftedal-familien hele driften, så man kan trygt si at Toyota ligger i familien.

Ståle husker godt oppstarten av Bilhuset og minnes at de hadde en Corona Mark II som demobil i 1972. I 1975 får Ståle lappen og som rykende fersk bilist fikk han innpass i farens omtrent like ferske Corona Mark II demonstrasjonsbil. Det var ikke en coupé, men en 4-dørs sedan. Uansett, det var stort å få ratte en slik doning alene, minnes han.

Opplevelsen satt sine spor og Ståle visste at han måtte ha en Corona, helst en Coupé, da dette er noe av det vakreste og

mest særpregede Toyota har laget. Den tanken er han ikke alene om. Det var bare et problem – det ble solgt svært få av dem her til lands.

Mellom 1974 og 1977 selges det kun 3 stk Coupéer. Etter hvert som de får bruktbil-status, havner de over i ungdommens eie, med påfølgende hardkjør og røff behandling.

Legg til litt stålmørk og det hele ser nokså mørkt ut. Faktisk tar det Ståle 30 år før han finner et dugende eksemplar (bilen du ser her), men den fant han ikke her. Den dukket nemlig opp i Danmark!

## Corona Mark II eller 2000 de Luxe?

Toyota Corona er kanskje like synonymt med Toyota som Toyota selv. Corona regnes som merkets nest-høyest på rangstigen, forbigått kun av Crown, og så dagens lys først i 1957. Corona er viden kjent, spesielt i USA da den i 1966 sto bak en tredobling av Toyota-salget «over there». Hele 20 000 biler ble solgt i USA alene dette året.

I 1968 kommer det en videreutvikling av Corona-modellen. Navnet blir brukt på en større plattform og markedsføres som Corona Mark II, og fungerer som en mellomting

**Bli med inn:** Det er bare å hoppe inn. Med vinduene nede har du helt fra A- til C-stolpen åpent. Slikt får man frisk luft av.





**Sportslig:** Innvendig er det lyst og trivelig i brun-beige omgivelser. Runde instrumenter og ratt med tre eiker oser sportslighet.



**Trangt:** Baksetet er på grensen til at bilen burde omtales som en 2+2. Her skal du ikke ha langt fra hoftene og ned for å få plass.



**Helt kapslet:** Stålfelger i 14-toms dimensjon med heldekkende kapsel, som attpåtil må være noe av det tøffeste slaget som finnes.

mellom Crown og Corona. Corona Mark II kan kort fortelles å være en Corona med mye av utstyret til Crown, om du vil.

Første generasjon leveres i 4 dørs sedan og stasjonsvogn, 2 dørs coupé og pickup kalt coupé utility. Med unntak av sistnevnte som ble produsert frem til juli 1974, hang første generasjon Mark II med til 1972.

I 1972, samtidig med åpningen av Bilhuset AS, annonseres det stort om «årets store nyhet» i form av 2. generasjon Corona Mark II – en bil med design for Europa, står det i et avisutklipp. I avisreklamen og i tidlig brosjyre-materiale omtales bilen som Toyota 2000 de Luxe, men bilen ble markedsført videre

som Corona Mark II. I Japan markedsføres bilen som Toyota Mark II. Forvirret? Vi også.

Der første generasjon Mark II hadde egne plattformer for henholdsvis 4-sylindrede (T-serie) og 6-sylindrede biler (X-serie), ser andre generasjon seg fornøyd med X-serie chassiset alene. Interndesignasjon X10 betyr sedan eller stasjonsvogn og X20 betyr coupé. Den tidligere nevnte coupé utility bygges parallelt med andre generasjon Mark II, men tilhører første generasjon rent mekanisk og designmessig.



**Herlige detaljer:** Overalt i bilen finnes slike stilige detaljer. «Broderte» trekk på C-stolpen oser luksus. Dørlåsen virker dog streng.



## Skal det være fire eller seks?

Selv om designet sies å ha «Europa i tankene», må vi nok se over dammen til USA for den aller største inspirasjonskilden. Både i sedan- og coupé-form har bilen et nydelig «colaflaske-design» sett i profil, hentet fra de mange muskelbiler fra 60- og 70-tallet.

Designet taler rett i Ståles hjerte, som uttaler at bilen nærmest er perfekt utseendemessig. Proporsjonene og den stolpeløse rekken med vinduer spesielt, legger han til. Linken til Amerika er det andre forbipasserende som også



**Flott firer:** Fire sylindre, 2 liter. Ifølge katalogen fra 1975 yter den nå 119 hk SAE og var slettes ingen sinke i trafikken. I vognkortet står det 121 hk. Friske saker!



plukker opp. Er det en Mustang, spør de? Svaret skaper nok mer begeistring enn skuffelse, skulle vi tro. Som oftest får Ståle høre hvor vakker bilen er.

Link til Amerika kan også finnes under panseret, men ikke på norsk-solgte biler. Her til lands var det 1700 cm<sup>3</sup>-motoren 6R og 2000 cm<sup>3</sup>-motoren 18R som regjerte salgsstatistikkene. Disse solgtes også i statene, men der var det seks sylindere på 2253 cm<sup>3</sup> og 105 hk som var regnet som «top dog».

Her hjemme var det som sagt 18R-motoren på 2-liter og 113hk ved 5500 o/min.

Girkassen er manuell og har fire trinn. En femtrinnskasse var tilvalg, men disse er usuedvanlig sjelden kost i Norge da importavgifter tok knekken på biler med 5-trinnskasser. Forstå det den som kan. Selv om Ståles Corona som kjent ikke er solgt ny i Norge, er den utrustet slik en norsk-solgt bil ville ha vært. Ståle er eier nummer tre, og



**Far og Sønn:**  
Bileier Ståle  
bak rattet  
og faren Jan  
poserer blid  
ved siden av.

bilen kom inn til landet eller ble registrert her første gang i alle fall, i 2019.

### Stor bil i et lite land

Corona Mark II regnes for stor bil å være, i hvert fall sett med norske 70-talls-øyne.

Med sine 434 cm i lengde, bredde på 165 cm og høyde 139 cm er den absolutt ikke liten, men heller ikke spesielt stor. Cirka på størrelse med en Volvo

140. Med andre ord akkurat passe. Akselavstanden er på 258 cm, også den hårfint under Volvo 140.

Der Volvo 140 finnes på hvert et gatehjørne omtrent (ikke at det er en dårlig ting), er det heller glissent mellom hver Corona Mark II en møter på veien. Bilene var relativt kostbare i innkjøp med nybilpris (i 1972) på kr 42 900,-, som tilsvarer i underkant av

kr 400 000,- i dag. Legg til at bilene var et lett bytte for stålmarken og at de var populære på bruktmarkedet som ungdomsbiler, er det kanskje ikke så rart.

Ifølge Ståle er det muligens en annen lignende i landet som er registrert. Om han er relativt alene om å ha en Corona på veien, er han definitivt ikke alene om å sette pris dens nydelige design.



**Stram rumpe:** Herlig design med oppsving over hoftepartiet, eller bakskjermene om du vil. Skikkelig fastback-design. Det hele kulminerer i en stram, men allikevel avrundet og myk bakende. Rektangulære lykter på rad og rekke er typisk for Toyota på denne tiden. Ryggelys innerst mot midten.



**amcar**

# FUELFEST

## 2025

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

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

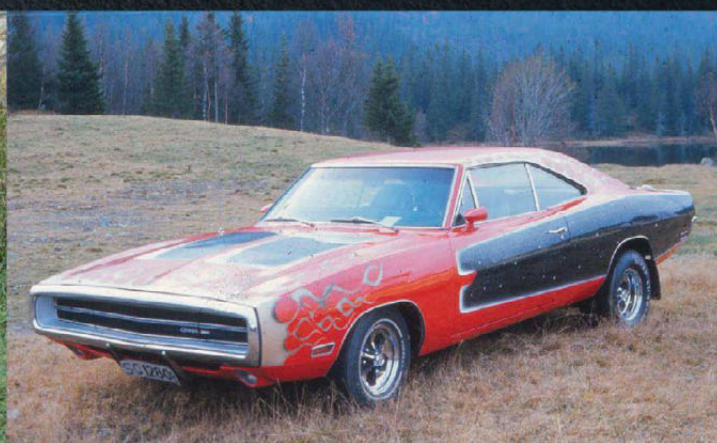
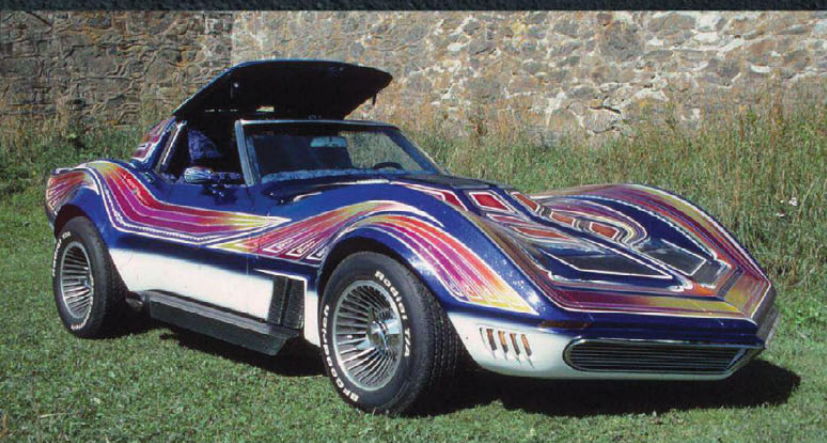
- GIGANTISK UTENDØRSTREFF KL. 10 - 18 MED PÅFØLGENDE AFTERPARTY
- INNENDØRS JUBILEUMSUTSTILLING MED KLUBB OG FIRMA-STANDS
- AUTOSLALÅM I BAKGÅRDEN
- BEDØMMING FOR BIL OG MC

**amcar**  
- For norsk kjøretøyhobby

**RēFUEL**  
*By Amcar*







# JUBILEUMSUTSTILLING

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

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

**Vil du booke overnatting? Se:  
[thonhotels.no/event/american-car-club-of-norway-pab/](http://thonhotels.no/event/american-car-club-of-norway-pab/)**



**47 ÅR MED  
FORSIKRINGSSAMARBEID**

**SpareBank**  
FINANS MIDT-NORGE







# Tøffere enn toget!

Tekst og illustrasjon: Petter Tysnes

**A**R 19933, 1973 modell Volvo G88 6x2 flakbil. Vognmann Ketil Stav, også kjent som Brutus på folkemunne, sin øyensten. Må legge til at denne bilen er en av favorittene mine i veteranlastebilmiljøet. Etter undertegnades smak, skal en leite lenge etter gamle lastebiler fra søta bror med tøffere "stuk" enn Volvo's G-modeller, være seg både 88 og 89, med kort eller lang hytte. Det er liksom noe særegent over det hele, det kan minne om noe amerikansk. En modell som Volvo i sin tid tok frem pga. regler og visse avstander mellom første og siste aksel for å oppnå høyere totalvekt. På G-modellene er forakselen flyttet frem 30 cm i forhold til F-modellene.

Men tilbake til AR 19933. En

kan nok stille seg undrende til at en lastebil som blei levert ny til Hemne Orkladal Billag (HOB) fra Kyrksæterøra, i gamle Sør-Trøndelag fylke, blei nyregistrert på Fredrikstad-skilte. Den fikk for øvrig kjennemerkene den 24. august det herrens år 1973. Det hele har en logisk forklaring, eller faktisk flere.

For det første, så fikk den påbygg fra BRIAB som ny, levert av Vogn-Service A/S i, ja nettopp, Fredrikstad. For det andre var det dårlig butikk med tomkjøring helt hjem til Trøndelag, så i og med at den blei registrert, kunne den også ta med lass hjem, betalt sådan. To fluer i samme smekken der med andre ord.

Vi må ta med litt eierhistorikk. Ifølge dagens bileier Ketil,

gikk den bare hos HOB i 3,5 år, så eierskapet fra våren 1977 og frem til den blei videresolgt i 1982 er foreløpig ukjent. Men ifølge autosys blei den 9 år gammel, i august 1982, omregistrert på Einar Kamvik. Hos Kamvik går den i 7 gode år, før han videreselger Volvoen til Gunnar Sandhaug i september 1989. Her blir den ikke lenge, allerede i februar året etter, vi snakker 1990, kjøper Olav Sverre Bergehaug Volvoen hos Sandhaug. AR 19933 forblir i Bergehaug's eierskap i overkant av 5,5 år, før dagens eier Ketil Stav altså overtar den i november 1995.

Med andre ord, til høsten har den vært hos samme bileier i 30 år, og det står det respekt av. Ketil restaurerte Volvoen grundig, og satte sitt særpreg på

den, med stuket den har i dag. Sirlig pyntet med både grill-dame og Michelin-gubber, skvettlapper, hjulkapsler, ja sågar små norgesflagg på solskjermen. Han har for øvrig også egenhendig bygd flaket som står på den nå.

Vi må ha med litt teknisk også, Volvoen har den velkjente TD100A-motoren, 9,6-liters rekkesekker med turbo. 260 hk og 940 Nm oppgitt i DIN-norm. SR61, 16-trinns girkasse med både range og splitt. 22 000 kg totalvekt, 9050 kg egenvekt med fører, som gir hele 12 955 kg i nyttelast. 6-tonns foraksel og 16-tonns boggi. 4,5 meters akselavstand fra foraksel til drivhjul.

Litt om Brutus sin øyensten der altså, i denne spalten fra Tegnekontoret.



# 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



# Med interesse for bil

**Vi hører stadig at det bare er godt voksne som er opptatt av gamle biler, men vi får stadig nye bevis på at dette er en myte. Emelia Holter er 15 år og hekta på bil, noe som kommer til uttrykk i tegningene hennes.**

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

Et stadig tilbakevendende tema i Norsk Motorveteran, og i motorhobbyen for øvrig, er rekruttering av yngre mennesker. Selv om det noen ganger oppleves som om det bare er «gamliser» som er interessert i gamle motorkjøretøyer, opplever vi til stadighet at dette ikke stemmer. Oslo Motor Show er et eksempel, diverse cars & coffee-arrangement et annet. Her er det unge og eldre i god sameksistens. Vi har også mange positive eksempler på at yngre trives i våre miljøer når vi reiser rundt på reportasjer i vårt langstrakte land.

## Tegneglad 15-åring

For en tid tilbake tok Arnfinn Berntsen fra Moss kontakt med oss. Han er en godt voksen lidenskapelig veteranbilmann, som hadde noe å tipse oss om. -Naboen min, en ung jente på 15 år, overtar ofte bilbladene mine når jeg er ferdig med dem. Hun er veldig ivrig tegner og bruker bildene i bladene som inspirasjon. Dette gjelder blant annet Norsk Motorveteran. Jeg er veldig imponert, sier Berntsen til Norsk Motorveteran.

Dette måtte vi selvsagt følge opp og vi tok derfor kontakt med den unge damen og ba om et intervju.

**Bil og tegning:** Emelia Holter fra Moss er både glad biler og i å tegne.

Har du alltid vært interessert i biler?

-Jeg har jo mange rundt meg som driver med det. Onkelen min har mange kule biler, og kusina mi er med i rånermiljøet.

Dessuten er kjæresten min veldig bilinteressert, det samme er kompisene hans, så bilinteressen har jeg hatt en god stund, sier Emelia.

Hva med tegningene dine da?

-Jeg har vært glad i å tegne lenge, men dette med å tegne biler startet jeg med skikkelig for et års tid siden. Jeg blir inspirert av bilen jeg ser i bladene. Alt tegner jeg på frihånd. Da jeg fikk til den første tegningen, der bilen er i

perspektiv, fikk jeg bare lyst til å tegne mer, svarer hun.

Hva er favorittbilene dine?

-Jeg er nok mest glad i biler fra femtitallet, samt nyere Porscher og slikt. Det er de jeg er mest glad i å tegne.

Hun har fått flere tegneoppdrag fra andre, noe hun synes er ekstra gøy å drive med.

-Jeg har en instagram-konto der jeg legger ut tegningene. Den heter «motorogtegnings», legger hun til.



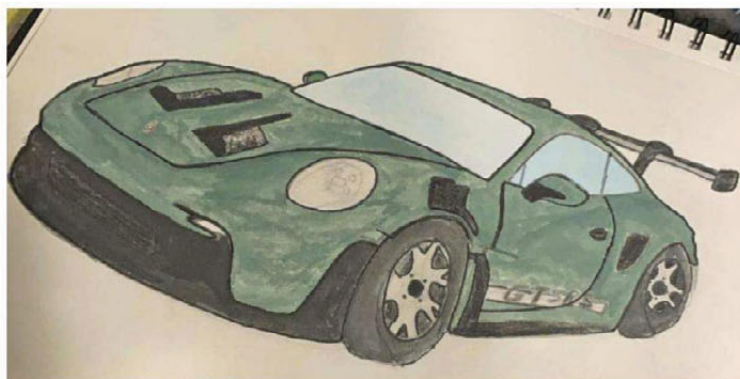
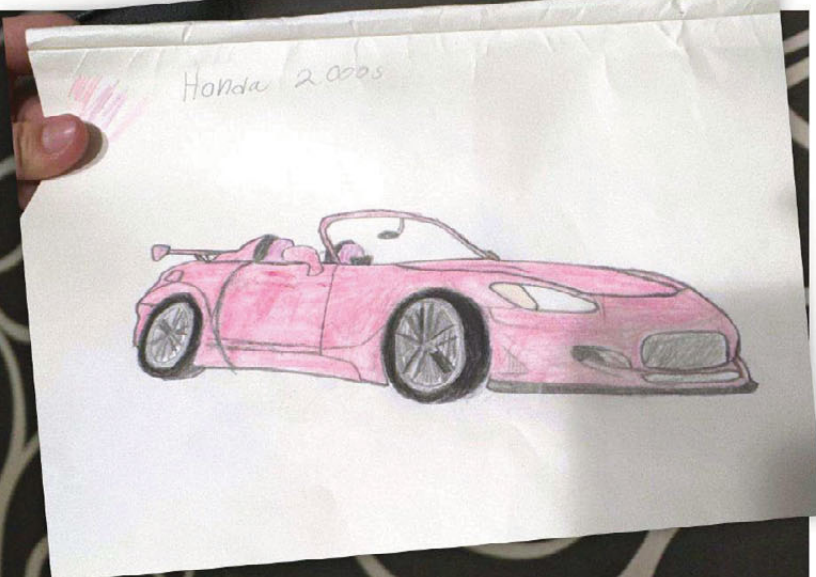


### Satser på bilfag

Hun hadde planer om å oppleve Oslo Motor Show i fjor høst, men det glapp. I år er derimot planene klare for det. Hva så med utdanning videre, har du lyst å satse på noe bilrelatert?

-Ja, det er planen. Jeg kunne tenkt meg å utdanne meg innen bilfag og har lyst til å drive med motivlakkering etter hvert, så kanskje billakkerer er noe jeg skal satse på. Jeg får se hva det blir til. Ellers har jeg lyst på en gammel bil etter hvert, avslutter Emelia Holter.

**Fornøyd:** Hun har bare holdt på med å tegne biler et drøyt år, men utvikler seg stadig.



**Sportslige:** Emelia er glad i å tegne biler med sportslig preg, men også i femtitalere.



**Imponert:** Nabo Arntfinn Berntsen er imponert over Emelias tegninger og fører henne stadig med blader som Norsk Motorveteran, som hun bruker til inspirasjon.



# Lærerinna

Tekst: Melvin Mølnås

Denne Volkswagen Type 3 sto ensom og forlatt helt nede i fjæra på Frosta, og det var denne som fikk minnene til å gå tilbake til først på 1960-tallet. Vi hadde akkurat fått prestehanda på hodet, og følte oss som en voksen mann. Noe vi antagelig var alene om. Riktignok arbeidet vi skulder ved skulder med de godt voksne, lønna vår var nok betraktelig lavere enn de vi jobbet sammen med, men det var nå bare slik det skulle være. Vi var glade for å tjene noen kroner, vi hadde planer om å kjøpe oss en bil, ikke minst for å tilby skyss til spenstige damer. Enda var det flere år til vi kunne ta førerkortet, men planer hadde vi.

I vår bygd, som nok ikke kan kalles for sentrale strøk, var det også en bygdeskole. Mange skryter av at de hadde den eller den læreren, hos oss var det mange lærere. Ja ikke på samme tid, men vår bygd var visstnok ikke særlig populær hos lærerstanden, så hvor mange forskjellige lærere vi hadde i løpet av vår 7-årige utdanning har vi helt glemt. Derimot husker vi meget godt den læreren som overtok bygdas utdanning ett år etter at vi hadde fått vårt vitnemål. Ja det var til og med en lærerinne, og hun dukket opp med den første folkevogna som lignet på en bil, ble det sagt i bygda, altså en Type 3. Nå er det vel en dårlig bevart hemmelighet at vi er godt over middels bilinteressert, så da denne Type 3 plutselig sto parkert ved skolen, vekket det stor oppmerksomhet. Vi hadde sett Typen før, men aldri på nært hold. Det skal mye til, ja svært mye til før vi tar oppmerksomheten bort fra en bil, og fokuserer blikket på noe annet. Det skjedde denne gang. For ut fra skolen kom den nye lærerinnen, og for å si det veldig enkelt, hun var verdt mere oppmerksomhet enn folkevogna. Inntil denne dagen hadde vi aldri sett noe så lekkert.

Den første tanken var at hvordan i all verden hun kunne være lærer, hun virket ikke en dag eldre enn oss, ja kanskje yngre. Smilende kom hun og låste opp bilen, satte seg inn og kjørte sin vei, uten å si et eneste ord. Vi ble stående der med vidåpne øyne, og bare så blåøyken etter den fagre der hun forsvant rundt første sving. I mange år nå, har vi ønsket at vi godt kunne ha gått noen år tilbake i alder, den samme tanken slo oss der og da. Nå kunne vi godt ha hatt ett eller to år igjen på skolen. Den neste tanken var at det hadde vel kanskje vært dumt, for denne flotte



dama så nok etter voksne mannfolk, og i den gruppen tilhørte vi, trodde vi. Planer ble lagt for hvordan vi på en diskret måte kunne oppholde oss ved skolen til de tider hun kom eller dro. Uten at noen av disse ble satt ut i livet. Motet sviktet. Men tilfeldighetene står ofte den kjekke bi, noe den da også gjorde denne gangen.

Vi var på tur hjem fra skogsarbeid, kuskende på en Tempomoped, da vi fikk se lærerinna og Type 3 stå midt i veien. Problemer? Vi forsøkte å være situasjonens herre, men sånn litt etter stemmeskiftet syntes vi ikke at vi hørtes nok mandig ut. Ja, motoren hadde plutselig stoppet, og nå var håpet at det skulle komme en reddende engel. «Kanskje er det deg?». Du all styrelse. Om ikke stemmen hadde sviktet før så var det best å holde kjeft, til stundens alvor hadde kjølnet litt. Vi brukte lang tid på å parkere mopeden og ta av oss potteshjelmene. Hva kunne vi av bilreparasjoner, bare smågutten også i den sammenheng. Men for å få bruke litt tid sammen med den skjønneste fikk vi åpnet motorlokket. Under denne operasjonen gikk alvoret opp for oss, hva kunne vi bidra med? All mекke-erfaring vi hadde var mopeden, samt at vi hadde vært en aktiv tilskuer under diverse reparasjoner, utført av selv lærte eksperter. Vårt arbeid med bilmotorer hadde sin begrensning i at vi et par ganger hadde fått det ansvarsfulle oppdraget å skifte pluggledninger, noe vi hadde klart. Taus sto vi og så ned i motoren. Motoren var lik en motor vi hadde vært borti sånn overfladisk, da ved å skifte plugglednin-

ger. Denne jobben husket vi, og kastet et blikk på fordeleren. Om det var tilfeldighetene eller om det var vår stille bønn om hjelp ut av denne, for oss begge trasige situasjonen, ja se det. Men under over alle undre, ledningen fra coilen og inn på fordeleren hang løst. Den hadde ramlet ut av fordelerlokket. En kald pekefinger ble dratt nedover ryggraden, her var feilen. Ledningen ble plassert i riktig hull, og vi rettet ryggen, og med en selvsikker mine bad vi den skjønneste om å starte motoren. Naturligvis startet den, men det var ikke det beste, lærerinna kom jublende ut av bilen og tok omkring oss og takket veldig for jobben vi hadde gjort. På nytt sprakk stemmen. At slikt går an.

Lærerinna og Type 3 forsvant oppover veien, mens vi tok på oss potteshjelmene og kusket videre på Tempoen. Det gikk noen dager uten at skjebnen på nytt brakte oss sammen. Flere planer ble lagt, og like mange forkastet, etter nøye ettertanke. Vi funderte mest på den aldersforskjellen som ikke var til vår fordel. Vi var smertelig klar over at damer i 19–20 års alderen, noe hun sikkert var, ikke så på en mopedist som noen fremtidig elsker. Så var vi nede på butikken, også denne gangen på moped. Og der satt dama i sin Type 3, og kjente oss straks igjen. Hun senket vinduet og takket for sist. Vi fikk hostet opp et selv takk, før en annen Type tok plass ved siden av lærerinna og fikk utførlig forklaring på hva for en reddende engel vi hadde vært.

Dette før hun kysset Typen på kinnet og kjørte videre. ☺



**DELER:** USA Ford

**BILVERKSTED:** Alle motorkjøretøy under 7500 kg

Sjekk oss ut  
på Facebook



 **Rabekk Bil**  
**USA FORD PARTS AS**



**BILVERKSTED:**

**MEKONOMEN  
RABEKK BIL AS**

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

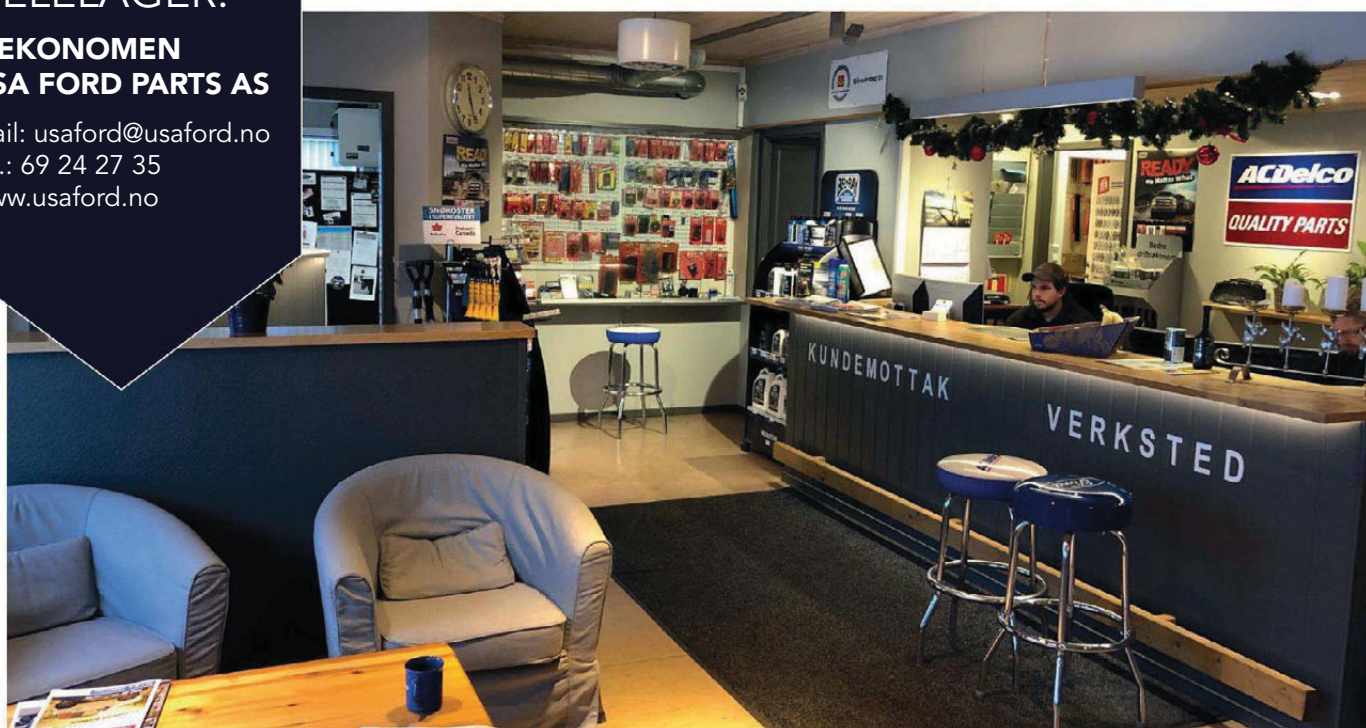
Mail: [post@rabekkbil.no](mailto:post@rabekkbil.no)  
Tlf.: 69 24 27 37  
[www.rabekkbil.no](http://www.rabekkbil.no)



**DELELAGER:**

**MEKONOMEN  
USA FORD PARTS AS**

Mail: [usaford@usaford.no](mailto:usaford@usaford.no)  
Tlf.: 69 24 27 35  
[www.usaford.no](http://www.usaford.no)



**Besøksadresse: Krapfossvn. 4 - 1597 Moss**





# Rétromobile i Paris: *Fransk godtepose*

**Den 49. utgaven av Rétromobile svarte nok en gang til forventningene. Kjøretøyutvalget ble igjen utvidet, inkludert flere motorsykler og til og med vanlige sykler. En hovedpresentasjon var 70-årsjubileet til Citroën DS.**

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

**70**-årsjubileet til Citroën DS ble allerede vist i annonsen, så vel som i utstillerguiden til årets Rétromobile; en Citroën DS på oppblåste kuler i stedet for hjul, som symboliserer fordelene med bilens hydropneumatiske fjæring, til den revolusjonerende bilmodel-

len som ble presentert 4. oktober 1955. Modellen var midtpunktet på Citroën-standen med DS 19 og 21 i forskjellige utgaver.

Et annet fransk merke, Renault, stilte også ut mye lekkert, men det var nordmannen Kjell Ivar Haltvik som fikk mest oppmerksomhet med den

utrolige Freiabilen, en Renault Type BC fra 1913, der han har lagt ned et enormt arbeid med restaureringen. Allerede kort tid etter åpningen stimlet publikum sammen for å beundre det mørkebrune vidunderet og ba om informasjon om det. Det ryktes at Haltvik fikk flere meget gode bud på bilen, som han høflig avsto.

**Fest for DS:** PSA Citroën åpnet opp og viste biler og gjenstander fra sin historiske samling: Kulene i stedet for hjul symboliserte den jevne og ekstraordinære kjørekarakteren til DS-modellene.



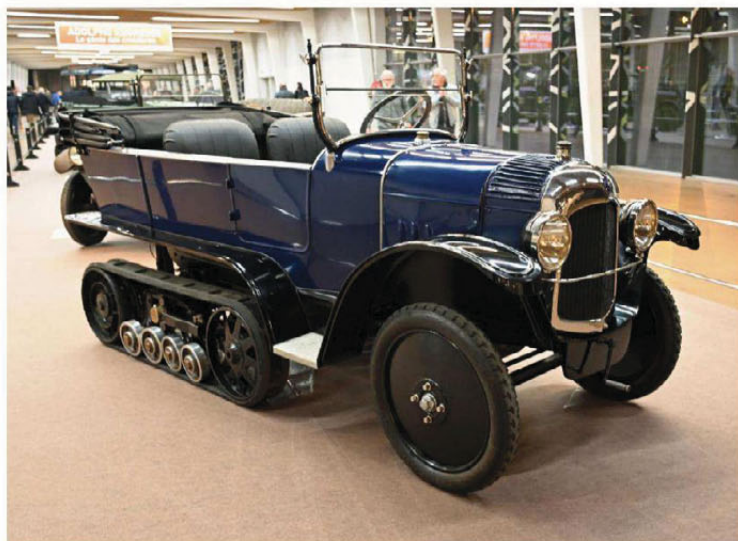




**Voksen:** Renault slo på stortromma og hadde en omfattende stand der denne «rusken» var blikkfang. Det er en replika bygd på 70-tallet av deres legendariske Record 40CV fra 1926.

## Kégresse

Fra hall 2 til hall 1 er det en utstillingsbro med «familier» av kjøretøy i passende omgivelser. I år ble den dedikert til Adolphe Kégresse, en genial ingeniør i det franske militæret. Han ble født i 1879 og var tidlig interessert i teknikk, og utstyrte blant annet en sykkel med motor. I 1903 dro han til Russland og jobbet for et jernbaneselskap. En dag fikk toget til tsaren stans på grunn av kulda. Problemet var en frossen bryter, som Kégresse fikk åpnet igjen. Tsaren belønnet ham, og i 1905 ble han utnevnt til teknisk direktør for tsar Nicolas IIs biltjenester. For å gjøre det mulig for tsaren å bruke en bil til jakt, satte Kégresse forhjulene på ski og et belte rundt bakhju-



**Beltedyr:** Adolphe Kégresse arbeidet for tsaren fra 1903 og fant på denne løsningen i 1913. Etter han kom til Citroën endte patentet der. Løsningen ble bl.a. brukt av de franske kolonistyrkene i Afrika. Her en 1920 Citroën-Kégresse K1.

**35 år:** Mazda MX-5 kan trygt kalles folkets sportsbil og skal være den bestselgende roadsteren i verden.



lene. Etter å perfektionert systemet patenterte han det i 1913. Da han kom tilbake til Frankrike, jobbet han for André Citroën. I 1920 deltok Citroën på en demonstrasjon i et ulendt terreng, med tre biler utstyrt med Kégress-belter hos Citroën-forhandleren Jacques Hinstin. André Citroën erklærte at «denne oppfinnelsen er min» og sikret dette ved et patent under «Citroën-Kégresse-Hinstin». For de franske kolonitroppene og oppdagerne i Nord-Afrika ble disse beltebilene (Halftrack/ autochenillene) uunnværlige. Noen av dem sto altså utstilt i et område som skulle forestille ørken.

## Noe for alle

Som hver gang vi besøker Rétromobile i Paris, er det flust med biler som Bugatti, Ferrari, Jaguar, Mercedes-Benz, Hispano Suiza, Porsche og andre drømmebiler. Historien om fransk Grand Prix-deltagelse ble presentert med blant annet en DB-Panhard og en Lotus Renault 95T F1. Japanske biler får mer og mer betydning, og derfor ble den sportslige Mazda MX-5 trukket frem med sin nå 35-årige historie.

USA-biler var også representert med blant annet noen ytterpunkter, en 1959 Cadillac Eldorado Biarritz og den splitter nye E-versjonen Cadillac Lyriq. ►





**Feiring:** Det var stort fokus på 130 år med historie hos Skoda. Fra Laurin-Klement og frem til i dag. Skoda Felicia kabriolet er en søting.

Veldig interessant var også en Stutz Blackhawk Coupé, der den første eieren hadde vært den amerikanske motorsykkel-kjendisen «Evel» Knievel jr., hvis virkelig navn var Robert Craig Knievel.

### Feiring hos Skoda

På en stor stand viste Skoda en fantastisk oversikt over sin historie. Gründerne Václav Klement og Václav Laurin hadde startet med en sykkelfabrikk. Snart bygde de sine første motorsykler. To av disse ble stilt ut sammen med biler. Kjøretøyer fra hvert tiår var å se fra tidlige motorsykler og en «voiturette» fra 1905, til den nye elektriske Skoda Enyaq. I 1925 ble Laurin-Klement overtatt av industrigiganten Skodovy Zavody og selv om biler med Laurin-Klement ble produsert videre i noen år, konsentrerte de nye eierne seg mest om produksjonen av biler under merkenavnet Skoda. I forbindelse med markeringen ble det servert kake på standen. Ikke langt unna Skoda-standen lå Berliet Foundation, som i år viste en gjennomrestaurert dampbil bygget av det franske selskapet Purrey i 1909. Dette



**Frekk stil:** Skoda 1201 varebil med fin lakk og dekor. Modellen var i produksjon fra 1955 til 1961 og det ble produsert 33 472 enheter.



**God takhøyde:** 1949 Ferrari 166 Panoramica Zagato.

var dessverre det eneste tunge nyttekjøretøyet som var utstilt. La oss håpe at det i 2026 vil bli flere av dem.

Ellers var den store utstillingen fylt opp med mye «vanlige» biler, og mange er til salgs. Har du en veteranbil og lur på hva den kan være verdt så kan en vandring rundt på Rétromobile

gi deg en pekepinn. Leter du etter spesielle deler eller annet til din kjøretøyhobby er dette stedet å besøke.

**Smågodt:** Intet Rétromobile uten Bugatti. Her en liten tass som var blikkfang til neste «Avignon Motor Passion»-show.



**Med stjerner i øynene:** Mercedes-Benz 300 SL Roadster fra 1957.



**Raring:** En av de eldste bilprodusentene ble overtatt av Citroën på slutten av 60-tallet. Panhard 17 B Confort S fra 1965 har en tosylindrede motor var lett å kjenne igjen på lyden.







«Lady in red»: Mercedes-Benz 540 K Special Roadster fra 1937 er rett og slett en elegant skjønnhet.



**Gjør som Elvis:** München tok aldri igjen Stuttgart. BMW 507 Series II fra 1958 hadde ikke like stor suksess som Mercedes-Benz 300 SL, men Elvis Presley kjøpte et eksemplar av den vakre bilen.



**Nydelig:** Delahay var et av de franske merkene som bygde elegante luksusbiler, men var også involvert i brannbilproduksjon.



**Jaggu:** Lyst på en Jaguar? Bare kom til Paris og Rétromobile og se etter Jaguar E-Type i din foretrukne farge, eller hva en MK 120 fra 1950?



**Staselig:** 1910 Léon Bollée Type G.



**Hekkmotor:** I 1934 sjokkerte man en hel verden med denne modellen, en Tatra T 77 med en luftkjølt V8-motor montert i hekken på en særdeles strømlinjeformet bil med bl.a. selv bærende karosseri over en sentralramme.

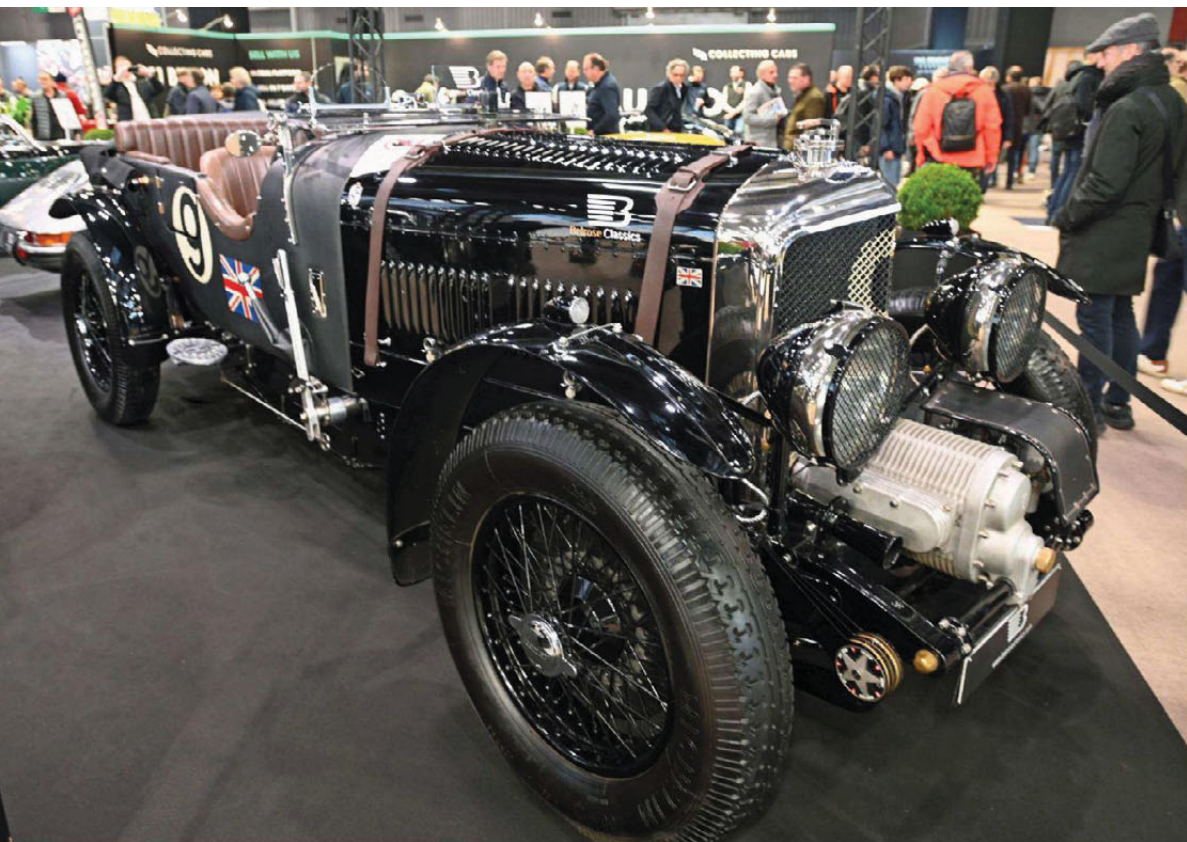


**Nesten først:** Indian-stand med stort fokus på motorsykkelens utvikling og produksjon. Mange kaller Indian, som ble etablert i 1901, for USAs første motorsykkelprodusent. Men det stemmer ikke. Allerede i 1899 kom Charles H. Metz med sin Orient.



**Lett og lav:** 1952 Alfa Romeo Disco Volante med karosseri fra Touring.





**Tøff stålmus:** 1985 Renault 5 Maxi Turbo, en vass bil med motoren montert i lengderetningen rett bak forsetene.



**Renault Corale til salgs:** Opprinnelig fra 1953, fullstendig restaurert i 2000, til salgs for € 18.500!



**Ikke røyking:** Tobakksprodusenten John Player var ganske så rå på reklamefeltet og logoen var velkjent i blant annet Formel 1. Nigel Mansell tok en 3. plass i Formel 1 i 1984 med denne Lotus 95T. For øvrig den siste han kjørte.



**Racerbil bygget av DB-Panhard:** Paul Armagnac konkurrerte fra 1951 til 1962 med blant annet denne bilen. Han omkom i en ulykke under billøpet 1000 km Paris-Monthléry. Han fikk en racerbane oppkalt etter seg som heter Circuit Paul Armagnac, også kjent som Circuit de Nogaro.



**Blant de beste:** Opprinnelig levert til en kunde i Madrid i april 1967. Ferrari 275 GTB/4, ansett av entusiaster for å ha vært en av de beste GT-bilene som noen gang er bygget.



**Eksklusiv:** Delage D8 120 med 8-sylindret motor. Selskapet ble overtatt av Delahaye i 1935, men bilene ble fortsatt solgt under navnet Delage.





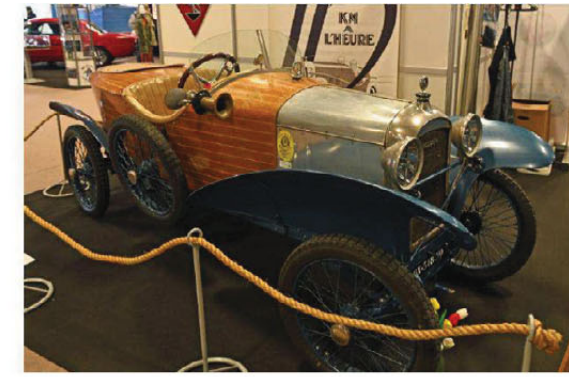
**Det eneste lastebilen på Rétromobile 2025:** Berliet Foundation (Fondation de l'Automobile Marius Berliet) stilte med en flott restaurert Purrey dampbil fra 1909 med nyttelast på 5 tonn.



**Drømmebilen:** Facel Vega er mange bilfrelstes våte drøm.



**Spansk:** Hispano-Suiza ble grunnlagt i Barcelona og kjent for sine luksuriøse limousiner som denne H6B fra 1929.



**Tidlig fransk billøpshistorie:** Amilcar C4 SKIFF fra 1924 ble kjøpt og videresolgt av forskjellige samlere til den kom tilbake til Frankrike i 2023.



**Nok en drømmebil fra Italia:** Denne Lancia Aurelia B20 GT (1. serie) fra 1952 deltok i Le Mans Classic 2013 og Mille Miglia 2014 og var til salgs for den nette sum av £225.000!



**Amcars:** USA-biler, som denne Ford Mustang II var også en del av showet.



**Vellykket:** Det franske ekteparet Olivier og Nathalie Breittmayer kjørte mange løp med denne BMW M1 Procar.



**Et lite stykke Norge i Paris:** Amcar/Refuel hadde sørget for at Kjell Ivar Haltvik og Freiabilen fikk internasjonal oppmerksomhet. Moro!

**Masserarti:** Citroën SM er meget spesielle biler. Under panseret befinner det seg en motor fra Maserati, som var eid av Citroën på den tiden.





Veteranbusgruppa:

# Holder liv i gamle Østfold-busser

Gamle busser passer godt som felles restaureringsprosjekt. Når en buss er ferdig, kan alle være med på tur. Vi har besøkt Veteranbusgruppa, som har sitt mekkelokale i Skjeberg og sørger for at flere ærverdige Østfold-busser fortsatt er i driftsklar stand.

Tekst og foto: Asbjørn Rolseth [arolseth@online.no](mailto:arolseth@online.no)





**Bussentusiaster:** Her er gjengen som holder liv i gamle Østfold-busser. Stående fra venstre Johannes Haugen, Espen Kristiansen, Jan Thoresen, Odd Taiet, Per Ivar Berntsen og Hans Ravneng. Foran f.v. Terje Håkenstad og Svein Eng.

Det er kanskje ikke så unaturlig at en gjeng veteranbussfolk har base i Skjeberg. På 1940-tallet var det ikke mindre enn 10 små rutebiloperatører i Skjeberg, som kjørte person- og melke- / godsruiter med utgangspunkt fra ulike steder i kommunen. Men målet var det samme for alle – samtlige ruter gikk til Sarpsborg.

Opplegget med mange små aktører var i lengden lite rasjonelt. I 1948 slo noen av dem seg sammen i Søndre Skjeberg Billag, andre i B.U.V. Busstrafikk (Børte vann-Ullerøy-

**Løkkevika:** 1957 Scania-Vabis kjørte folk til det populære hytteområdet i Skjebergkilen. Sykkelstativet i fronten er et såkalt Haldenstativ produsert av A. Harriðsleff Mek. Verksted i Halden.



Varteig). I 1974 gikk begge selskapene inn i det nyetablerte S.S.V. Bilselskap A/S (Skjeberg-Sarpsborg-Varteig), der aksjonærene var kommunene Skjeberg, Sarpsborg og Varteig samt A/S Østfold Bilruter. I 1989 fusjonerte S.S.V. med Glom-Buss.

Entusiaster som i fellesskap tar vare på gamle busser, spiller en viktig rolle både i lokalhistorisk og transporthistorisk sammenheng. Alle små rutebilselskaper skilte seg ut med egne fargeskjema og logoer, dessuten hadde hver karosserifabrikk sitt særpreg. Resultatet var stor variasjon i materiellet, noe som gradvis forsvant ettersom fusjoner til større enheter ble gjennomført. I dagens ensfar-

gede anbudsregime er historiske busser et lyspunkt som mange setter pris på.

Mekkegiengen i Skjeberg – Veteranbussgruppa – ble dannet i 1991 med utspring fra Østfold Bilruter avdeling Sarpsborg. Veteranbussgruppa er registrert i Brønnøysund som en forening med formål restaurering av busser og innsamling av rutebilhistorie. Styret består av Per Ivar Berntsen (leder), Guy Kristen Dahl og Knut Willy Sørensen.

#### **B-5377 – 1957 Scania-Vabis B71 / Larvik**

I «Bilkalenderen 1963» for Akershus og Østfold står Søndre Skjeberg Billag oppført med 13

busser i nummerserien B-5371 til B-5384 (ett nummer i serien var ikke i bruk). Bortsett fra én Volvo var alle bussene Scania-Vabis, fordelt på årsmodeller fra 1948 til 1961. En av dem var B-5377, en 1957-modell Scania-Vabis B71 levert fra Larvik Karosseri (byggenr. 516). Bussen ble satt til side på slutten av 60-tallet, men registrert på nytt i 1974 som AD 26577 hos S.S.V. og gikk som reservevogn frem til 1976, da den fikk en privat eier.

Bussen ble senere funnet igjen på en gård og tatt vare på med tanke på restaurering. Arbeidet startet i 1991 og var svært omfattende, men tre år senere var bussen tilbake på veien. Veteranbussgruppa har stått som eier siden 2021. Bussen er skiltet Løkkevika – et populært hytte- og fritidsområde i Skjebergkilen.

#### **B-5414 – 1961 DAF B1600 / VBK – Per Schøyen**

I «Bilkalenderen 1963» la B.U.V. Busstrafikk, med adresse Ullerøy i Skjeberg, beslag på nummerserien B-5401 til B-5415. Selskapet hadde Volvo som hoved-

**Til Ullerøy:** 1961 DAF hadde plass for 35 personer med reisemål Ullerøy, som lå i tidligere Skjeberg kommune.







**Ydersbond-bussen:** 1966 Scania-Vabis gikk fast i lokalrute som startet i Aurskog-Høland og endte i Mysen.

merke og relativt høy gjennomsnittsalder på materiellet. Bortsett fra én Volvo fra 1949 og én fra 1960, var alle Volvo-bussene 50-tallere. De nyeste bussene var to DAF fra 1961. En av dem er B-5414, som i dag sannsynligvis er landets eldste registrerte DAF buss. 35-seteren har VBK lettmetallkarosseri bygd hos Per Schøyen Karosserifabrikk i Lillestrøm, som hadde lisensavtale med VBK i Horten. Bussen fikk ny motor i 1970, en 6,8-liters DAF turbomotor på 165 hk

B.U.V. brukte bussen på

rutene Sarpsborg – Ullerøy og Sarpsborg – Bede. Fra 1974 gikk den som skolebuss hos S.S.V. (AD 32414), før den ble solgt og tatt i bruk som orkesterbuss fra 1979 til 1989. Da Veteranbussgruppa overtok bussen i 1991, var den i dårlig forfatning. Restaureringen ble omfattende og tidkrevende. Blant annet måtte mye av bakpartiet og innredningen bygges opp på nytt. Alle utvendige plater under vinduene måtte skiftes. Etter ferdigstilt restaurering har bussen deltatt på mange transporthistoriske stevner.

### **B-5468 – 1966 Scania-Vabis B56 / Larvik**

Denne bussen, en Scania-Vabis B56 med byggenr. 1110 fra Larvik Karosseri, ble anskaffet av A/S Østfold Bilruter i 1966. Bussen kjørte fast på ruta Ydersbond – Mysen. Ydersbond, som i dag offisielt heter Ydersbotn, er ei grend helt sør i Aurskog-Høland kommune.

Østfold Bilruter ble dannet i 1961. Selskapet var tuftet på Indre Østfold Bilruter (etablert 1958) og et samarbeid med NSB. I den tidligere nevnte bilkalenderen fra 1963 hadde Østfold Bilruter nummerserien fra B-5421 til B-5458 med 36 nummer i bruk, pluss seks busser og lastebiler på andre



nummer. Selskapet hadde fleste Scania-Vabis, men også mange Volvo. Ellers var både Chevrolet, Bedford, Mercedes-Benz og Sisu representert i bilparken. Østfold Bilruter hadde base i Mysen.

Østfold Bilruter eide B-5468 frem til 1988, da den ble solgt ut av selskapet. I 2004 ble den kjøpt tilbake av Nettbuss Østfold for bevaring i regi av Veteranbussgruppa, som har eid bussen siden 2017. Bussen er tilbakeført til fargeskjemaet som Østfold Bilruter hadde, som



**Typisk VBK-buss:** Veteranbussgruppa eier en 1979 Scania BF111S (KZ 27325) som har gjort tjeneste hos Juel Johansens Bilruter i Rolvsøy. Den gikk i ruta Valleåsen – Fredrikstad.



**Høyerratt:** Per Ivar Berntsen tar en sving med DAF'en. På 1960-tallet var det fortsatt vanlig med høyerratt i norske busser.





**Torget i Sarpsborg:** Det var hit de skulle, bussene fra kommunene rundt byen. De to helt til høyre, B-5376 (1949 Scania-Vabis) og B-5383 (1949 Volvo), tilhørte Søndre Skjeberg Billag. Begge med karosseri fra Auto-Karosserifabrikken Kambo. Midt i bildet står to B.U.V.-bussar, B-5401 (1948 Scania-Vabis) og B-5402 (1947 Scania-Vabis), begge bygd på Moum Karosserifabrikk i Sellebakk. Den neste er B-5311, en 1948 Volvo med karosseri fra Auto-Karosserifabrikken Kambo, tilhørende Sarpsborg-Tune Bilruter A/S. Bak den skimtes en Volvo som tilhørte Brokhaug og gikk på Skiptvet-ruta. Bildet er et postkort fra 1949. Opplysningene om bussene kommer fra Jan Egil Johansen. Huset i bakgrunnen er Bondeheimen med spisestedet Matstova. Bygningen står fortsatt på samme plass.



**Klokka står, men bussen går:**  
Tiden er ennå ikke ute for byggenummer 1174 fra T. Knudsen i Kristiansand (B-5331).

igjen var overtatt fra Indre Østfold Bilruter.

### **B-5331 – 1967 Scania-Vabis BF76 / Knudsen**

Trafikkselskapet Glom-Buss AL ble startet i 1949 med Sarpsborg som hovedkvarter. Selskapet var en sammenslutning av fem aktører i kommunene Sarpsborg, Rolvsøy og Tune. I bilkalenderen fra 1963 står numrene fra B-5311 til B-5329 på Glom-Buss. Bortsett fra én Chevrolet og én Scania-Vabis, var alle Volvo. Men B-5331 er altså en Scania-Vabis, nærmere bestemt en BF76 med byggenr. 1174 fra T. Knudsen Karosserifabrikk i Kristiansand.

I de første årene gikk B-5331 som turvogn. Senere ble den brukt på rutene Sarpsborg – Moss og Sarpsborg – Tindlund – Hauge – Fredrikstad. Etter at bussen ble ombygd med rullestolheis i 1977, ble den imidlertid lite brukt i rutetrafikk. Bussen fulgte med på lasset da selskapet Glom-Buss ble en del av Østfold Bilruter i 2001, og videre til Nettbuss i 2016, men har siden 2017 vært eid av Veteranbussgruppa. Kilometertelleren har rundet 650.000 km, men bussen er i god original stand og brukes regelmessig til kjøreoppdrag for grupper og deltar ofte på veterankjøretreff.



**Glom-Buss:** B-5331 var først turvogn, så rutevogn. Bussen er 1967 Scania-Vabis i god original stand.



# Variert bilpark

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

**P**ostkort med biler er et eget samlerfelt. Selv om hensikten med fotograferingen ikke var å dokumentere bilparken, var det vanskelig å

unngå biler på postkort fra byer, hoteller og severdigheter. De skapte dessuten liv i motivet. I ettertid er det interessant å studere slike postkort, med

butikker, reklamer og trafikk. Svart-hvitt postkort i god kvalitet gir mulighet for å lese skiltnummer og dermed finne ut mer om noen av bilene.



**Østre Torg:** Den lange lave bygningen er rutebilstasjonen på Østre Torg. Da dette postkortet ble poststemplett i 1958, var bildet noen år gammelt. Det ble tatt mens førkrigsbilene fortsatt dominerte trafikkbildet, slik de gjorde i mange år etter krigen. Kanskje ventet fotografen til det kom en nyere bil litt utenom det vanlige før han trykket på utløseren? Bilen som runder hjørnet er 1946-47-48 Nash coupe. Det var neppe mange slike som sirkulerte rundt i bygatene i Hamar. Hvem den heldige bileieren var, vites ikke. Men flere av de parkerte bilene med fronten mot oss har lesbare kjennemerker.

Fra høyre en 1946-47 Ford, så en godt påkledd Citroën Traction Avant, en 1932 Ford D-406, en Ford Prefect med vinterfrakk, en eks-Wehrmacht Renault lastebil D-478, en VW (!), en 1938 Plymouth D-4610, en 1933-34 Ford, en 1938 DeSoto D-3209 og en 1937-38 Willys. Bussen rett bak 1946-47 Ford er faktisk en White, der ei kone på bytur akkurat dekker skiltet. Det må være D-1114, en 1948-modell som tilhørte Mjøsa Bilruter. De hadde også en White på D-1113, men det var en bulldogbuss. I 1950 gikk Mjøsa Bilruter inn i det nye selskapet Hamar og Omland Bilruter.

«Hvem eier bilen?» fra 1948 forteller at D-406 var eid av bestyrer Arnljot Rønning fra Vang. D-478 tilhørte fabrikkeier C.J. Hansen, som eide Nyhuset Bruk på Ådalsbruk. D-4610 hørte hjemme hos gårdbruker Eivind Aalstad, Vang. D-3209 ser ut til å være en lang Strømmen-DeSoto, den passet godt som byggedrosje hos Bjarne Nilsen i Romedal.

At en Volkswagen er med på bildet, viser at det ikke kan være eldre enn 1949. Det var da de første boblene (190 stykker) ble importert. Bilen på Østre Torg var mest sannsynlig én av de ni boblene som Hamar-forhandleren Olrud Auto solgte i 1949.



**Torggata:** Tittelen på dette postkortet er Hotell Astoria, som sto ferdig i 1940 på hjørnet Torggata / Østre Torg. Bortsett fra et par etterkrigs lastebiler (en Ford og en Studebaker) og en 1946-47 Hudson personbil, ser det ut til å være bare førkrigsbiler, til og med noen 20-tallere. Det tyder på at bildet ble tatt en gang i de første etterkrigsårene, men postkortet er stemplet i 1954. I Torggata står det parkert tre Forder, en 1938 Standard Tudor, en Prefect (1938-49) og en Junior De Luxe (1936-37).



# i Hamar

Her har vi samlet noen bilrelaterte postkort fra Hamar, to av dem tatt av byens egen fotograf Carl Normann, mens de to fargekortene ble knipset av en

utenbys konkurrent – Knut Aune Kunstforlag i Trondheim.



**Stortorget:** Fargefilm er tatt i bruk og VW Transporter har gjort sitt inntog blant torghandlerne. Bilparken for øvrig tyder på at vi så vidt er på 1960-tallet. Postkort i farger fra denne perioden er så kornete at det er vanskelig å lese skiltnummer, men bussen tilhører naturligvis Hamar og Omland Bilruter, som hadde røde busser med gul overdel og svart magebelte.



KUNSTFORLAGET AUNE



KUNSTFORLAGET AUNE

**Stortorget:** Vesta Hygea gården, som sto ferdig i 1965, har tatt plassen etter den gamle bygningen med Kafe Royal som ses til høyre på det andre fargebildet. Parkeringen til venstre er full av vanlige bruksbiler, som Cortina, SAAB, Taunus, Hillman, VW og en Borgward Isabella Combi nærmest. De fleste torghandlerne sverger til VW Transporter, men en Opel Blitz og en Chevrolet Panel Delivery hører også med. Den blå Volga'en som svinger ut av torget er ingen hedmarking, derimot Z-10516, en 1957-modell som tilhørte Oddmund Teien fra Tønsberg.



Willys Jeep – slagmarkens multiverktøy

# Det ikoniske metall-muldyret





**Det finnes tusenvis av bilmodeller, men kun fire vil umiddelbart kjennes igjen av folk på silhuetten: Folkevognbobla, Citroën 2CV, Mercedes G-klasse og Willys Jeep.**



**Maskinene som vant krigen:**

To amerikanske soldater har trengt helt fram til Leipzig i april 1945.

Tekst: **Tormod Løkling**

Selv før det japanske angrepet på Pearl Harbor 7. desember 1941, begynte det amerikanske forsvarsdepartementet å skjønne hvilken vei vinden blåste. Vindretningen kom fra dass, og den bar med seg en sterk røyklukt.

11. juli 1940 fikk 135 fabrikanter tilsendt spesifikasjoner for et lite, tre-seters kjøretøy med firehjulsdrift. Forsvarsdepartementet ba videre om en innsats som var Supermann verdig, en helt med bare to år på baken i 1940: Fabrikantene hadde 11 dager på å svare, 49 dager på å bygge en kjørbar prototype, og 75 dager på å lage 70 kjøretøy.

**Biltjuveri**

Det var bare to fabrikanter som tok seg bryet med å svare. En av disse var American Bantam, som allerede hadde utformet en modell kalt Bantam Reconnaissance Car. Det sies forresten at en av American Bantams biler var inspirasjonen for Donald Ducks bil, som første gang kjørte over lerretet i filmen «Don Donald» (1937). Ingeniøren Karl Probst begynte å jobbe med spesifikasjonene 17. juli, ble ferdig 19. juli – og leverte alt

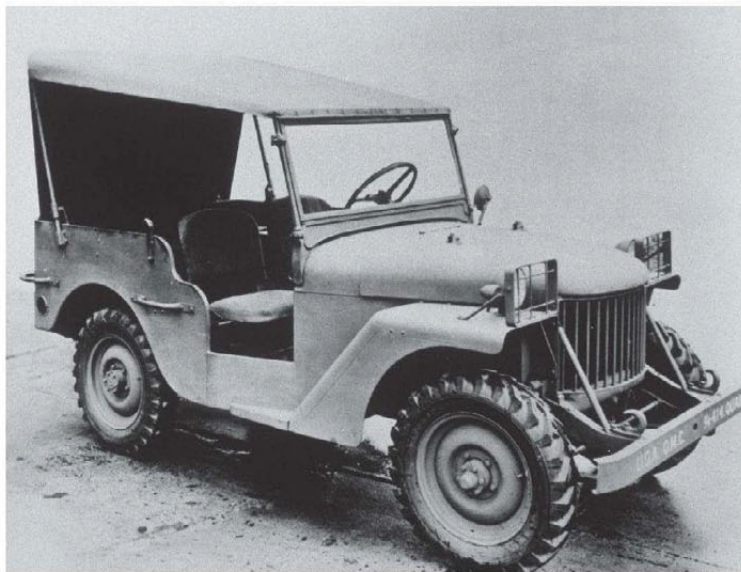
til forsvarsdepartementet tre dager senere. Hans såkalte Bantam Blitz Buggy – et kjøretøy det høres ut som om tyskerne kunne brukt under invasjonen av Polen – hadde kanskje blitt en suksess, men det var tydelig at lille American Bantam ikke ville klare den typen storstilt produksjon forsvarsdepartementet hadde i tankene.

Uten flere dikkedarer ga departementet Probsts tegninger til Willys-Overland, det andre firmaet som hadde levert et forslag. Willys' historie skrev seg helt fra 1908, og en gang var fabrikken den nest største tilvirkeren av biler i USA etter Ford. Willys jeep – egentlig kalt Willys MB – var født. Riktignok som en bytting og et tjuveri, men likevel.

**Ford hjelper til**

Mer enn 650 000 Jeoper ble produsert under krigen, mens Tyskland kun klarte ynkelige 50 000 av sin tilsvarende Kübelwagen. Jeopen ble rett og slett verdens første masseproduserte kjøretøy med firehjuls-trekk.

Det var ikke bare Willys som fikk lage Jeopen, også den tidligere rivalen på bilproduksjonstronen, Ford, tok del i fabrikasjonen. Det er nerding



**Kopi:** Willys såkalte «Quad» var en prototype og pilotmodell som kopierte American Bantams avrundede grill og panser.





GETTY IMAGES

**Kaldt, men god fremkommelighet:** En skipatrulje får skyss. Legg merke til kjettingene.

på høyt nivå å kunne se forskjell på de to utgavene. Små forskjeller i vekt, akselavstand, motor-tyelse og høyde er ikke synlige for det blotte øye. Et pro-tip er derimot at Ford opererte med ni vertikale sprosser i grillen, mens Willys kun hadde sju.

Ellers mente soldatene at Willys modell ga høyere fart og manøvrerbarhet, mens Fords utgave fremsto som mer solid og varig.

Komforten var ikke vektlagt i noen av modellene; verk i korsryggen måtte påregnes etter noen timer på veien eller i terrenget. Stakkars American Bantam var i mellomtiden tildelt den mye mindre betydningsfulle rollen som produsent av tilhengere, før bedriften en ti-års



CHRYSLER ARCHIVE

**Klassisk silhuett:** Selv folk med null peiling på bil, vil umiddelbart si at dette er en Jeep.



**Luftartilleri:** Hærens testing kunne ta helt av og var krevende for både folk og materiell.



LIBRARY OF CONGRESS

tid etter krigen gikk helt nedentom.

### Maskinene som vant krigen

I sin bok «Crusade in Europe» skrev general Dwight D. Eisenhower at det, i tillegg til amfibiekjøretøyet DUKW, var «fire andre typer maskiner som de fleste høyere offiserer etter hvert betraktet som de viktigste for de alliertes suksess i Afrika og Europa, nemlig bulldoseren, Jeepen, 21/2-tonns-trucken og C-47 flyet.»

«Pussig nok», la han til, «er ingen av disse konstruert for kamphandlinger.»

Slike hyllester fra fremstående personer – Eisenhower var femstjerners general, øverstkommanderende for det allierte ekspedisjonskorpset i Europa, og siden president – ga næring til munnhellet om at Jeepen «vant krigen».

Faktisk var hester fremdeles mye brukt under andre verdenskrig; det er anslått at den tyske og sovjetiske hæren til sammen kunne stable på beina seks



ARNE MARIUS KARLSEN

millioner dyr. Noe som da blir 24 millioner bein.

I lys av dette er det ikke så rart at general George Marshall, stabssjef i US Army under krigen, kalte Jeepen «Amerikas største bidrag til moderne krigføring».

### Mange modifiseringer

Oppfinnsomhet og nødvendighet gjorde at Jeepen fikk utallige bruksområder. Den ble brukt til troppetransport, som lastebil, ordonnansbil, ambulanse, mobil luftvernstilling ... Kun fantasien satte grenser. Mange ble

**Fredsdagene:** Amerikansk militærpoliti kjører opp Karl Johans gate mot Slottet på de alliertes dag 30. juni 1945.





**Lett å se slektskapet:** Ingen tvil om hvem som er den røde Wranglerens oldefar.

modifisert med en stålbelte monterte vertikalt på fremre støtfanger, i tilfelle fienden hadde strukket ståltråd over veien. Omtrent 50 000 ble sendt til Sovjetunionen, noe som tilsvarte hele tyskernes Kübelwagen-produksjon.

Den mest ekstreme «konsept-Jeepen» hadde en slags rotor over seg, en hale som stabilisator, og var ment å taes til en droppsone av et fly. Andre og mer funksjonelle glidefly henviste dette bisarre påfunnet til historiens skraphaug.

### Jeepen i populærkulturen

Etter krigen fortsatt Jeepen å bli brukt i forskjellige konflikter. Den forbedrede M38 Willys MC kom i 1949, og M38A1 Willys MD kom i 1952. Både disse og Fords modeller ble brukt i Koreakrigen og Vietnamkrigen.

I tegneserien «Billy», et mangeårig bekjentskap for lesere av Vi Menn, er det høyst sannsynlig den originale Willys Jeepen som har inspirert Mort Walker til å tegne de kjøretøyene vi ser i den såkalte Sump-leiren. Dette er noe vi kan slutte oss til, fordi «Billy» har blitt publisert helt siden 4. september 1950.

Innen populærkulturen er det slett ikke bare i «Billy» man finner det ikoniske metallmuldyret. Ingen krigsfilm med respekt for seg selv klarer seg uten Jeepen. Den engelske motorskribenten Andrew English mente i en artikkel at Steven Spielbergs TV-serie «Band of Brothers» trolig hadde tatt i bruk halvparten av verdens funksjonelle Willys Jeep. Selv om dette nok var en spissformulering.

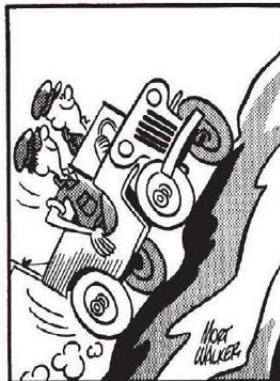
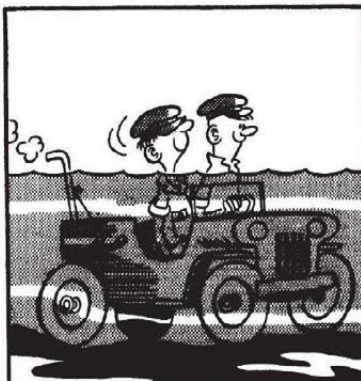
Forresten hadde ikke de tidligste modellene av Willys Jeep startnøkkel i det hele tatt, noe som kan forklare hvorfor så mange av plotene i TV-serien

M\*A\*S\*H handler om stjalne jeper.

### Willys Jeep i Norge

Noen tusen av den lille, grønne krigeren fant veien til Norge som en del av USAs såkalte Marshall-hjelp rundt 1953. I tråd med en lang tradisjon, der overskuddsmateriell og utrangert materiell selges av Forsvaret, havnet en god del av disse kjøretøyene etter hvert på private hender, ofte med lav kilometerstand.

Et kjapt søk på finn.no avslører flere slike Willys Jeep til salgs. For eksempel en 1944-modell som har gått 26 000 km



**BILLY-bil med personlighet:** Willys Jeep er ofte brukt i populærkulturen og lett å tillegge menneskelige egenskaper.



til kr 230 000, og en annen av samme årgang med 59 000 km på klokka til kr 199 000. Selgeren i Leirfjord beskriver sistnevnte bil som «lettstartet og uten noen kjente feil».

Den som eier en slik trofast arbeidshest – eller metall-muldyr – er ofte medlem i foreningen med det litt kronglete navnet «Historiske Militære Kjøretøyers Forening», der det ruller mye rart i medlemsrekkene, både fra alliert og tysk side.

På treffene i foreningen er gammelt fiendskap glemt, og en Willys Jeep kan uten engstelse stå parkert ved siden av en Kübelwagen eller en Zündapp KS 750 motorsykkel med sidevogn og maskingevær.

De aller mest ihuga Willys Jeep-eierne tok med seg doningene sine og dro til 80-årsmarkeringen for invasjonen i Normandie – D-dagen – den 6. juni i år. Eller drømte i det minste om å gjøre det.

### Deler er faktisk hyllevare

Hvordan er det så med delesituasjonen om man kjøper en 80 år gammel, amerikansk militærbil? Dette later utrolig nok ikke til å være noe problem. Nettsiden willysoverland.com reklamerer med at: «When it comes from Willys-Overland, it fits! What do you need? We've got parts for all models 1941 – current.»

Willys-Overland tilbyr et splitter nytt stålkarosseri til Jeepen din – laget i Filippinene – som uten problemer skal kunne boltes fast på chassiset i løpet av kun én time. Jeg, som ikke klarer å skifte lypære uten å ringe elektriker, ville trolig brukt to, men det høres likevel betryggende ut.

Prisen på et komplett karosseri er faktisk bare \$1000, så å eie en Willys Jeep er ikke nødvendigvis noen skamdyr hobby. Trolig uendelig mye billigere enn krigsflyrestaureringen til kompisen min, som bygget opp et tysk rekognoseringsfly fra 1944 – et Fieseler Fi



156 C Storch – og brukte 9250 timer, blant annet på å lage mange av delene selv.

### Willys forsvinner

Willys Jeep satte gigantiske fotavtrykk i både krigshistorien og bilhistorien. Den ble kjent som en av få, sentrale maskiner som «vant krigen», og den ble stamfar til mange senere bilmodeller. Willys Jeep inspirerte den første Land Roveren og den russiske GAZ 67B. Mange bilfabrikanter fikk øynene opp for hvordan de kunne tilby kjøpere en tøff bil med firehjulstrekk, høy bakkekklaring og god fremkommelighet.

Likevel kunne det virke som

om det hvilte en forbannelse over Willys-Overland etter «tjuveriet» av American Bantams design. Selv om dette var noe det amerikanske forsvarsdepartementet dikterte, fordi de måtte utnytte Willys-Overlands og Fords høyere produksjonskapasitet. American Bantam, oppfinneren av Jeepen, ble kjøpt opp av American Rolling Mills og forsvant som merke i 1956.

Willys-Overland, som sto for produksjonen av hele 363 000 Willys Jeep under krigen, ble selv kjøpt opp av Kaiser Motors i 1953. Morselskapet endret navnet til Willys Motor Company, og litt utpå 60-tallet forsvant Willys-navnet fullstend-

**Ikonisk:** Denne grillen er fremdeles tøff og får guttehjerter i alle aldre til å slå fortere.

dig. Ordet «jeep» lever likevel videre som en samlebetegnelse for terrenggående kjøretøy, og dessuten som et amerikansk bilmerke tilhørende det gigantiske, multinasjonale bilkonsernet Stellantis. Selv om listen over aktive bilfabrikanter ikke lenger inkluderer Willys-Overland, er det imidlertid ingen som kan ta fra Willys Jeep den ikoniske rollen bilen har i både historien og popkultur.

Du kommer garantert aldri til å se Billy eller Sjanten i en Lexus eller Land Rover. ☺





Historien  
om Renault:

# En pioner i bilhistorien





**Moderne:** Renault AE ble lansert i 1990. Til tross for sitt moderne utseende er den nå å betrakte som veteranbil.

**Louis Renault var ingen hvemsomhelst. Allerede i 1898 bygde han sin første bil, fra 1905 kom også nyttekjøretøyproduksjonen på plass. Vi har tittet litt på den spennende historien til Renault, med nyttekjøretøy-briller på.**

Tekst: Tormod Granath-Magelssen



**Den første:** Her er Louis Renault på tur med sin første automobil. Voiturette Type A, som han var ferdig med i 1898.

Mange mener at bilens fødeland er Tyskland, andre tror det er USA, men bilen ble født i Frankrike. Den første ble allerede konstruert i 1769 av Nicolas-Joseph Cugnot. Frankrike har vært fødelandet til mange store bilnavn opp gjennom historien.

En av disse er definitivt Louis Renault. Han ble født i 1877 og viste tidlig en stor teknisk interesse. Veien til bilprodusent er kort fortalt at han i 1898 konstruerte en automobil som hadde kraftoverføring via mellomaksel i stedet for kjededrift, samt sin egenproduserte girkasse med tre gir og revers. Tredjegiret var et direktegir, noe Renault tok patent på. Bilen som han kalte Voiturette, ble populær etter et veddemål om den kunne slå en kjededrevet automobil (noe den gjorde). Det førte til at Louis Renault fikk mange bestillinger på bilen. Renault så potensialet og fikk med seg sine to brødre Marcel og Fernand, og sammen etablerte de firmaet Renault Frères i 1899.

#### Bilrace og nytte

Bil løp var det store i bilens tidlige år, og franskmennene arrangerte en rekke løp. For

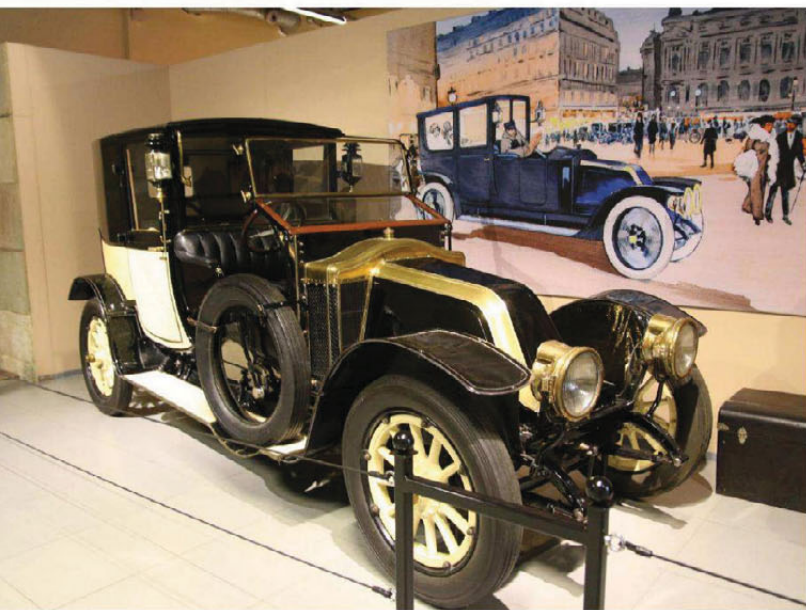


**Pioner:** Louis Renault var en av de store bilpionerene. Født 1877, død 1944.

bilprodusentene ga det stor reklameverdi å delta i løpene, men det var langt fra ufarlig. Også Renault satset på billøp, noe som sørget for godt salg av bilene deres. Men ulykker var hyppige, noe også Renault skulle få merke. I det beryktede billøpet Paris-Madrid i 1903, deltok Renault med to biler, kjørt av henholdsvis Louis og Marcel. Løpet ble en skandale med en rekke ulykker der fem førere og mekanikere, i tillegg til flere publikummere, omkom. En av de drepte var Marcel Renault.

Allerede i 1900 produserte Renault et nyttekjøretøy med en nyttelast på 250 kg. I 1905 kom Renault med et nyttekjøretøy med ett tonns lasteevne, i 1909 ►





TORMOD GRANATH-MAGELSEN

**Bakfram:** Renault sverget lenge til å ha radiatoren bak motoren, fordi den da var mer beskyttet mot skader. Det ga bilene et litt spesielt utseende. Her en 1913 Renault 22/24 CV som står utstilt på Louwman Museum i Haag.



PRODUSENTEN  
TORMOD GRANATH-MAGELSEN

**Freiabilen:** En av landets mest kjente veteranbiler er nok Kjell Ivar Haltviks utrolige Renault BC fra 1913, som har gjenoppstått etter en utrolig innsats fra eieren.

med 5-tonn, og etter første verdenskrig med ytterligere økte nyttelaster. Renaults modeller var lett gjenkjennbare med radiatoren bak motoren, noe som ga fronten et helt spesielt utseende. Renault holdt på med dette lenge, og først i 1930 hadde alle lastebilmodellene radiatoren i front i stedet.

I Norge startet importen av Renault før første verdenskrig, men lastebilmodellene fikk aldri helt fotfeste her i landet i tiden frem til andre verdenskrig.

### Verdenskrigene

Under første verdenskrig produserte Renault det meste Frankrike trengte til krigsinnsatsen, flymotorer, våpendeler, granater, ambulanser, lastebiler og stridsvogner. Sistnevnte var en revolusjon når det gjaldt stridsvogner. Det var den første som ble produsert med bevegelig kanontårn. Dessuten satt motoren bak og personellet foran. Renault FT stridsvogn ble således forløperen til dagens moderne stridsvogner. Louis



BOYER

**Bevegelig tårn:** Louis Renault er mannen som sto bak den første stridsvognen med bevegelig kanontårn. Dessuten plasserte han motoren bak og personell foran. Renault FT tank er forløperen til dagens moderne stridsvogner.





**Krigen:** Renault Rapide type AHN var i produksjon under andre verdenskrig. I Norge etterlot tyskerne seg noen slike som fikk sivile eiere etter krigen. Det var nøkterne biler med tvilsom kvalitet.

Renault ble høyt dekorert for sin innsats.

Like bra gjorde han det ikke i forbindelse med Nazi-Tyskland og andre verdenskrig. Louis Renault ble stadig mer høyrevridd og begynte å bekymre seg for kommunisme og fagforeninger. Han omtalte også sin konkurrent Andre Citroën i svært negative ordelag, blant annet kalte han ham for «den lille jøden». Det skal legges til at Louis Renault ikke var noen spesielt varm og hyggelig person, og han hadde ikke mange venner.

Da andre verdenskrig kom ble

**Saviem:** Renault dannet selskapet Saviem i 1955 etter å ha kjøpt opp flere nyttekjøretøyprodusenter. Blant annet franske Latil som vi skrev om i forrige utgave av NMV. Her en Saviem JL23 som var i produksjon fra 1959 til 1964.

Frankrike relativt raskt okkupert av Nazi-Tyskland. Louis Renault valgte å samarbeide med Vichy-regjeringen, og fortsatte sin produksjon for dem, noe som ble sett på som en forrædersk handling da dette betydde at han også leverte til tyskerne. I løpet av fire krigsår produserte Renault nesten





PRODUSEN



PRODUSEN

35 000 kjøretøy for Nazi-Tyskland. Fabrikkene til Renault ble derfor et viktig mål for de alliertes bombinger. Da Frankrike ble frigjort i 1944 ble han arrestert for å ha samarbeidet

**Spesiell:** Renaults varebiler var ikke akkurat noen designperler på femtitallet. Her en varebil med 1000 kg nyttelast. En ganske vanlig modell i Norge.

**Kjent hytte:** En 1970 Berliet TR 300 med kjente trekk. Hytta skulle senere dukke opp på blant annet Ford Transcontinental.

med Nazi-Tyskland. Bare uker etter døde Louis Renault, syk og nedbrutt, i fangenskap. Den franske stat overtok selskapet.

#### Saviem

Etter krigen slet Renault med dårlig likviditet. I 1946 ble det

**Lang produksjon:** Renault Estafette ble lansert i 1959 og var i produksjon helt frem til 1986, de siste 6 årene i Mexico.



PRODUSEN





PRIVATODDVAR «BARONEN» JOHANSEN

**Fra Berliet til Renault:** Ingen tvil om hvor Renault G-serie har sin hytte fra. Dette er en 1978 Berliet TR 350 LeCentaure.

d'Equipements Mécaniques». De to familiene som eide Souma og Latil fikk aksjer i det nye selskapet.

I starten fikk lastebilene navnet «Saviem» ved siden av det opprinnelige navnet, men fra 1957 het alle kjøretøyene Saviem-LRS (LRS sto for Latil, Renault og Souma). I 1959 ble så Saviem et heleid datterselskap av Renault, og året etter ble alt hetende Saviem.

Den første serien nyttekjøretøy fra Saviem var videreutviklet fra Renaults eksisterende modeller Goélette og Galion. Videre produserte de mellomstore og store lastebiler med motorer fra Alfa Romeo. Med en aggressiv markedsføring og fokus på kvantitet fremfor kvalitet, ble Saviem raskt

derfor besluttet å legge ned produksjonen av tunge kjøretøy, i et forsøk på å bedre den økonomiske situasjonen. Før krigen hadde Renault vært størst i Frankrike på dette. Slik var det ikke lenger. I 1950 kom så Renaults tekniske sjef opp med en idé om å sette i gang en

produksjon av lastebiler og busser, ved å bruke en motor på 105 hk uansett kjøretøy. Planen ble ingen suksess. I 1953 endret man strategi og Renault bestemte seg for å kjøpe opp konkurrerende produsenter. De kjøpte seg inn i de to produsentene Souma og Latil (Latil

**Moderne:** Renault R-serie var en moderne lastebil for sin tid. Legg merke til hvor gamle de tre Scaniaene virker i forhold.

omtalte vi i Norsk Motorveteran 1–2 2025). I 1955 dannet de så selskapet Saviem som er et akronym for «Société Anonyme de Véhicules Industriels et



Frankrikes største på nytte-  
kjøretøy.

### Samarbeidsavtaler

I starten av 60-åra introduserte Saviem nye modeller av lastebiler, busser og turbusser. Blant annet tok de over bussprodusenten Floriat i 1961. Samme år skrev de også en samarbeidsavtale med tyske Henschel-Werke. I 1962 bestemte de seg for å utvide de europeiske samarbeidsavtalene med andre produsenter. I den forbindelse fikk Saviem stor økonomisk støtte fra den franske staten for å styrke økonomien og modernisere driften. De overtok også motorfabrikken Limoges. I 1964 lanserte de så sin S-serie med mellomstore lastebiler, med motorer fra Renault og Perkins. Året etter overtok de anleggs-maskinprodusenten Richard-Continental, i et forsøk på å konkurrere med Caterpillar.

I årene 1963 til 1977 samarbeidet Saviem med tyske MAN. Som en del av avtalen leverte Saviem førerhus til MAN, mens MAN leverte motorer og aksler til Saviem. Dette førte blant annet til lanseringen av lastebilseriene SM (Saviem-MAN) og JM i Frankrike. Renault introduserte også sin Super Galion, et resultat av et samarbeid med tsjekkiske Avia. I 1975 gikk Saviem inn i «Firerklubben» sammen med DAF, Volvo og Magirus-Deutz, for å utvikle et nytt førerhus sammen.

### Starten på RVI

I 1975 overtar Renault sin konkurrent Berliet av Citroën, som igjen har vært eid av Michelin-Group siden 1934. I 1978 blir så Saviem og Berliet slått sammen til Renault Véhicules Industriels, forkortet til RVI. Det nye selskapet var en gigant med ca. 40 000 ansatte, som produserte 60 % av alle nyttekjøretøyene i Frankrike. Sammenslåingen ble også et kultursjokk for de ansatte. Saviem var jo et statlig eid selskap, mens Berliet var en



PRODUSENTEN

privateid produsent som hadde vært eid av samme familie siden 1894.

«Ekteskapet» var basert mer på fornuft enn på hjerte. Dette var spesielt merkbart for de som hadde jobbet lenge for Berliet. Produksjonen foregikk fortsatt i Lyon, mens alle avgjørelser nå ble tatt ved Renaults hovedkon-

tor i Paris. Berliet-navnet får leve videre, men forsvinner helt i 1980 da alt av lastebil heter Renault.

Åttitallets økonomiske utfordringer skapte også problemer, og i 1987 var antallet ansatte i RVI nede i 19 000. Men reorganiseringen av lastebilproduksjonen begynte etter hvert å

**Med diamant:** 1978 Saviem Super Goélette med Renault-diamant.

bære frukter. Renault C-serien kombinerte førerhuset til Saviem S-serie med chassis og drivlinje fra Berliet GLR, noe som ble en suksess.

I 1990 lanserte Renault en ny lastebilmodell som skulle



På rekke: Renault G-serie i 1991.

PRODUSENTEN





**På veteranløp:** En Renault AE Magnum på Tommytreffet i fjor høst.

TORMOD GRANATH-MAGELSEN

førerhus med helt flatt gulv og mange smarte løsninger for sjåføren. Designeren var en italiener ved navn Marcello Gandini, også kjent for å ha designet Lamborghini Miura og Contach, samt mer vanlige biler som den første BMW 5-serien.

### Oppkjøp og kjøpt opp

I 1983 kjøper Renault opp Dodge Europe, og i 1990 tar de over Mack i USA. To år etter endrer de navnet på konsernet fra Renault Vehicules Industriel til Renault V.I. I 1999 skiller Renault ut bussproduksjonen som blir slått sammen med Ivecos bussproduksjon under navnet Irisbuss.

I forbindelse med at Volvo kjøper Renault V.I. i 2001 må de

**Sjokk:** For 35 år siden sjokkerte Renault hele bransjen da de lanserte sin AE «Magnum».

kvitte seg med bussandelen i Irisbuss, som Iveco overtar 100 %. I 2002 bytter så Volvo navn på selskapet til Renault Trucks. Med Renault-kjøpet får Volvo også amerikanske Mack i porteføljen.

I år kan Renault markere noen jubileer. Det er 120 år siden det første Renault nyttekjøretøyet så dagens lys, og ikonet Renault Magnum har oppnådd veteranstatus. Det er bare å gratulere!

*Kilder: Renault Trucks, Norsk Lastebilleksikon bind I og II, Wikipedia*



# Reading Standard var en mc-pioner

I NMV 1-2/2025 tok vi for oss importfirmaet Haller, Kopsland & Co., som blant annet hadde agentur for Reading Standard. Her kommer litt mer om den amerikanske motorsykkelen.

Tekst: Asbjørn Rolseth  
arolseth@online.no

Reading sto for byen Reading i Pennsylvania, der fabrikken lå, mens Standard betydde at produktet fulgte industristandarden. Med produksjonsstart i 1903 var Reading Standard en av de aller første mc-produsentene i USA. Harley-Davidson begynte også i 1903, det samme gjorde Thor. Litt tidligere ute var Orient (1900), Indian (1901) og Yale (1902). Senere kom kjente mc-navn som Excelsior (1908), Flying Merkel (1909), Pierce (1909), Henderson (1911), Cleveland (1915) og ACE (1919).

Reading Standards oppskrift var å bygge en motorsykkel med innkjøpte komponenter, deriblant motor fra Thor. De fleste

på denne tiden brukte halvtopp-motorer. I 1907 lanserte Reading Standard sin egen motor, en sideventilt single. Den var konstruert av svenskættede Charles Gustafson, som også tok bak fabrikkens neste motor i 1908 – den første amerikanske sideventilte V-twin. Nå hadde Reading Standard en ordentlig bruksmaskin som ble litt av en trendsetter. Dessverre for fabrikken gikk Gustafson over til Indian, der han utviklet den berømte Indian Power Plus V-twin med sideventiler.

På sitt beste produserte Reading Standard ca. 1700 motorsykler i året. Slagordet var «The World's Master Motorcycle». Men kombinasjonen av hard konkurranse og svak økonomi ble til slutt for krevende. I 1922 ble Reading



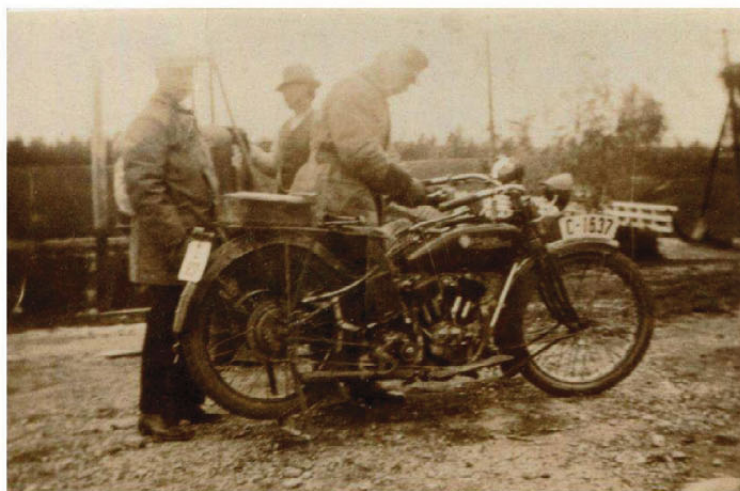
**1919:** Unge jenter var tiltrukket av motorsykler også for mer enn 100 år siden. Nora Taralrud (17 år, lys kjole) og Helga Fjørkenstad (18 år, mørk kjole), begge fra Toten, var på sommerferie i Slidre hos Noras onkel, dyrlege Ole Taralrud. Der poserte de sammen med en Reading Standard V-twin med kjennemerke E-1256. Helga hadde to brødre som eide hver sin Harley-Davidson, så hun hadde kanskje prøvekjørt før (bilde utlånt av Kirsten Fjørkenstad).

Standard overtatt av Cleveland Motorcycle Company. De fortsatte produksjonen, men måtte selv kaste inn håndkleet

i 1923. Dermed forsvant både Reading Standard og Cleveland ut av mc-historien. ©



**1922:** To bilder som er teksten «Hr. Hvam ekspederer hr. Hans Walstad». Motorsykkelen C-1637 er en Reading Standard V-twin. Åstedet er Kjellerholen i Skedsmo, der Johan Hvam fra 1921 solgte Tiger-bensin. Det ble starten på en historie som fortsatt handler om drivstoff – bensinstasjonen heter i dag Esso Kjellerholen og ligger på samme sted langs Trondheimsveien (bilder utlånt av Sigrid Aabel).







**ORIGINALEN  
SIDEN 1943**



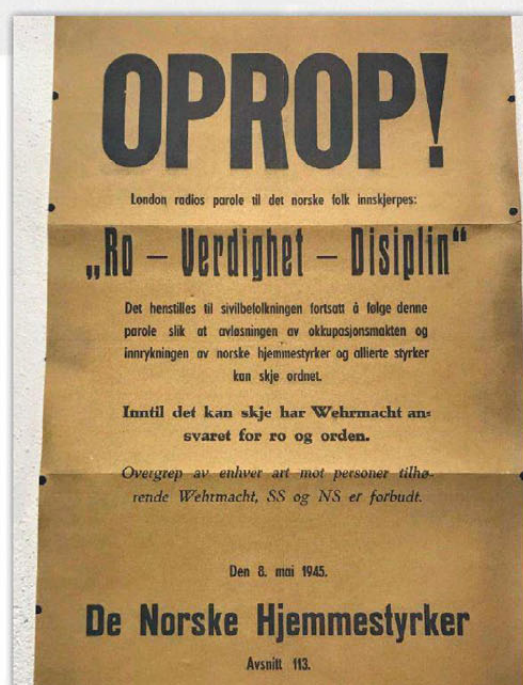
**LANOLINBASERT OLJE  
FOR KORROSJONSBEKYTTELSE OG SMØRING**

**FLUIDFILM.NO**



# Øl-tog

På bryggeriet til Guinness i Dublin foregikk det mye internt transport. For å gjøre jobben lettere ble det etablert en smalsporet jernbane. Alle lokomotivene de brukte var opprinnelig dampdrevne, men de fungerte ikke optimalt. Samuel Geoghegan var ansatt som ingeniør hos Guinness og tok fram et mer egnet damplokomotiv i 1882. Det skulle vise seg å bli en suksess og ytterligere 17 slike lokomotiver ble bygget fram til 1921. De ble brukt til interntransport av humle og maltet bygg.



## Oppførsel!

Det er i grunnen det vi kan oppsummere denne plakaten fra de norske hjemmestyrkene med. Den ble trykket i anledning freden 8. mai 1945, og oppfordrer folk til å la overgangen fra okkupasjonsstyrkene til de norske hjemmestyrkene og de allierte, gå så smidig som mulig. Som det står: "Overgrep av enhver art mot personer tilhørende Wehrmacht, SS og NS er forbudt". Hvorvidt alle klarte å overholde dette er nok en annen sak.



## Kroppskondom

I disse dager snakkes det mer om beredskap enn på lenge. På 50-tallet var det derimot mye snakk om atombomber og alskens ufyseligheter, og det kom stadig mer eller mindre gode forslag når det gjaldt å beskytte seg. Se bare på denne drakten som skal verne mot radioaktive partikler. Den skal blant annet bestå av 7 1/2 kg silke, så dyr er den sikkert. Hvorvidt den faktisk fungerer etter intensjonene skal være usagt, men at den skapte munterhet her det lett å se.



## Lykkepille

For mange er det å kjøre seg en tur i sin gamle veteranbil den reneste lykkepillen. Som i dette tilfellet der lykken er å kjøre en.....Ford. Hva blir du lykkelig av?



# I vogn- skjulets gjemmer

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

Send inn dine bidrag til redaktør Tormod Granath-Magelssen, mail: [tormod.magelssen@egmont.com](mailto:tormod.magelssen@egmont.com)

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



## Tørst?

Det var nok tanken med dette reklameskiltet for Miss Kiddi American Chocolate Drink, som A.B.

Norsdtjernans Mineralvattenfabrik i Stockholm ble startet i 1899 og produserte Sveriges første etikkerte brus med navn Citron-Brus. Året var 1905 og blant andre produkter var radioaktivt vann !?!

Bryggeriet ble kjøpt opp av Apotekarnes Mineralvattens AB i 1916. Vi har forsøkt å finne ut mer om sjokoladedrikken Miss Kiddi, uten hell.

Kanskje noen av våre lesere kan berike oss med flere opplysninger?



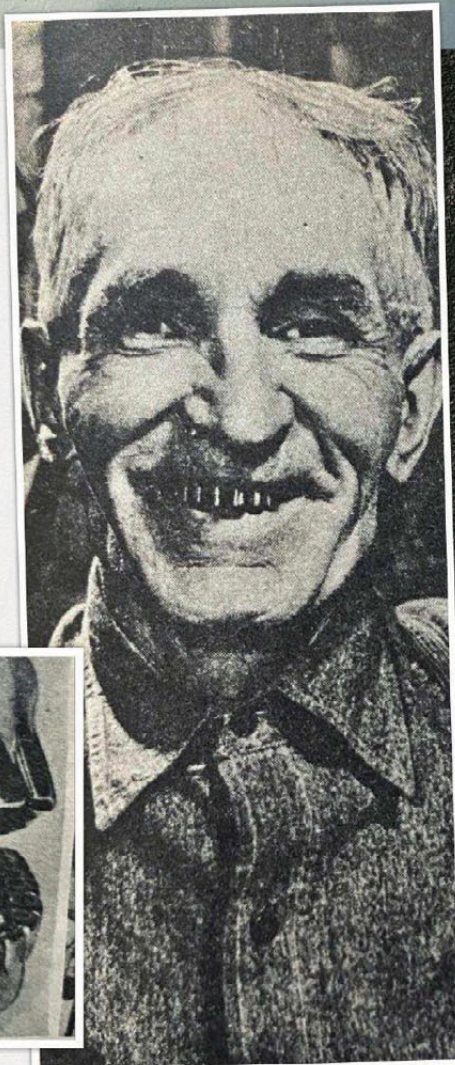
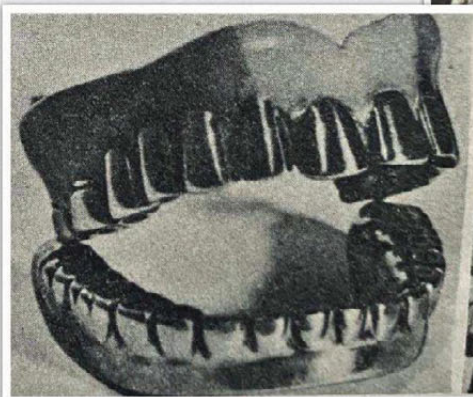
## Med stålkjeften klar

For mange kinogjengere på syttitallet var James Bond-filmene det helt store. Action, pene damer, flotte biler og stor spenning, ga Bond-filmene en helt egen status. I "The Spy Who Loved me" i 1977 dukket den skumle "Jaws" opp, en enorm kar med tenner av stål. Vi hadde aldri sett noe skumlere og etter filmen var det Jaws som hadde brent seg inn i netthinene i stedet for den sexy Barbara Bach. Vel, vi ble selvsagt ikke kvitt Jaws med den filmen. Han dukket på ny opp i oppfølgeren "Moonraker" i 1979. Skuespillerens navn var Richard Kiel og han var hele 2 meter og 17 cm høy.

Det spesialdesignede stålgebisset var veldig ukomfortabelt og han klarte

bare å bruke det i ca. ett minutt av gangen. Men karen vi her kan presentere var ingen skuespiller. Han het John

Gilpin og var landsbysmed i Livingstone, Montana. Da han ødela gebisset sitt visste han råd, og satte i gang med å lage seg et nytt gebiss med tenner av rustfritt stål. Snakk om stålände!







# Hurra for oss

Av **Carl A. Harbitz-Rasmussen**  
Styreleder

**V**i leser mars på kalenderen og det blir lysere hver dag. Terminlister og arrangementskalendre fylles opp – alle signaler tilsier at vår aktive del av året nærmer seg.

Jeg tyvstartet sesongen en vakker solfylt dag midt i februar – da jeg flyttet et av mine kjøretøy. Jeg er sikker på at mange av mine medtrafikanter som vinket og blinket, fikk en prematur følelse av vår, der jeg kom med taket nede. Alt – bortsett fra kalenderen – stemte.

Selv fikk jeg den gode følelsen det alltid gir å se verden fra innsiden av et bevegelig kulturminne, og hva det fremkaller hos andre. Alle burde fått oppleve dette!

Møteaktivitet tar seg opp når årsmøter, arrangementer og treff planlegges over hele landet. Jubileet skal feires og milepæler skal markeres. Hver eneste år er det grunn til å feire noe i vår bevegelse – det er alltid et merke eller en modell som har jubileum. Det er for mange til å liste dem alle, men i år fyller for eksempel VW Polo og BMW 3-serie 50 år og Citroën DS og Ford Thunderbird 70 år. Av merker, fyller både Skoda og Chrysler 100 år, mens Alfa Romeo kan markere 115 år i produksjon. På listen over milepæler innen kjøretøyhistorien, er det masse god inspirasjon til tema for treff, møter og samlinger.

Det er nær sagt alltid noe å feire i vår bevegelse. Å få være del av dette eventyret er en fest i seg selv, så markeringer er viktig. De synes ofte i lokalmiljøet, og viser på den måten omverden at vi er en gruppe som tar ansvar for historien vi forvalter. Dessuten er det berikende for oss alle, og fokuset på et særskilt tema er opplysende og tilfører kunnskap.

For mange klubber er det egne jubileer som skal markeres. Vi er inne i en tid hvor det feires svært mange 50 års jubileer – en indikasjon på tiden da kjøretøy som hobby for alvor tok til i organiserte former.

Et slikt jubileum som virkelig skiller seg ut i år, er 50-års jubileet til vår søsterorganisasjon American Car Club of Norway (ACCN) – i dag omtalt som Amcar.

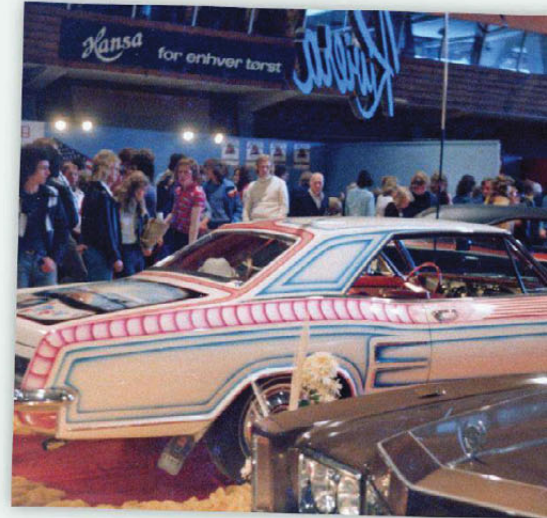
Entusiastklubben for amerikansk bilkultur var med sine ambulerende Motorama utstillinger på sent 70-tall, en magnet på oss tenåringer som var så heldig å vokse opp i en by hvor Motorama ble arrangert. Da vår egen organisasjon skulle etableres i 1979 – var Amcar svært sentral – og en aktiv pådriver for etableringen av LMK. Da som nå, hadde Amcar mange fasetter, men man fant fellesnevnerne man kunne enes om. LMK skulle i all hovedsak være organet som skulle ivareta den de historiske perspektivene i bevegelsen for entusiastene. Ord og uttrykk som går igjen i stiftelsesdokumentene fra 78/79 er; motorhistorie, enhetlig opptreden og bevaring av motorkjøretøyer over 25 år.

25 ble til 30 etter at 30-års regelen var et faktum i 1986 – en gamechanger hvor et av våre medlemmer, Brita Borge, var sentral. På et tidspunkt etter dette skiller Amcar lag med LMK, og har – som vi vet – utviklet seg markant, og blitt et velsmurt og veldrevet apparat, som har fått flere fasetter og involvert seg på stadig flere felt enn det lidenskapelige utgangspunktet – den gang for 50 år siden. Vi gratulerer dermed Amcar med de første femti årene – vi innser at verden uten Amcar nok ville sett noe annerledes ut.

Det ville den trolig også gjort uten LMK i den, som på sin side har fungert og blitt drevet i henhold til – med mindre tilpasninger – de samme vedtektene som Amcar var aktivt medvirkende til å hamre ut ved etableringen. Altså en ideell sammenslutning av motorhistoriske kjøretøyklubber uten partipolitisk tilknytning som skal ivareta norsk kjøretøyhistorisk kulturarv.

Jeg var selv – som ung entusiast – representant på møter i LMK, hvor jeg minnes godt Svein Ivar Myhre som Amcars representant. Jeg ble selv medlem i Amcar da jeg var 15 år, men hoppet av for å starte Bergen Veteranvogn Klubb i 1980. Da jeg ble sendt til Oslo og LMK med kviser og min fars dokumentmappe, ble jeg glad over at Amcar og det øvrige historiske kjøretøymiljøet hadde funnet plass rundt samme bord, og funnet de felles tangeringspunktene – tross varierende tilnærming til bevegelsen.

Mer enn 45 år har passert siden min egen



inntreden i denne fantastiske bevegelsen. Det har vært synonymt med livsglede gjennom opplevelser, mennesker, kjøretøy og lidenskap. For to år siden fikk jeg Landsmøtets tillit til å lede LMK. Det har vært en milepæl for meg. Når jeg ser tilbake har både bevegelsen og verden vi kjører vår kjøretøy i, endret karakter. Alt er i kontinuerlig utvikling.

Vår hobby og bevegelse er godt organisert, og har vært det lenge. Det gjør at det i dag er relativt gode betingelser og vilkår for å drive med historiske kjøretøy i Norge. Det er ikke alle rundt oss som kan skilte med premissene vi har. God organisering er den beste forsikringen for at vi fortsetter å ha gode vilkår – for alle aspekter av bilhobbyen. Jeg har tro på samarbeidet LMK driver på flere fronter – internasjonalt, nordisk og nasjonalt. Jeg tror det er viktig å løfte blikket for å se omverden i et større perspektiv. Da ser man gjerne muligheter og konstellasjoner som er gunstig for alle parter knyttet til spesifikke tema.

Som kulturbærende organisasjon, skal også LMK fornye seg, men ikke alltid like fort på alle områder. Innen kulturvernet – for vår del som forvaltere av en del av den bevegelige kulturarven – plikter vi på noen områder å holde litt tilbake. Vi har et ansvar for bevaring av, spesielt den levende kulturen som knytter seg til vår kjøretøyhistoriske kulturarv. Det er i våre miljøer at for eksempel den bevaringsverdige levende kulturarven ofte befinner seg.

Det er i dag et uttalt politisk mål å verne om kunnskaper, og da plikter vi, som utøver vår lidenskap under relativt gode betingelser, å bidra. Dette er tiltak som kan sikre vår eksistens i dagens klimafokuserte samfunn. Ved å være bidragsyter når historien om





norsk kulturarv skrives, vil vår bevegelse settes i et annet perspektiv blant dem som ser oss fra utsiden, og dermed bidra til at vi omsider blir stuerene. LMK sine klubber sitter på et utappet ressurspotensial hva angår levende kulturarv som ennå ikke har gått tapt. Det er tid for å brette opp ermene og delta på en dugnad i historieinnsamling. Det vi vet har stor verdi, og vi må dele, skrive, filme, dokumentere. Vi kan omsette våre verdier til anerkjennelse og større forståelse, bare ved å etterleve LMKs vedtekter.

Helt til slutt, vil jeg gjerne komme med en oppfordring til alle før sesongen starter. Husk å sjekke kjøretøyet ditt etter måneder i dvale. LMKs veileder for bruk, vedlikehold og personlig sikkerhet, er et godt sted å starte. Ta en titt på punkt fem, og på de siste sidene, som inneholder en nyttig sjekkliste som du kan følge. God tur.

# Alle skal med – eller ikke?

Bilhobby-begrepets utfordringer. Utfordringen avslått ....

Av generalsekretær **Stein Christian Husby**

## Er hobby dekkende?

Gamle kjøretøy er nok hobby for de fleste av oss, men er det egentlig noe mer? Når jeg for 10 år siden tiltrådte som generalsekretær i LMK, var det to ord som jeg måtte bruke med varsomhet; bil og hobby .... Bil fordi vi snakker om kjøretøy, nettopp fordi denne bevegelsen favner over så mye mer enn bare bil. Hobby, fordi det er noe man gjør for egen lommebok og lyst. Sistnevnte er ikke nødvendigvis et samfunnsansvar, og det kommer ofte heller ikke fellesskapet til gode.

## Kjøretøy i et evighetsperspektiv

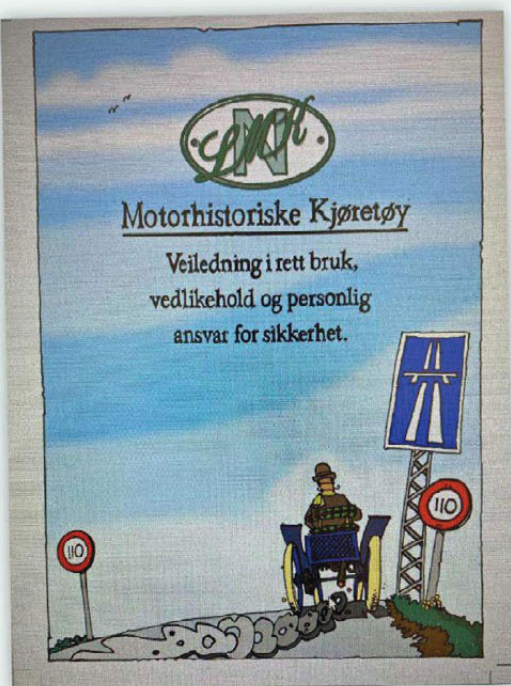
I LMK er vi der at vi tenker mer i et «evighetsperspektiv». Vi forvalter en samlet kjøretøykultur, som består av objekter, fortellinger, litteratur og kunnskap hvor alle hver for seg er nødvendige for å holde dette levende. Tanken er at dette er en historie i form av både materielle objekter og immateriell kompetanse, som vi skal holde i hevd og kunne bringe videre til kommende generasjoner. Som eier av et motorhistorisk kjøretøy blir man på mange måter også en konservator, med mål om å gjøre ting litt bedre for noen andre overtar stafettstaven.

Da blir det også viktig at historien gjengis korrekt og at de objektene vil velger ut som ekstra betydningsfulle, tilfredsstillende nettopp disse kriteriene.

I denne gruppen har vi for lengst passert hobby, og vi snakker om en bevegelig kulturarv. Da er vi formidlere av en viktig del av historien, som har bidratt til det samfunnet vi i dag er en del av. Helt uavhengig av politiske mål og dagsaktuell miljøstrategi, står historien fjellstøtt som en tilbakelagt æra vi har påtatt oss å videreføre og fremme. Dette gir også plikter og forventninger til bruk og adferd. Men dette gir også rettigheter til støtteordninger, avgiftsfritak og lempninger i aktuelt regelverk.

## Fra egosentrisk til samfunnsaktør

Så derfor, selv om ting i første øyeblikk kanskje handler i stor grad om seg selv og eget kjøretøy, kan det være nødvendig å løfte blikket og se helheten i det vi holder på med. Vi lever i dag i et samfunn med definerte nullutslippsambisjoner og hvor bilismen utpekes som en av vår tids verste fiender. Samtidig skal vi kjempe for å overbevise om at den motorhistoriske bevegelsen representerer et vern av en bevegelig kulturarv – en viktig del av fellesskapets historie.







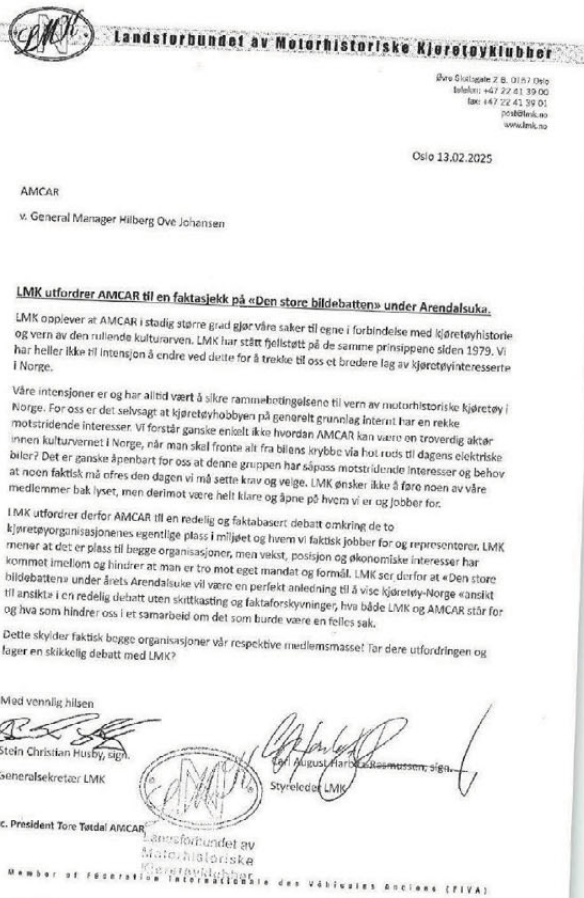
Vi har statistikken på vår side når vi kan vise til marginale tall med hensyn til ulykker, utslipp og andre samfunnsmessige konsekvenser. Alt vi vil ha er i praksis en anerkjennelse av at vår sektor er kultur, retten til å bruke samt tilgangen til et korrekt drivstoff. I veldig liten grad ber vi om penger, og vi tilbyr mange et miljø hvor det er godt og meningsfylt å være. Vi representerer en sosial kapital tuftet på tillit, rettferdighet og samarbeid. Innen frivilligheten skapes det også faktiske verdier når gamle busser, båter og bygninger settes i stand – en del av et felles kulturmiljø.

### Har egentlig bilhobbyen noen fellesnevner?

Det er derfor at vi i LMK ser med bekymring på deler av den kulturen som definerer seg selv som «bilhobbyen». I seg selv et ganske ufarlig ord, som trolig også de fleste i større eller mindre grad identifiserer seg med. LMK støtter alle med kjøretøy som interessefelt – nytt eller gammelt. Det er her etterveksten og fremtiden til den motorhistoriske bevegelsen ligger. Derimot ser vi at mange bruker «bilhobby» som en fellesnevner på alt fra bilens krybbe via hot rod og til nærmest helt nye sportsbiler. Fellesnevneren er riktignok bil, mer her stanser det også. Denne gruppen har en så stor spennvidde at massen knapt kan sies å være homogen. Med andre ord er det rettferdig at innen denne gruppen finnes det ulike sett regler, avgiftsberegning, bruksbegrensninger og sektoransvar. Hvis potten «alt» skal puttes inn i «bilhobby-begrepet», vil vi ikke kunne vinne frem på noen arenaer.

### Lovgivers intenderte mening

Dette er et utgangspunkt for de fleste lovforarbeider innen vår rettsstat. Hensikten er at lover og regler skal harmonere med folk flest sin generelle oppfatning av hva som er rett og galt. Når vi snakker om f. eks veteranbiler, må dette også være kjøretøy som avviker vesentlig fra det folk opplever som litt eldre bruksbiler. Tall viser at snittalderen for vraking av fossilbiler nærmer seg 20 år, og følgelig er det svært mange bruksbiler som er vesentlig eldre enn 20 år. Kostnader er ofte en faktor for at mange ikke byt-



ter bil tidligere, og derfor vil valg av bil snarere være av økonomisk art enn basert på entusiasme og lidenskap. Derfor gikk LMK også i 2024 så sterkt ut mot FrPs forslag om å senke alderen på veteranbiler ned til 20 år. Enkel beregning viste at mengden kjøretøy mellom 20 og 30 år ville mer enn fordoble antallet veteran kjøretøy, sett opp mot aktuell bestand i dag på 30 år og eldre. Her ville gamle bruksbiler dominert, og avgiftsfritak og lempninger kunne gi en tregere utfasing, mer feil og mangler ved PKK og trolig også forhøyet andelen alvorlige ulykker knyttet til veteran kjøretøy. Det er vel ingen tjent med?

### Bevegelsen trenger penger – men til de rette tingene!

De fleste frivillige kulturvernorganisasjoner i Norge driver ikke kommersielt, men er heller ikke mottagere av grunnstøtte. En endring av «veteran-begrepet» fra 30 til 20 år, ville i form av tapte avgifter knyttet til trafikkforsikringsavgift og omregistrering gi et årlig innteksttap for Staten på 1-1,2 MRD. Ja, kulturen trenger penger, men ikke på denne måten. Her ville trolig de fleste mottagerne ikke engang forstått hensikten, men likevel gladelig tatt imot. Denne formen for aktiv populisme er ikke den rullende kulturarven tjent med. Vi trenger

midler til å sikre kunnskap, digitaliserte arkiver, vern og restaurering samt tilskuddsordninger til organisasjoner som gjør dette mulig. Prislappen blir trolig langt lavere enn å gi dette til bruksbilene, men også noe som gir en fremtidig verdi tilbake til samfunnet.

### LMK utfordrer AMCAR

LMK har i lang tid blitt sammenlignet med AMCAR på hva vi gjør, får til og kanskje ikke minst «ikke gjør». Mange er kanskje ikke kjent fullt ut med hva som var premissene den gangen LMK ble stiftet og hva som var formålet med vår eksistens. Samtidig ser vi at organisasjonene i stadig større grad overlapper hverandre, en utvikling som blir en konsekvens av å ekspandere. I medlemsmassen ligger det inntekter, kunder, politisk tyngde og synlighet. Med en stadig videre horisont ligger også risikoen for at noen blir skuffet den dagen vi må velge. Vi i LMK har i likhet med de fleste av våre søsterorga-

nisasjoner i utlandet gjennom FIVA, innsett at vi må velge, kategorisere og definere. Ikke alle kan likebehandles. Noen vil rett og slett aldri kunne passere nåløyet fordi det er gjort så mye rart at dette ikke lenger er motorhistorie, mens andre må finne seg i å vente noen år. Dette er greit å være åpen på, så blir ingen skuffet på et senere tidspunkt.

Derfor har LMK nå utfordret AMCAR til en redelig debatt og nærmest duell under «Den store Bildebatten» på årets Arendalsuke. Vi ønsker svar på hvordan de ser for seg at dette skal skje i praksis. Dette i en saklig og faktabasert debatt med de fremste fra begge organisasjoner som kunne legge frem sitt syn, noe man sjelden får til på mer eller mindre usaklige Facebook-diskusjoner. LMK så for seg at denne kunne distribueres og streames slik at hele kjøretøy-Norge kan gjøre seg opp en forståelse av hvordan ting henger sammen. Dette uten tabloide overskrifter og dommedagsprofetier som spiller mer på frykt enn faktabasert viten. Det vil også gi svarene på hvorfor et forpliktende samarbeid mellom de to organisasjoner ikke lot seg gjøre.

Imidlertid ble LMKs anmodning avslått .... Bilhobbyen i Norge får altså ikke svar denne gangen heller ...





## 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.årsøya.no

PRØV  
30 DAGER  
GRATIS

# Alle dine favorittblader – i en app

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



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



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



EAC Bilhistorisk Senter:

# «Nyheter» på museet

Tekst og foto:

**Tormod Granath-Magelssen**

**U**trykket «et levende museum» forplikter. Da må det være en viss rotasjon og endringer i utstillingen. Hos EAC Bilhistorisk Senter har de fått inn flere nyheter i utstillingen.

For to år siden åpnet EAC Bilhistorisk Senter på Knatten i Sørumsund. Et fantastisk sted med en unik samling av biler av merkene Studebaker, Packard, Hudson, Kaiser, Frazer, Henry J, Willys, Nash og DeSoto. Norsk Motor Veteran var selv sagt til stede på den historiske åpningen. Nesten to år senere tok vi turen innom igjen. Gamle biler blir vi aldri lei av, dessuten hadde det ryktes at det var en del nytt å se på i utstillingshallen.

Vi fikk en fin omvisning og avsluttet det hele med lunsj i Dineren. Har du ikke besøkt EAC Bilhistorisk Senter sier du? Da kan vi trygt anbefale et besøk. De har faste åpningstider hele året. Onsdag til lørdag er det åpent fra 11-19, mens søndager er det åpent fra 12-18. Når sesongen er i gang igjen arrangeres det også cars & coffee på parkeringsplassen ved senteret. ☺

**Studebakers:** 1955 Studebaker President coupé t.v. og 1954 Studebaker Champion t.h.



**Velkommen:** Ved hovedinngangen hilses man velkommen av en Studebaker Avanti og en Jeepster.



**Stilren:** 1955 DeSoto Firedome er en favoritt med sitt stilrene design.



**Norsk:** 1951 Packard Clipper som ble solgt ny i Norge.



**Bruktimport:** Denne 1952 Studebaker Champion er førstegangsregistrert i Norge i 1956.





**Flott «parkeringshus»:**  
Sjelden samling i sjeldent fine lokaler hos EAC Bilhistorisk Senter på Knatten i Sørums.



**Utstyr:** Hudson har fått litt ekstra stæsj etter den kom til Norge, blant annet doble forgassere.

**Lite kjørt:** 1948 Hudson Super Six med bare 47000 miles på telleren. Omlakkert og nytt interiør i 1987.



**God plass:** 1957 Packard Clipper Country Sedan.

**Fargelagt:** 1950 Kaiser Bermuda Tan, hva er det for en modell? En liten gimmick der man utstyrte noen biler med navnet fra fargen den var lakkert i. Andre varianter var bl.a. Horizon Blue og Linden Green.



**Badekar:** Nash' Airflyte-modeller kom i 1949 og lignet ikke noe annet, med sin aerodynamiske design der hjulhusene dekket nesten hele hjulet, hel frontrute og svært lav luftmotstand. Dette er en 1951 Nash Statesman Super.



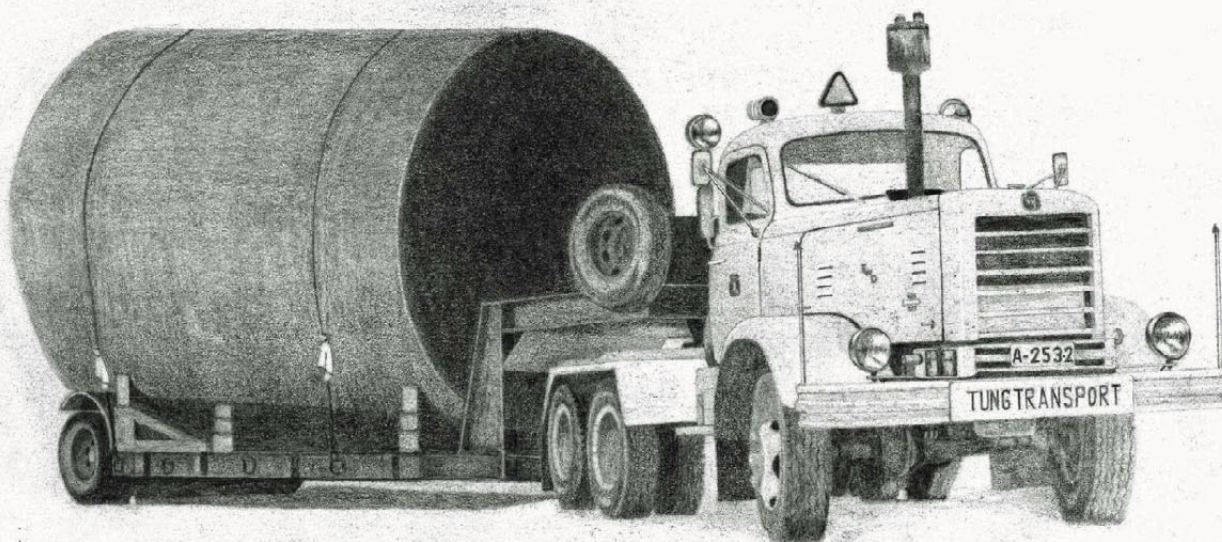
**Sov godt:** En av nyheten med Nash sine nye modeller var liggeseter, og man kunne faktisk kjøpe luftmadrasser som passet til som ekstrautstyr.



**Blåruss:** Det dukker stadig opp gamle russebler. Denne Studebakeren fant vi i kjelleren hos EAC.



# Feit blanding



GUDMUND AMUNDSEN

## FWD

Gu dag og takk for sist!

Vil først nytte høvet til å takke redaksjonen for eit særs allsidig og fantastisk bra blad!

Bilen eg denne gongen har teikna og som eg hugsar veldig godt er den fyrste av dei to tungtrekkarane av amerikansk fabrikat som NVE kjøpte inn til Tokke-anlegget i Vest-Telemark. Dette var den gong landets største vasskraftutbygging og gjekk føre seg over mange år.

Bilen av merke FWD 6X6 med 12 liters Cummins motor på 200 hk blei levert av Colbjørnsen & Co A/S i Oslo. Prisen på ekvipasjen som blei fyrstegongsregistrert 16/2-1957 var visstnok på heile 214.000 kroner.

Første turen med tungtrekkaren frå Bø stasjon var i mars månad 1957 med transport av ei stor gravemaskin til anlegget i Vest-Telemark.

Torstein Roheim frå Bø og Osvald Andersen frå Seljord var faste og dyktige sjåførar på bilen. I følge Torstein Roheim som fyller 90 år neste månad så var det aldri noko tull med bilen. Solid og god redskap!

Med venleg helsing  
Gudmund Amundsen

### Stilig tungtrekker

Hei og takk for nok en flott tegning som vi gjerne presenterer for våre lesere. FWD var et populært merke i Norge for de som hadde behov for god fremkommelighet i form av allhjulsdrift. Særlig offentlige etater sto på kundelista til Colbjørnsen & Co. A/S, som importerte de amerikanske FWD-modellene. Den FWD 6x6 som du har tegnet er for øvrig omtalt i boka «Norsk lastebilleksikon Bind II: Lastebiler i Norge 1940-1990» av Asbjørn Rolseth.

Red.

### LESERENS STEMME:

#### Til den forunderlige redaktør av «Motoravisen»

Kjære klubbkamerat.

Hjertelig takk for din julehilsen, men kjære deg, må du be om unnskyldning for at du har oppdaget at Gud er kjærlighet og at du da vil vise dine kamerater at Jesus er min og din Frelser? Du sier at vi en gang i mellom har godt av å stanse opp, ja i sannhet, hvis vi gjorde det hver for oss hver dag, og vi ville la oss lede av Kristi ånd, da ville det bli godt å leve for unge og gamle.

Det er riktig det du skriver, men pakk ikke dine ord inn i vatt, — det er sant at vi skal leve slik at det ikke er forgjeves, og derfor kjære deg, la oss være Jesu medarbeidere. Han trenger oss alle. Han trenger alle såvel utenfor som innenfor fengselsmurene.

Julen 1953 ba du også om unnskyldning i din julehilsen. Du har ingen

annen å be om tilgivelse enn Jesus Kristus hvis du ikke tror på hans ord. Men det er den største synd du kan gjøre. Nei, si farvel til all verdens fusk og fanteri og si til Jesus at her er bruk for meg.

Motoraviseredaktør. Der er så mange tomme talemåter blant Guds folk. La talemåtene være og gå til handling for Hans sak. Begynn det nye år med å be Herren sette oss istand til å vinne våre medmennesker for Jesus. Han kommer meget snart.

Gud velsigne deg og et velsignet nytt år

Harry Jacobsen  
barbermester.  
Kolbotn.

P.s. Slutt med alle pin up-girls bilbilder. D.s.

## Ikke lett å være redaktør

Dette innlegget var å finne i bladet Motoravisen nr. 2 i 1955.

Det omhandler redaktørens julehilsen som tydeligvis må ha vært av det mer religiøse slaget. At han i tilsvaret her samtidig oppfordres til «Slutt med alle pin up-girls bilbilder» gjør oss ekstra nysgjerrige. Utklippet er innsendt av Asbjørn Rolseth.



## Interiør fra en amerikansk tilhengervogn



## Gutta på skauen i byen

Fredsdagene i 1945 var nok uforglemmelige for de som opplevde de. Her er et bilde jeg fant etter min far. Bildet er tatt i Sarpsborg, og Hjemmefrontens karer kjører i parade gjennom byens gater, i og på en Chevrolet Six utstyrt med knottgenerator. I år kan vi feire at det er 80 år siden frigjøringen av landet vårt.

Redaktøren

## Mot varmere tider

Etter en lang vinter kommer vår, varme og til slutt sommer. I faksimilen fra Motortidende våren 1938, sakset vi følgende. Et bilde av interiøret i en amerikansk «tilhengervogn», eller campingvogn som det kalles i våre dager. De unge damene har veldig sømmelige bade-drakter, men det var kanskje å betrakte som våget for snart 90 år siden?



## Politi i feil by?

Dette bildet skal vise staute karer fra Los Angeles Police Department's Motorcycle Patrol i 1937, men det er vel ikke så bratte gater der. Vi synes det ligner mer på San Francisco. Hva tror du?



# Feit blanding

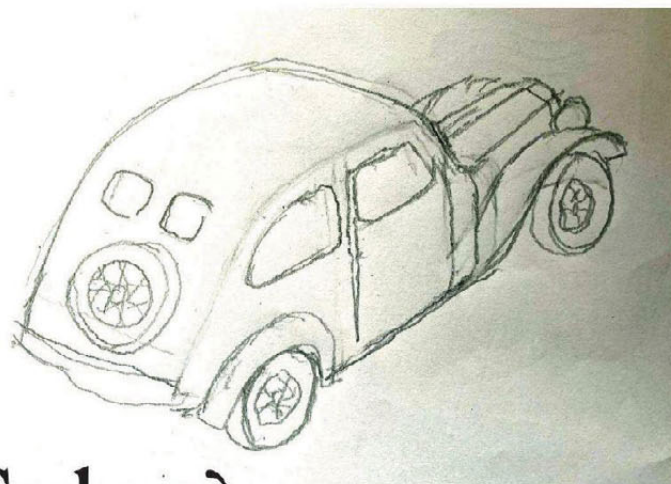
## Veteran-Sprinter

Mercedes-Benz Sprinter hadde premiere våren 1995. Modellen var etterfølgeren til den legendariske T1/TN og var den første varebilen med stjerne som hadde et navn i stedet for nøkterne tall- og bokstavkoder. Sprinter tok kun over det grunnleggende tekniske konseptet fra forgjengeren, mens alt annet ble konstruert og designet fra bunnen av. Kombinasjonen av selv bærende karosseri, moderne chassis med uavhengig fjæring foran og kraftige motorer var unikt på denne tiden. I tillegg tilbød ingen annen varebil flere sikkerhetsfunksjoner. Sprinter hadde blant annet skivebrems foran og bak, ABS og høydejusterbare trepunkts sikkerhetsbelter som standard. En førerkollisjonspute var tilgjengelig som ekstrautstyr.

Når den første Sprinter-generasjonen ble lansert i 1995 kom den i mange utgaver. Disse omfattet chassis, planbil, tippbil med dobbel- eller enkelkabin, varebil og minibuss med fem eller ni seter, og med flatt eller høyt tak. Akselavstandene varierte fra 3.000 til 4.025 millimeter. Den tillatte totalvekten var i utgangspunktet 2.590 kg, 2.800 kg eller 3.500 kg.



MERCEDES-BENZ AG – GLOBAL COMMUNICATIONS MERCEDES-BENZ CARS & VANS



PRIVAT

## Graham?

Denne merkelige bilen var parkert i Industrigaten ved Majorstuen i Oslo. Dette var på min skolevei så jeg passerte den daglig i flere år. Den sto der på slutten av sekstitallet. Den ble flyttet på så den var i bruk. Front med forskjerm og grill fortalte at det var en Graham ca. 1930. Resten av bilen stammet fra en nyere bil. Jeg har aldri klart å finne ut hva slags bil dette var. For meg virker dette karosseriet helt ukjent, men det har helt sikkert ikke vært til denne bilen. Et todørs karosseri bygd i full bredde slik at det ikke hadde utvendig stigbrett. Torpedoen er også i full bredde, men avrundet for å passe til panseret. Forskjermene stopper under torpedoen. Bakskjermene er veldig smale. Skrånende bakpart med to bakvinduer og utvendig reservehjul. Jeg kan ikke huske om den hadde bagasjeluke. Den så jo ikke ut må det sies. Sannsynligvis er det ramme og motor fra Graham under. Karosseriet virket ikke hjemmelagd. Den hadde trådekehjul og var grønn. Det ville vært interessant å vite mer om bilen. Vedlagte tegning gir et bra inntrykk av bilen.

Jon Gabler

Hei

*Vi har forhørt oss med våre skribenter som har lang fartstid i NMV (og Oslo), men dessverre har vi ikke kommet nærmere noen løsning. Da gjenstår det å sette vår lit til våre gode lesere. Er det noen andre bilinteresserte som bodde/vokste opp på denne tiden i indre Oslo Vest som har lagt merke til den og kan gi oss informasjon?*

Red.



MERCEDES-BENZ AG – MERCEDES-BENZ CLASSIC COMMUNICATIONS

## Publikumsrekord

882 422 var innom Mercedes-Benz Museum i løpet av fjoråret. Siden åpningen i 2006 er dette ny rekord på ett år. Sammenlignet med 2023 økte antall besøkende med drøye 10 prosent. Det kom folk fra til sammen 162 land, med hovedvekt på Frankrike, Kina og USA. Har du ennå ikke opplevd museet i Stuttgart? Da kan vi trygt anbefale en tur dit. Vi lover en «stjernespekke» opplevelse.



En ung motorsyklist med passasjer på Eltham Motor  
Cycling Club i London 23. juli 1940.

FOTO: GETTY IMAGES



**LA MENN  
VÆRE  
MENN**

**V**  
**menn**



# Bruktmarkedet

Skal du kjøpe eller selge veterane (eldre enn 25 år) biler/motorsykler/traktorer/båter/stasjonærmotorer, deler, litteratur etc, kan du avvertere gratis, med bilde, i vårt innholdsrike bruktmarked. Annonsene bestilles pr. e-post/brev/postkort/tlf/sms/mms. PS: SKRIV TYDELIG!

Slik kan du sende oss annonsen din:

#### MED E-POST:

post-norskmotorveteran@egmont.com

#### MED SMS/MMS ELLER RINGE:

Tlf: 970 88 360

#### MED POST:

Norsk Motorveteran, Postboks 4980,  
Nydalen, 0441 Oslo  
Merk konvolutten «Privatannonse NMV»

#### VIA NETTSIDEN VÅR:

www.norskmo.no

#### Frister for innlevering av annonser:

Frist utgivelse nr. 5-6/2025: 31. mars

Frist utgivelse nr. 7-8(9)/2025: 20. mai

Frist utgivelse nr. 10-11 (+12): 7. august

#### 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



83 mod. Saab 900 gl. EU godkjent, 319000km. Lite rust, god å kjøre. Kr. 18000. Tlf. 911 19 760

## Biler selges



Volvo Duett 1960 modell. Selges som uferdig prosjekt. Det tyngste er tatt, men en del arbeid gjenstår. Seriøse henvendelser på tlf 905 25 377, for mer informasjon.

Austin Cambridge A 60  
Skoda Kombi og Hillman Coupé vurderes solgt.  
Henvendelse Skulerudveien 409,  
1970 Hemnes



Mercedes 180 b til salgs. 1955 modell med 6 v anlegg og sideventilety motor. Noen av de sjeldne. Pris kr 75 000,-, kan nok diskuteres litt, hvis god overtakelse. Tlf. 971 51 766



1997 Hunday Acent kommende veteran. Vurderes og solgt pga plassmangel. Eu ok til mai 2025. Servo og aut, kjørt ca.140 000 km. Div lekkasjer og små feil. Artig bil det er få av. Kr 6000. Bilen står i Vindafjord/Skjold Rogaland. Tlf: 413 34 264



Flott A-modell til salgs!  
Bilen har ny radiator, nytt batteri overhålt styresnekke, nye styreledd, støtdempere på parallellstang, nye fjærhenker foran, nye forhjulslager, highspeed kardang, radialdekk (2280 km), laminert frontrute, herdet glass i dører. Tlf: 996 95 555- E-post: perkrydsby@yahoo.no



Mercedes 200/8 1971 mod. Reg: R-71200. Et smykke av en bil. Ikke rust, aldri vinter kjørt. Mye nytt. Står vinterlagret på Lørenskog. Ytterligere opplysninger, bilder og pris med selger Morten , tlf: +47 913 17 758  
Mail: mortenvalstuen@gmail.com

## Biler kjøpes

Triumph TR6 kjøpes.  
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)



Stasjonsvogn søkes, gjerne år 1965-1970. Andre årsmodeller kan vurderes. Gjerne Volvo 145 / Express /Amazon Hgv / Mercedes. Foretrekker bil i bra / fin stand. Kan være mulig med byttehandel i en av mine veteraner hvis interesse. Ta evt kontakt (Hedmark) Odd Erik Tlf. 909 39 029  
E-post: oe-austg@frisurf.no



# Endelig på lager!

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

**Kr 99 per perm**

Kjøp 1, 2 eller 3 pakk

Skann koden med ditt mobilkamera  
for å komme til bestillingsside:

**1 stk:**



**2 stk:**



**3 stk:**





## Biler kjøpes



Ønsker å kjøpe en veteranbil.  
Alt av interesse! Tlf. 952 75 746

## Bildeler selges



Har det meste av deler til Rover P4, ikke skjermer. Arnold, tlf: 975 89 915



Div. SKF lager - kr. 600.  
3 stk felgar - høyrer til Mitshubishi/Volvo 6,5x15 ( 114,3 lk og 40 et )  
4 stk felgar - høyrer til Mitshubishi Sigma 6x15  
E-post til whorse@online.no eller  
tlf 412 29 762

MB 190-felger.  
Originale felger. kr 1000 for alle fire.  
Ksand. Tlf. 918 66 805



Et lite lager av tenningsdeler selges, helst samlet. Passer til div. europeiske og japanske biler fra -60, -70 og -80 tallet.  
Bl.a. VW, Volvo, Toyota, Mazda, Opel, Fiat, Datsun, Skoda, Renault. Består av 44 stifter, 33 fordelerlokk og 18 rotor. Selges for kr.500,-. Tlf. 962 29 109.  
E-post twb@altiboxmail.no



Uåpnet dobbelpakning med GE H4 Megalight Plus 60% halogenpærer fra lanseringsperioden (ca.2000-2003). Kr. 250,- inkl. porto.  
Mob. 918 71 503



Bosch 0301303030 og 0301303016  
Selges samlet kr. 1500,-+frakt.  
Brukes blant annet på MB med US-lykter  
Tlf 911 90 436



1987 Mitsubishi Lanzer delebil. Mulig obj for de med tid og lyst. Stått noen år da EU godkjenning har gått ut. Rust ja. Samt rustet av eksos og bremsesør. Tidsriktig radio mc i bil. Startet og flyttet i okt/nov 2024. Men må hentes med henger.  
Selges pga manglende plass. Kanon delebil som er kjørt 136 000 km. Kr 5000.  
Bilen står i Vindafjord/Skjold Rogaland.  
Tlf: 413 34 264

Til Ford Anglia 105 E  
Diverse deler: Dører ,vinduer, panser, bagaselokk, bakaksel, frontoppheng, felger mm. Tlf: 900 25 906 (Østfold)

Til Volvo 240 77/78 mod  
Venstre framskjerm, panser og bakluke.  
Tlf: 900 25 906 (Østfold)

Til VW Golf IV  
Fire aluminiumfelger.  
Tlf: 900 25 906 (Østfold)

4 stk. pene Volvo 240 turbo-felger 6x15 selges. Mob.tlf. 992 99 782

4 stk. pene Volvo 240 turbo-felger 6x15 selges. Mob.tlf. 992 99 782



Skiholdere fra 80-tallet.  
Retro skiholdere fra 80-tallet selges.  
Hele og komplette.  
E-post: enordau@online.no  
Tlf: 991 60 974



Baklysglass til Austin Cambridge A55 Mk. II 1959-61. Merket Lucas L621. Som nytt.  
Selges kr. 200 + porto.  
Tlf 913 23 303, mail: arolseth@online.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

Til Borgward Isabella, luftfilter for TS-motor ønskes kjøpt.  
E-post: enordau@online.no  
Tlf: 991 60 974

Borgward Isabella  
Luftfilter for TS motor ønskes kjøpt.  
E-post: enordau@online.no  
Tlf: 991 60 974

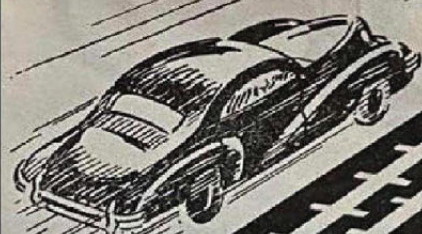
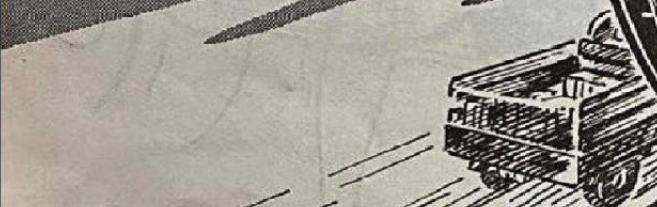
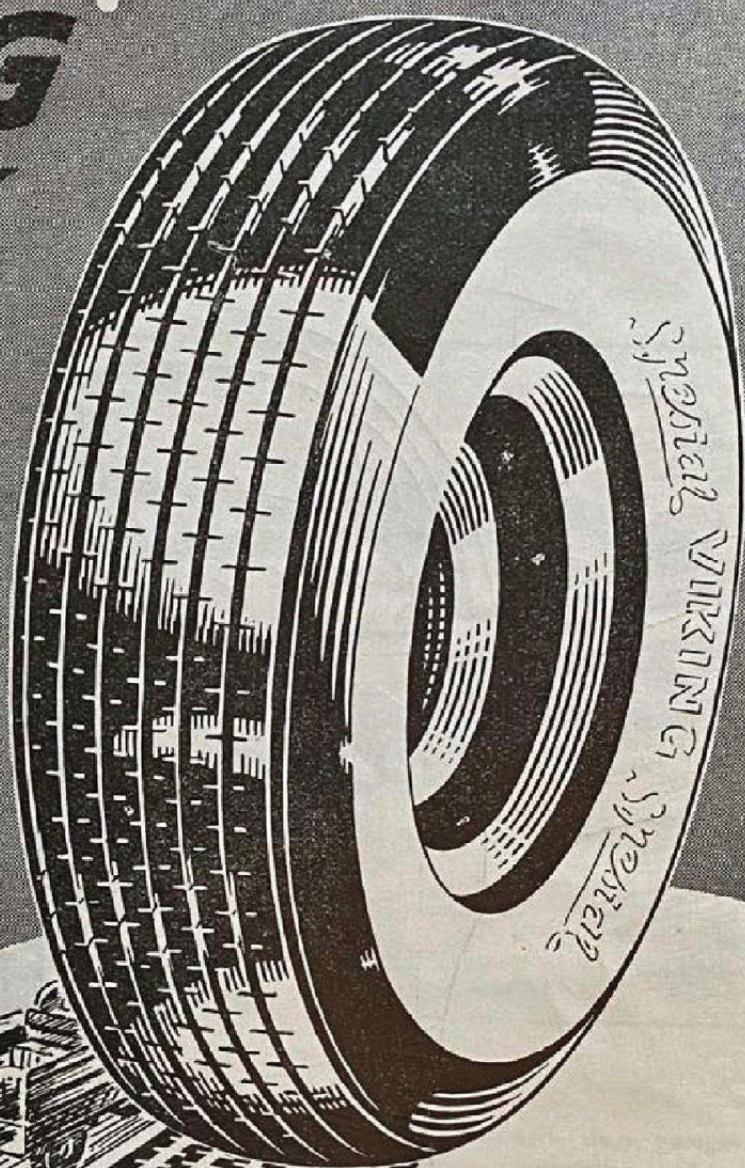


*Konstruert for norske veier*

**VIKING**

**BILDEKK**

*vinner seier*



**A/S ASKIM GUMMIVAREFABRIK**



## Bildeler kjøpes



Ønsker å montere en Solskjerm/Gangster-cap på min 56" Opel Kaptein. Ønsker en slik versjon som er i metall og lakkert i bilens farge-Fulton og Eckleres er navn jeg har sett. Se bilder vedlagt av en slik jeg tenker på! Pris blir vi nok enige om "så lenge det henger på greip". ("Plastversjon/plexiglass" i grønn eller blå kan være interessant men bør da ha "støtte stag" nedover midt på! Har du noe så ta kontakt-Mål tvers over tak mellom topp A stolper = ca 133Cm ... (måles det langs front-ruten mellom A-stolper er det selvfølgelig lenger enn 133... cm) Her må jeg til å lakkere i samme farge som tak så alle objekter er av interesse :). Ønsker meg også et Opel Pledd/teppe som bilde viser. (farge ikke viktig). Håper å høre fra deg :) Henning Dahl fra Andebu/Sandefjord mobil 992 92 029



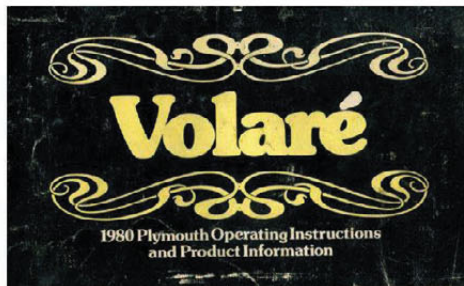
Ønskes kjøpt: 4 stk felger til VW 1302 jubileumsmodell. 4 1/5 x 15". Felgene må være i god stand. Mobil: 482 95 815.

## Mc ønskes kjøpt



Ønsker å kjøpe en Veteranmoped  
Også Deler & tilbehør. Alt av interesse:  
Tempo. Suzuki, Honda, eller andre merker.  
Henter. Tlf. 952 75 746, Kjell

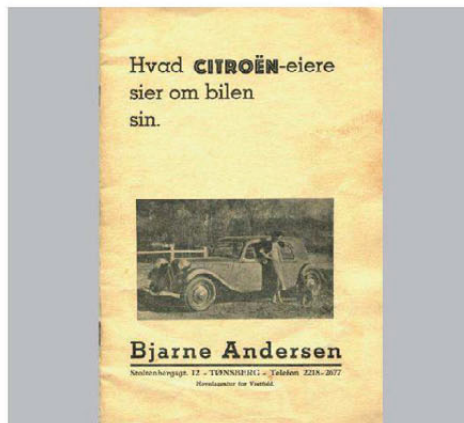
## Litteratur selges



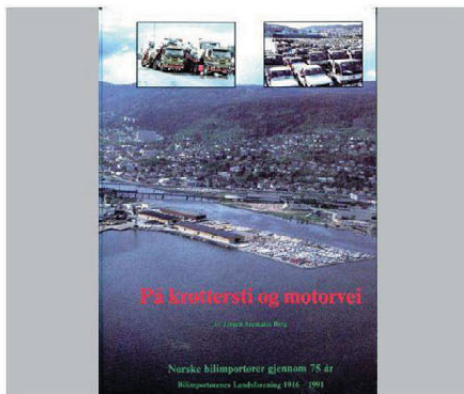
Instruksjonsbok for 1980 Plymouth Volare selges kr 75,- + porto.  
Tlf 913 23 303, mail: arolseth@online.no



Unik Toyota samlebrosjyre 22 sider selges, omhandler Crown sedan, st.v. varebil og pick-up. Toyota Landcruiser. Toyota Corona sedan, st.v. varebil og pick-up. Toyota Dyna 2-tons er også med. Dansk tekst, noe teipet. 200,- + porto. Tlf 906 92 322



Reklamehefte for Citroën fra 1937, med kundeskryt for Traction Avant. 20 sider. Norsk. Selges kr 150 + porto.  
Tlf 913 23 303, mail: arolseth@online.no



"På krøttersti og motorvei". Bok om norske bilimportører 1916-1991. Selges kr 150 + porto.  
Tlf 913 23 303, mail: arolseth@online.no



Til Yamaha TX 750 (1972-75) selges Service Manual (324 s. innb. kopi), Owners Manual (innb. kopi), Parts List (150 s. innb. kopi) og en bunke løse ark med div. teknisk info. Alt for kr 200 + porto.

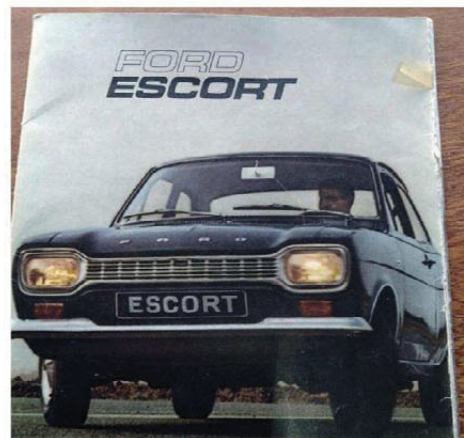
Tlf 913 23 303, mail: arolseth@online.no



Liten Alfa Romeo brosjyre selges, engelsk tekst. 75,- + porto. Tlf: 906 92 322



Cortina brosjyre selges, noe teipet. 100,- +porto. Tlf. 906 92 322.



Escort brosjyre selges, noe teipet, selges 100,- +porto tlf: 906 92 322





## VETERANSKILT

fra kr 610,- pr stk  
i vår nettbutikk.

Besøk vår  
nettbutikk på  
[www.lator.no](http://www.lator.no)

Veteranskilt i riktig utførelse før 1971!  
Tidsriktige skilt for kjøretøy over 30 år!

Fabrikk og kontor: Ulvenvegen 371, 5217 Hagavik  
Tlf. 55 36 26 90 E-mail: [lator@latorskilt.no](mailto:lator@latorskilt.no) • [www.lator.no](http://www.lator.no)



HAR DU GAMLE  
TING DU IKKE  
TRENGER?

SELG DET  
GRATIS PÅ  
BRUKTMARKEDET

## VOLVODELER!

Stort utvalg av motor / slidedeler



### Bilbelter fra Sabelt



"Ekte" WEBER til engelske  
priser! DCOE 40/45 M/Trakter  
fra kr 6895,- pr. stk. inkl. mva  
FAJS fra kr 2995,-

Deler og innsug  
til mange veteranbiler!

Vi leverer også hele  
sortimentet til KG  
TRIMMING Sverige

Åpningstider:  
Hverdager 10-16.30  
Torsdag 10-18  
Lørdag stengt  
Torvliå 14, 1722 Sarpsborg



Tlf 69 15 57 11  
[www.pedersenracing.no](http://www.pedersenracing.no)  
[butikk@pedersenracing.no](mailto:butikk@pedersenracing.no)

# Custom MOTOR SHOW

• EST. 1971 •

PÅSKE 2025  
*18.-21. april*

ELMIA | JÖNKÖPING

# KJØP DIN BILLETT!

[CUSTOMMOTORSHOW.SE](http://CUSTOMMOTORSHOW.SE)



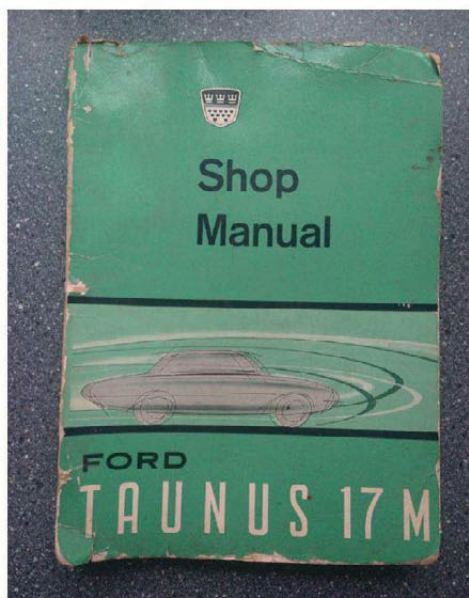
SKANN FOR  
MER INFO!



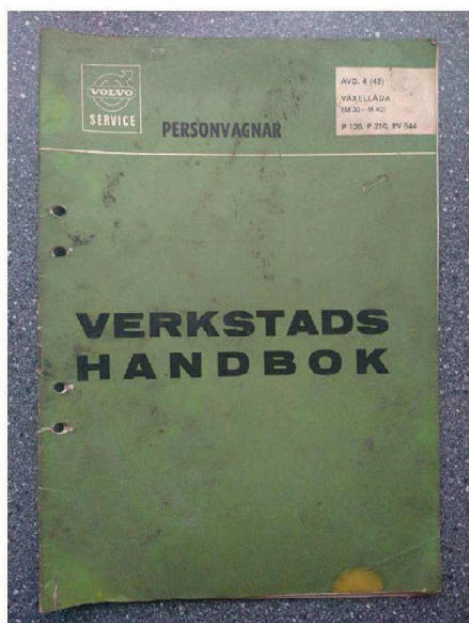
ARRANGERT AV  
**Albinsson & Sjöberg**  
NORDENS STØRSTE MOTORFORLAG



## Litteratur selges



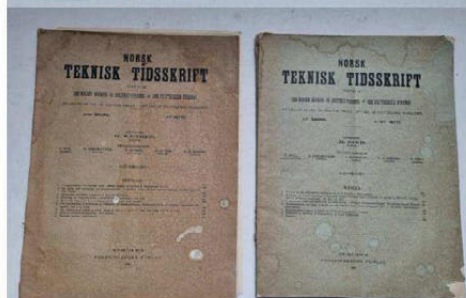
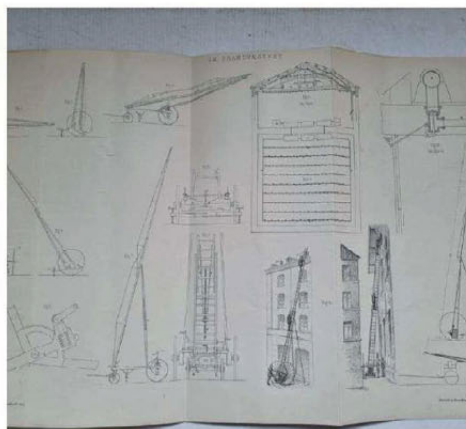
Komplett verkstedhåndbok for Ford 17M P3 selges for kr.300. Engelsk tekst. Tlf.962 29 109. E-post twb@altiboxmail.no



Verkstedhåndbok for Volvo M30 og M40 gearkasser selges for kr.100. Svensk tekst. Tlf.962 29 109. E-post twb@altiboxmail.no



2 brosjyrer fra Brødrene Olsens Vognfabrikk (traktortilhengere og vinterredskap for hest) og 1 brosjyre for Ludvik Isachsens lunne- og lasteapparat. Fra 1950-tallet. Selges samlet kr 100 + porto. Tlf 913 23 303, mail: arolseth@online.no



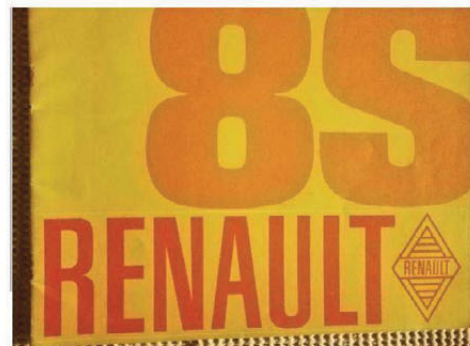
Norsk Teknisk Tidsskrift - 2 hefter fra 1884 og 1887.

Utgitt av Den Norske Ingeniør og Arkitekt Forening og Den Polytekniske Forening. Andre årgang-femte hefte fra 1884, 31 sider og femte årgang 4-5 hefte fra 1887, 55 sider. Kristiania Foreningernes Forlag. Vedlegg i tidsskriftene: detaljert utbrett tegning av tømmerrenne ved Raubern elv i Laurdal, tegning av Firingfossdammen ved Norsjø's utløp i Skiens vassdraget, to tegninger med utstyr til brannvesenet-stigevogner og pumper. Tegninger trykt hos Bodahl & Svendsen, lith. Anstalt. Brukte blader med noe slitt forside, ca. 25x32 cm. Kr. 100,- for begge. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Bilen og Båden. Dansk magasin 1967 nr 7, 1969 nr 7 og 11 kr 100 1970 nr 7,11,12 og 1971 nr 8,9 og 10 kr 150 1972 nr 3,5,7,8 og 12 kr 150 1973 nr 1 og nr 3 til 12 kr 200 1974 nr 1 til 11 kr 200. Bladene er i god stand. Send gjerne tekstmelding ved interesse. Tlf: 992 65 432

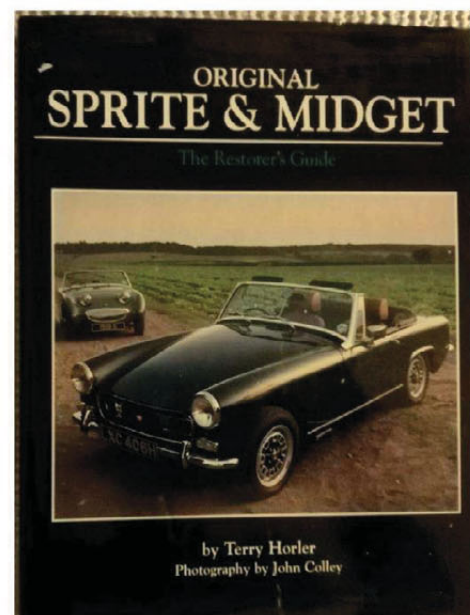
Vekstedhåndbok til Simca 1100. Tlf: 900 25 906 (Østfold)



Renault. 85 brosjyre selges. Auto collection Renault 8, Major, 85 og 10. Fransk selges. Send gjerne tekstmelding ved interesse. 300 kr. Tlf: 992 65 432



Renault M. R. 97.R1134 Gordini. Workshop manual. Språk Engelsk. Delekatalog Renault 8 Gordini på CD. Fransk 400 kr. Tlf: 992 65 432



MG Sprite og Midget. Restaurering guide selges. Engelsk. Send gjerne tekstmelding ved interesse. 250 kr. Tlf: 992 65 432





# 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



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

1932-2006 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**

Myrvelen 30 - 3271 Larvik

Tlf. 33 11 42 13 - 911 911 30 - E-post: - bjorn.gui@lf-nett.no

## SKILTHANDLERIET AS

Veteranskilt og tidsriktige skilt i preget aluminium.



Fra kr.  
**550,-**



Vi er på Facebook!

Bleikeriveien 1, 1658 Torp  
post@skilthandleriet.no  
Telefon: 907 74 765  
www.skilthandleriet.no

## NORGES RÅESTE PÅ MUSTANG-DELER

... og andre Ford-modeller, GM og Mopar. Alt fra original til racing.



Vi er Europas største på Mustang-deler, og har deler på lager både i Norge og USA – klart for levering. Pony Parts har kunnskapen og erfaringen til å hjelpe deg med alt til din bil. Kom innom vår nye butikk i Lier!

Man - fre 08.00 - 17.00  
Tors 08.00 - 19.00 / Lør 10.00 - 14.00

Telefon 64 88 90 90  
pony@ponyparts.no  
Bilfabrikken, Industrigt. 1, Lier



Bilfabrikken



Besøk vår nettbutikk

[www.husebyautodeler.no](http://www.husebyautodeler.no)

Huseby Autodeler leverer deler til klassiske bilmodeller. Godt utvalg i bremsedeler, understellsdeler, elektrodeler, servicedeler og kjøledeler til kjøretøy produsert i Europa og Japan.

## Vi er spesialist på deler til klassiske biler

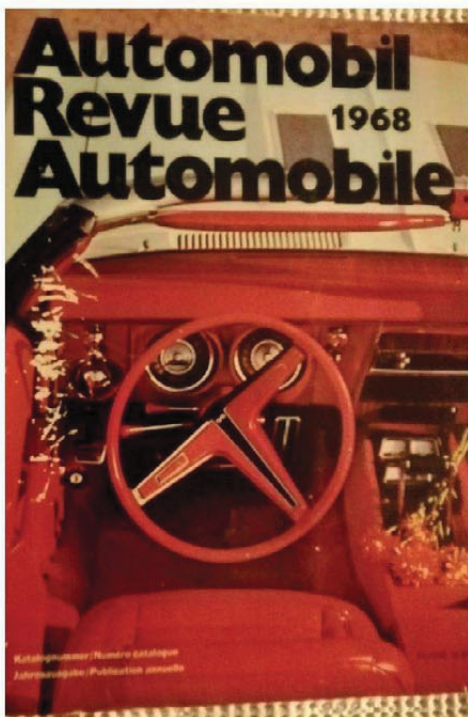


post@husebyautodeler.no

91 79 80 18 f Besøk oss



## Litteratur selges



Automobil Revue 1968. Katalog fra bilutstillingen i Genève, Sveits. Meget innholdsrik. Ca 500 sider. Send gjerne tekstmelding ved interesse. 400 kr. Tlf: 992 65 432

### Krigslitteratur

Gyldendals store serie «Annen Verdenskrig» fra 70-tallet. 20 bind a 200 sider. Format 29x24 cm, med masse bilder. Brukt, men i fin stand. Selges kr. 2000.- pluss frakt. Mob.tlf. 988 47 311

## Diverse selges

Voigtländer type Vito II folde-kamera, kom på markedet i 1949. Pent tysk kvalitets kompaktkamera for 35 mm film, litt bruks slitasje. Ca.12x7x3 cm. Spoling bakover, framtrett og lukker fungerer. Objektivet kan foldes helt inn i kassa slik at kameraet går ned i ei lomme. Kan monteres på stativ. Objektiv: Color-Skopar 1:3,5/50. Kr. 250,-  
Agfa click II kamera i original pen veske. Objektiv achromat 1:8,8. Meget pent tysk kamera fra 1960-tallet. Alle knapper og blender fungerer. Kan monteres på stativ. Kr.125,- Ingen av fotoapparatene er testet da jeg ikke har film.  
Sunpak SP200 flash i original eske. Brukt, testet med batterier og testknapp, fungerer OK. Kr.75,- Selges hver for seg eller samlet for kr.380,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



### ROYAL AIR FORCE-RAF ELEKTRISKE BRYTERE FOR WW2 FLY.

2 stk. originale brytere med dimmer i bakelitt for formasjons lamper/kart belysning i cockpit i engelske fly. 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. Liten sprekk i baklokket på den ene. H: ca. 47 mm. Ø: ca. 45 mm. Kr. 225,- /stk.

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.175,-

Alle er merket med A.M som er Air Ministry merke og dronningens krone og er meget pene. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



### 2 ELDRE MIKROFONER TANDBERG TM-2 OG ELMO PÅ BORDSTATIV.

Tandberg mikrofon, med ca. 3,5 meter ledning og original plugg. Ca. 45 mm i diameter med Tandberg radio logo. Brukt på båndopptager på 1960-tallet.

Japansk kondensator mikrofon, Elmo DY-771, med originalt stativ for bord. Ca 12,5 cm lang, 2 meter ledning med plugg. Begge er pene og brukte. Kr.300,- for begge, som fungerer. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Innrammet bilde i glass og ramme fra kontoret til Norsk Motorblad. Bilde av Norsk Motorblads vandrepokal ( tekst og utklipp om pokalen pålimt på baksiden ) selges. Tlf: 917 83 647



### BERGANS MEIS OG RYGSÆK, SVERRE YOUNG 1920-TALLET.

Brukt men meget pen og hel ryggsekk, antakelig fra 1925-1928. Flere fine gamle logo på både læret og stoffet på sekken, den kjente "med og uten reklamen" (mannen til høyre skal forestille Bergan selv som røyker pipe, med budskapet om at meisen hadde en stor fordel). Bomullsstoff med lærreimer. 3 lommer inkludert 2 sidelommer, alle med hele spenner (ingen glidelåser på denne). Reim med spenne for stramming rundt livet. Sverre Young var tekstilgrossist på begynnelsen av 1900-tallet. Kr. 300,- Kan sendes med Posten. Tlf. 907 52 035.



### NORSK BORDFLAGG, STEMPELT NORSK SØLVVAREINDUSTRI OSLO.

Eldre flaggstang med norsk flagg, høyde 31 cm. Foten er 8 cm i diameter med original felt under. Merket med 60GR og ansvarsmerke. Meget pent (har ikke pusset det). Kr.125,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



# Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

# PHOENIX US CARS

Nye reservedeler, slitedeler, servicedeler og brukte deler - Verksted - Bilsalg



**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,-



**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,-



**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,-



**2010 Chevrolet Camaro SLP ZL 575 6,2L**, 582Hk, 21332 Km, Bygget av SLP (Street Legal Performance), GM sin samarbeidspartner gjennom mange tiår. Disse bilene er sjeldne, og var samlerobjekter allerede i det øyeblikk den forlot SLP sin fabrikk. Div utstyr. Bil Nr.35. Kr. 598000,-



**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 bærebærer, stabstag og fjærer. Alt godkjent i vognkort. Kr.579000,-



**1940 Plymouth Business Coupe Rod** 24.494 Km Automat, Det er en svært høy finish og kvalitet på lakken som ble utført hos Skaugs Servicesenter på Brumunddal for ca. 8 år siden da det samtidig ble gjort en større karosserijobb. Godkjent Statens vegvesen med 360 cid. motor, 727 automat, skivebrems etc. Kr. 455.000,-



**1966 Cadillac Calias Coupe** 7L V8 256 Hk, 64453 Km, Automat, Her har vi fått inn en Cadillac som er det vi har lyst til å klasse "Super-Fin". Sjekk bildene, tror nok det er den fineste 66 Cadillac'en som vi har hatt inne i vår forretning. Kr.269000,-



**1971 Oldsmobile Cutlass 442 W30** 7,4L V8 Cab 107046 Km, automat, Denne bilen kom til Norge i 1976. Det skal visstnok være kun 10 stk. 442 - W30 - convertible som er levert originalt med aircondition, og denne er en av dem. Kr. 695000,-



**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,-



**1958 Chevrolet Corvette C1**, 350 V8, 104013 Km, Manuell, Mange mener at det er en av de vakreste og mest klassiske modellene fra Corvette. Bilen har blitt oppgradert med skivebrems foran mm (Original deler medfølger) Må sees. Kr. 919000,-



**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,-



**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,-

**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**



## Diverse selges



Ørepropper i original uåpnet pappeske fra Grand Prix of Belgium. Formel 1 i 1995. Spa-Francorchamps. Med Marlboro reklame World Championship Team. Kr.125,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



LOGITECH KONFERANSE/WEBKAMERA MED LOGITECH STEREO HØYTTALERE. Kameraenhet type BCC950 og høyttalere Z130 med strøm adaptore til begge. Brukt men meget pent utstyr som fungerer. Kr.250 for alt. Kan sendes. Se mer her: <https://www.logitech.com/no-no/products/video-conferencing/conference-cameras/bcc950-conferencecam.960-000867.html>. Tlf. 907 52 035



Renault Gordini skilt selges. Diameter ca 33cm. 400 kr. Send gjerne tekstmelding ved interesse. Tlf: 992 65 432



TUNGSRAM GAMLE UBRUKTE SMÅ LYSPE-RER I ORIGINALE ESKER.

Tungsram lamper, 25 stk små med gjenger, 38V-0,3A, 2784. E10/13. Tungsram pære til bil, 12V 50W Nr.1478. BA 15 d. Fine eldre dekorative esker i papp. Noe for samlere av veteranbiler eller landhandelen? Kr.200,- for begge. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



2 stk. dropsspann i blikk med lokk, Christiania Dropsfabrik AS Oslo. Pen boks, kun litt bruks-slitasje, små rustflekker utenpå lokket. 450 kr. Pen boks med mer bruksslitasje, rust på lokk og innvendig bunn. 150 kr. Motiv tegnet av Johan Wedén i 1938. Høyde 23 cm, diameter 17 cm. Kan selges samlet for 500 kr. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Voigtländer type Vito II folde-kamera, kom på markedet i 1949. Pent tysk kvalitets kompakt-kamera for 35 mm film, litt bruks slitasje. Ca.12x7x3 cm. Spoling bakover, framtrekk og lukker fungerer. Objektivet kan foldes helt inn i kassa slik at kameraet går ned i ei lomme. Kan monteres på stativ. Objektiv: Color-Skopar 1:3,5/50. Kr. 250,- Agfa click II kamera i original pen veske. Objektiv achromat 1:8,8. Meget pent tysk kamera fra 1960-tallet. Alle knapper og blender fungerer. Kan monteres på stativ. Kr.125,- Ingen av foto-apparatene er testet da jeg ikke har film. Sunpak SP200 flash i original eske. Brukt, testet med batterier og testknapp, fungerer OK. Kr.75,- Selges hver for seg eller samlet for kr. 380,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Ubrukt Rodac 8400 Quadramatic rettsliper Selges kr. 800,- + frakt Tlf. 911 90 436



Litt brukt Rodac Eksentersliper selges kr. 500,-+ frakt Tlf. 911 90 436



Brukt piggpistol med diverse pigger selges kr. 2000,-+frakt Tlf 911 90 436



ESSO/COCA COLA KJØLEBAG. 2 stk nye kjølebager med reklame for Esso og Coca Cola. Med bærehandtak. Ca. 30x20x25 cm. Begge er meget pene. Kr.100 for en eller begge for kr.175. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Hagstrøm trekkspill, knapper. Norsk system, 1 korig, 96 basser. Vet ikke alder på det men fra før 1960. Er slitt og mangler noen knapper, 800 kr. Nils Østby tlf: 977 39 480



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](http://www.jorgenrud.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](mailto:post@jensenautoglass.no) [www.jensenautoglass.no](http://www.jensenautoglass.no)

## UNDERLIGE SKRUER

Vi har økt vårt sortiment i syrefast (A4) UNC & UNF  
gjenger, 6kt. & Unbrako. Whitworth: Unbrako og 6kt.

Stort utvalg i  
gjengeverktøy.  
Metrisk og tommer



6-kantskruer  
metrisk, UNC, UNF og BSF

Maskinskruer  
senk-, eller syl.hode

Unbrako  
metrisk, UNC, senk- eller syl.hode

Gjengestenger  
metrisk, UNC

Treskruer  
stort utvalg

**Zachariassen Jernvare as**

Hegermannsgt. 23 A, 0478 Oslo

telefon 22 71 16 00

[butikk@underligeskruer.no](mailto:butikk@underligeskruer.no)

# Glåmdalsmarkedet

2025



GLÅMDAL UTSTYR- OG  
MOTORHISTORISK FORENING

## Stort antikk- og delemarked

**Fredag 25. april kl. 13-21**

**Lørdag 26. april kl. 07-16**

## Kongsvinger Travsenter

Riksveg 2 mot Elverum – 3 km nordøst for Kongsvinger sentrum.

- Egen parkeringsplass for veteran-  
kjøretøy, maskiner og motorer
- Gratis inngang for publikum
- Parkering kr. 100.- like inntil markedet
- Selgere og utstillere kr.500.-
- Alle selgere MÅ ha egen Brannslukker

Det åpnes for selgere og utstillere fra kl. 11 fredag og kl. 06 lørdag

**Vel møtt til det 24. Glåmdalsmarkedet!**

Kontaktpersoner:

Johan: 9184 0139 – [elseng@online.no](mailto:elseng@online.no)

Paul Tommy: 9059 9580 – [paul-h@online.no](mailto:paul-h@online.no)

## BØV ARETRANSPORT

Ute etter  
rask og  
pålitelig  
service?

Ring Terje:  
900 46 095

Vi ordner transport i  
hele landet. Vi har også  
budbiljeneste!



• Telemark • Vestfold • Buskerud  
• Akershus • Oslo

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](http://www.baksetespesialisten.no)





## Diverse selges



Askebeger i gaveeske fra NMK Gardermoracet i 1950 selges.

Tlf. 917 83 647



Lite INDIAN emaljeskilt i perfekt stand selges, diameter 10 cm, produsert på 90 tallet. 917 83 647



Profiluthevet Mercedes Grand Prix 1914 på treplate med 2 festekroker. Format 42 X 25 cm. Motivbevisst veggpryd i enhver Mercedes-garasje. Kr. 300,- inkl. porto.

Tlf. 918 71 503



Subaru reklameartikkel fra Petter Solbergs VM-år: Ubrukte, regulerbare skistaver i «ny» stand. Originalpose medfølger. Kr. 500,- inkl. porto.

Tlf. 918 71 503



Almeko sideløfter, svenskprodusert. Fra 60-tallet, selges.

Mob.tlf. 988 47 311



RONSON QUEEN ANNE VARAFLAME BORD LIGHTERE 2 STK.

Sølv plett underdel og forniklet lighter, med noe bruks slitasje. Ikke testet med gass/flintstein. Får ikke trykket håndtaket helt ned på den ene ellers virker de til å være OK og komplette. Fra 1960-tallet. Merket med: RONSON® REG. TRADEMARK. VARAFLAME MADE IN ENGLAND. PATENTED RG.DES. Kr.225,- for begge. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



GENERAL ELECTRIC COMPANY 3 STK SPOT-LAMPER I GLASS.

GE 4515 "all glass sealed beam lamp" med skrutilkobling. 6V 30W, PAR 36, 55000 candela. USA. Høykvalitets ubrukte lamper i originale esker. Diameter 4,5" og dybde 2,75". Kr.100,- for alle. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.

Diverse selges. momentnøkkel ubetydlig brukt kr300. Muttertrekker luft med 10 piper kr300. Tlf. 911 19 760



DIPLOM IS KJØLEBAG. Stor og solid veske for å holde varene kalde, 44x49 cm med bærehåndtak og lyn lukking som fungerer. Diplom-Is' gamle Eskimonika logo. Kr.40,- Tlf. 907 52 035. Kan sendes.

## 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 vognmerke fra Arbeidernes Motor-klubb. Kan eventuelt bytte med andre norske vognmerker.

Tlf. 917 83 647



Kuleleddsavdrager type Kukko 128/3 ønskes kjøpt. Tlf. 911 94 660  
rootesparts.no@gmail.com



VELKOMMEN TIL

# MOTORMESSEN AUTOPIA EXPO 2025

STAVANGER FORUM 25.-27. APRIL

A | U | T | O | P | I | A

SparebankenVest

Securitas  
PSS

Naboen

DOLLY  
DIMPLES

safedrive

APRIIL PROCONTRA

6 års  
jubileum

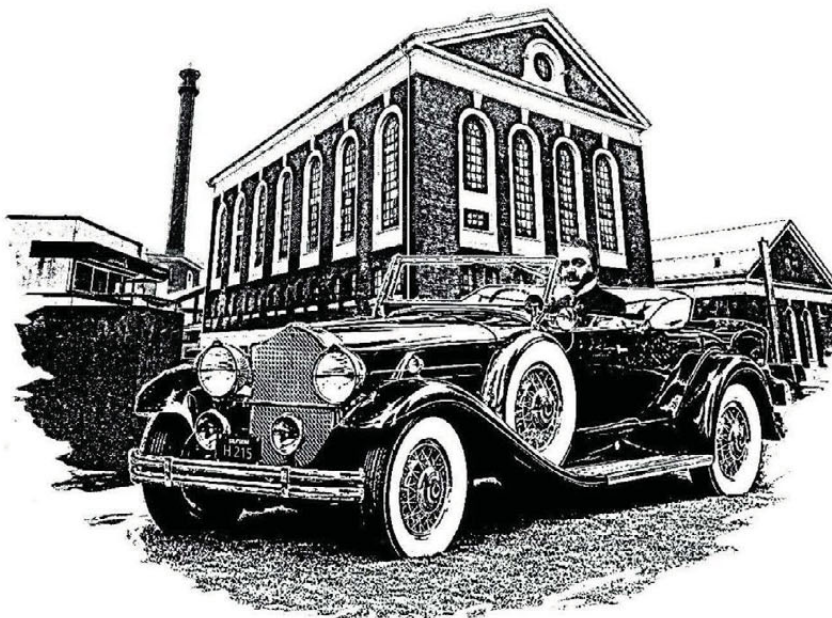
## Verdensarvløpet

Lørdag 8. juni Notodden

Bli med og kjør i Sam Eydes hjulspor i UNESCOs verdensarv!



Veteranbilene  
kommer hjem til folk



f Verdensarvløpet  
i Notodden

INFO/PÅMELDING  
1998nkf@gmail.com  
Svein: 992 36 218

Arrangør:



For alle veterankjøretøy over 30 år (bil, moped, mc osv.)



# 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](mailto: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](mailto:chrskj87@gmail.com) (innenlands) / [tormod.magelssen@egmont.com](mailto:tormod.magelssen@egmont.com) (utenlands)

## MARS:

### 25. Kurs i Regularitysport.

NAF-huset i Sandvika. Kl.19. Arr: KNA Drammen og Bærum Motorsport. Info: [www.kna.no](http://www.kna.no)

### 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 GAULA Motorsport. Info: Facebook.

## APRIL:

### 1. Sundhaugensprinten.

Regularity-løp. Oppstart kl.17. Avgift kr 500,-. Arr: KNA Drammen og Bærum Motorsport. Info: [www.kna.no](http://www.kna.no)

### 8. Norderhovsprinten.

Regularity-løp. Oppstart kl.17. Avgift kr 500,-. Arr: KNA Drammen og Bærum Motorsport. Info: [www.kna.no](http://www.kna.no)

### 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 raste 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. Arr: Norsk Jernbanemuseum.

### 26. Kurs i Regularitysport,

for viderekomne. Burud, Øvre Eiker. Arr: KNA Drammen og Bærum Motorsport. Info: [www.kna.no](http://www.kna.no)

### 26. Amcar Vårmonstring.

Lyngdal sentrum fylles med biler. Innpass fra kl.10. Gratis inngang. Arr: Lyngdal Amcar Club. Info: Facebook.

### 26. Vårmarken 2025.

Randaberg Sentrum kl.11-15. Arr: Landsbyforeningen. Info: facebook.

### 26. Veterandagen i Skien.

Kl.11. Vi åpner gågata i Skien for alle kjøretøy som er eldre enn 30 år. Skien sentrum tas tilbake for kjøretøytrafikk og minnes slik det var før gågata ble åpnet. Arrangementet er gratis. Alle er velkomne. Arr: Grenland Veteranvognklubb. Info: [www.gvk.no](http://www.gvk.no)

### 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 Størhall, Sistranda. Mer info kommer.

## MAI:

### 1. Vårmonstring Husnes.

Innsjekk fra kl.10.30. Adgang kr 200,-. Åpent for alle motoriserte kjøretøy. Arr: Amcar Kvinnherad. Info: facebook.

### 1. 1.Mai Jærhagen.

Jærhagen Kjøpesenter, Kleppe fylles med veteran- og hobbykjøretøy. Fra kl.10-15. Info: Facebook.

### 1. 1.Mai på Skreia.

Skreia Stasjon, N-2848. Fra kl.10. Et av Norges største samlingspunkt for hobbykjøretøy. Det blir live musikk, boder og stands, kiosksalg og mye mer. Gratis inngang. Arr: Yttervika Rock og Amcar Club. Info: facebook.

### 1. AC Schnitzer & Venner.

Treff i Lillestrøm. Kl.12-18. AC Schnitzer-entusiaster og andre autofile samles for en ekstravagant cars & coffee åpent for dem med komplett «ACS modell», de som

har stylet litt og for dem som bare er interessert. Arr: AC Schnitzer. Info: Facebook.

### 1. Vårmonstring 2025.

Herøy Kulturhus, Fosnavåg. Fra kl.12. Åpner for utstillere kl.10. Amerikanske kjøretøy + gjesteklasse. Inngang kr 100. Arr: Amcar Ytre Sunnmøre. Info: facebook.

### 3. Vårslipp for Mopeder.

Storgaten i Grimstad, fra kl.11. Utstilling av gamle og nye mopeder, deretter parade gjennom Grimstads gater etter utstillingen. Arr: Grimstad mopedklubb. Info: 98821971.

### 3. Vaormonstring i Sogndal.

Sogndal sentrum fylles med veteran- og hobbykjøretøy fra kl.10-15. Arr: Sogndal Amcar Klubb. 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.

### 4. VW til Tusen #30,

Tyrigrava Kro, Vinterbro. Kl.10-15. Arr: [www.follovwklubb.no](http://www.follovwklubb.no)

### 10. Biltreff på Lena.

Lena, Østre Toten. Kl.20-23. Arr: Domestic Crew. Info: Facebook.



**10. Grenseløst marked på Skandinavisk Motorsykkel Center Magnor (SMC).** Motor, antikk og kuriosamarked. K. 10.00-16.00. Info: +47 954 02 299 eller post@skandinaviskmc.no

**11. Italiensk Kjøretøydag.** Bergens Tekniske Museum. Kl.12-16. Åpent for alle italienske kjøretøy. Info: www.bergensteknis-kemuseum.no

**11. Bagasjeromsmarked/bruktmarked.** Nostalgilåven, Nøklundsveien 9, Eiken. Kl.13-17. Arr: Nostalgilåven AS. Info: Facebook.

**11. Right On Haugesund 2025.** Raglamyrsenteret, kl. 11-15.30. Alt av entusiastkjøretøy velkommen. Arr: Amcar Karmsund.

**18. Bil- og motorsykkeltreff.** Ved Norsk Jernbanemuseum, Hamar. Kl.11-16. Gratis inngang for kjøretøy og publikum. Salg av mat og drikke. Litt musikk blir det også. Info: Facebook

**23-25. Hunderfossen Summer Meet 2025.** Hunderfossen-treffet er tilbake i 2025! Her gjenskapes det legendariske biltreffet som startet opp på 70-tallet. Åpent for alle biler uansett merke og nasjonalitet. Velkommen til Lillehammer i mai! Arr: Hunderfossen Summer Meet. Info: www.hunderfossensummermeet.com

**23-25. Gatebil Season Start 2025.** Vålerbanen. Gjør deg klar for årets første Gatebilfestival på Vålerbanen. Arr: Gatebil.no Info: www.gatebil.no

**24. Hegra Veterantreff.** Fra kl.10. Mer info kommer. Arr: Hegra Veteranmotordag.

**24. Biler før 2000.** Biler som er laget før 2000 stilles opp for alle skuelystne. Kokstad Handelspark fra kl.18. Info: Facebook.

**24. Spilehjulsløpet.** Kl.11 på Særheim, Postvegen 212, Klepp Stasjon. Alle kjøretøy fra 1960 og eldre velkommen. Løpet foregår i kjente, lite trafikkerte veier fra Særheim og utover Jæren og tilbake. Arr: Gammelbilens venner og NVMC avd. Sør Rogaland.

**24. Mazda Retro Treff.** Mobile Mazda Forhandler, Sørlandsparken kl.10-15. Arr: Vennesla Veteranbilklubb og Mobile Mazda Forhandler.

**25. Årets første CC Ringerike treff 2025.** Vinterroveien 2, Hønefoss. Kl.13-15. Arr: Cars & Coffee Ringerike. Info: facebook.

**25. Wings and Wheels 2025.** Sola Flymuseum. Fra kl.12. Norsk sportsvogn klubb og Flymuseets venneforening inviterer til treff hvor en får se en rekke sportsbiler, samt åpent museum for å se lokal flyhistorie. Info: facebook.

**25. Veterantreff på Rømskog.** Ringsbyveien 254. Fra kl.11. Åpent for alt av veterankjøretøy. Kiosk-salg. Info: Facebook.

**29. Grenlandsrally.** Oppmøte og registrering ved Gumpens Auto kl.09. Starten går kl.11. Løpet går på naturskjønne veier i Grenland med poster langs veien. Innkomst i Brekkeparken. Arr: Grenland Veteranvognklubb. Info: www.gvk.no

**29. Veteran- og hobbykjøretøy utstilling 2025.** Borre Stasjon, Horten. Kl.11-15. Gamle Borre Stasjon fylles med veteran- og hobbykjøretøy. Alle er hjertelig velkommen. Inngang: bil kr 100, moped/mc kr 50, publikum gratis. Arr: Horten og Omegn Veteranvognklubb. Info: www.hovk.no

**30-31. Vårmarknad 2025.** Dyrskuplassen, Seljord. Kl.9-18. Kom og se flotte amcars, veteranbiler, mopeder, antikviteter og annet kjekt. 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.

**30.5.-1.6.2025 Italiensk vårtreff,** Olden. Arr: Norsk Moto Guzzi Klubb. Info: www.motoguzzi.no

**30-1. SCC Super Scenic 2025.** Årets utgave legges til Mørekysten. Sett av himmelspretthelga og bli med. Mer info kommer. Arr: SCC Super Scenic.

**30-1. Rally VMHK 2025.** Rally Sortland, Senja, Narvik. Arr: Vesterålen Motorhistoriske klubb. Info: facebook.

**31. Motorhistorisk Dag.** Sande i Vestfold. Kl.10-13. Kom med din veteranbil, traktor, MC, stasjonær motor. Premiering. Arr: Lions Sande og Sande Historielag. Info: 90963221.

**31. Riskatreffet 2025.** Fatland Jæren fra kl.10-15. Veterankjøretøy-treff. Alt på 2, 4 eller flere hjul er velkomne. Arr: Riska Motor og Veteran Klubb. Info: facebook.

## JUNI:

**1. VestFord 2025.** Gamle Borre Stasjon, Horten. Kl.11-16. Gamle Borre Stasjon fylles med europeisk og amerikansk Ford. Alle årganger er velkommen. Publikum gratis. Arr: Horten og Omegn Veteranvognklubb. Info: 91396274.

## UKENTLIGE TREFF:

**Cars & Coffee EAC Bilhistorisk Senter.** Asakveien 19, Sørum. Hver onsdag hele året kl.18-21. Alle kjøretøy velkomne. Telefon: 900 68 518. Arr: EAC Bilhistorisk Senter.

EAC Bilhistorisk Senter og Diner, åpent tirsdag til lørdag kl.11-19. Søndag kl.12-18.

**EarlyBird Coffee Guys Meet.** H. Jensseg Bakeri og konditori fra kl.07-09.30. Uformell samling for alle motorinteresserte. Fra lørdag før påske og ut oktober. Info: Facebook

**Treff på Bragernes Torg.** Første onsdag i måneden med første treff 1.mai. Oppmøte fra kl.18.

**Cars & Coffee at Burud.** Hver onsdag gjennom sesongen fylles parkeringsplassen til Motorhistorisk Klubb Drammen med alle slags kjøretøy. Kiosk-salg med pølser, brus og kaffe. Fra kl.16-18.30.

**Hobbykjøretøytreff på Norsk samferdselshistorisk senter.** Hver lørdag fra mai til og med september kl.10.30-14.00.

**1. Veterandag i Elverum.** Glomdalsmuseet fra kl.10. Årets tema: 1925-modeller og 1995-modeller. Alle veterankjøretøy er velkomne. Arr: Motorveteranene Elverum. Info: 99516799.

**6. VW Treff.** Øvre Skurubergsveg, Sørskogbygda. Kl.14-19. VW-treff hos Tor i Sørskogbygda. Åpen kiosk. Ta med noe å sitte på og bli med. Arr: Astrid Martinsen. Info: Facebook.

**7-8. BMWCCN Telemark/Landstreff.** Landstreff for BMW-frelste ved Skien Fritidspark. Mer info kommer. Arr: BMWCCN Telemark. Info: Facebook.

**7. Sørlandstreffet.** Åsbieveien 58, Arendal. For alle Volvo personbiler uansett type og årgang. Kl.10-15. Premiering kl.14. Arr: Sørlandstreffet. Info: Facebook.

**14. FuelFest Nova Spektrum.** AMCAR fyller 50 år og feirer med storslått samling i Nova Spektrum, Lillestrøm, fra kl.10-18. Ta med eget entusiastkjøretøy og fyll opp parkeringsplassen. Innendørs utstilling med mye heftig. Autoslalom i bakgården. Afterparty på kvelden. Arr: AMCAR Norway.

**14. Firdaløpet 2025.** Ved Dalavegen 4, Førde. Mer info kommer. Sett av datoen nå! Arr: Sunnfjord Veteranvogn Klubb. Info: Facebook.

**14. Fransk Bildag 2025.** Hydro-parken, Notodden kl.11-16. Åpent for alle franske biler. Arr: Citroen DS-IS og SM-klubben.

**20.22. Dokka Motorfestival.** Fra kl.12. Biltreff, boder, konkurranser, konserter og mye annen moro. Arr: Kultur og Utliv. Info: Facebook.

**21. Østfold Motorshow 2025.** Generalveien 6, Halden (Fredriksten Festning). Mer info kommer. Arr: Østfold Motor Show.

**25-29. Opelregisterets lands-treff.** Savalen i Nord-Østerdal. Arr: Opelregisteret. Info: www.opelregisteret.no

**29.10 års jubileumstreff.** C&C Ringerike feirer 10 år. Premiering av publikums favoritter. Inngang kr 50 pr bil. Vinterroveien 2, Hønefoss. Kl.13-15.30. Arr: Cars & Coffee Ringerike.



## AMCAR

### Aarnes AS

Tlf: 69 97 19 00  
Fax: 69 97 19 01  
Web: [www.aarnes.no](http://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](mailto:post@puc.as)  
Web: [www.puc.as](http://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](mailto:support@sarpsborgmotor.no)  
Web: [www.sarpsborgmotor.no](http://www.sarpsborgmotor.no)

### US Auto Parts

7434 Trondheim  
Tlf: 72 90 04 40  
E-post: [usap@online.no](mailto:usap@online.no)  
Web: [www.usautoparts.no](http://www.usautoparts.no)

## ANTIRUST

### Rettedal Bilkontroll AS

Web: [www.bilkontroll.no](http://www.bilkontroll.no)

### Rust Check

Tlf: 69 89 32 20  
E-post: [post@rustcheck.no](mailto:post@rustcheck.no)  
Web: [www.rustcheck.no](http://www.rustcheck.no)

## LAKKERING

### Colortec Norge

Billakker/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](mailto:bjorn.gui@lf-nett.no)

### Yrkesbil

Tlf: 23 03 66 00  
E-post: [abo@bilforlaget.no](mailto:abo@bilforlaget.no)  
Web: [www.yrkesbil.no](http://www.yrkesbil.no)

## FORSIKRING

### AMCAR Forsikring

Tlf: 72 89 60 00  
Web: [www.amcar.no](http://www.amcar.no)

### LMK Forsikring

[post@lmk.no](mailto:post@lmk.no)  
Øvre Slottsgate 2B 0157 Oslo  
Tlf: 22 41 39 00  
[www.lmk.no](http://www.lmk.no)

## BILDELER / VERKSTED

### Aarnes AS

Tlf: 69 97 19 00  
Fax: 69 97 19 01  
Web: [www.aarnes.no](http://www.aarnes.no)

### Eiker Motorshop

Tlf: 32 25 06 00  
Web: [www.eiker.com](http://www.eiker.com)

### Gasolin

Tlf: 35 51 52 20  
Web: [www.gasolin.no](http://www.gasolin.no)

### Huseby Autodeler

Deler til klassiske biler  
Tlf: 91 79 80 18  
[www.husebyautodeler.no](http://www.husebyautodeler.no)

### Jensen Autoglass AS

Adr: Fyrstikkbakken 2, 0667 Oslo  
Tlf: 977 64 555  
E-post: [post@jensenautoglass.no](mailto:post@jensenautoglass.no)  
[www.jensenautoglass.no](http://www.jensenautoglass.no)

### Pedersen's Racing

Adr: Torvli 14, 1722 Sarpsborg  
Tlf: 69 15 57 11  
E-post: [butikk@pedersens-racing.no](mailto:butikk@pedersens-racing.no)  
Web: [www.pedersens-racing.no](http://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](mailto:post@rabekkbil.no)  
[www.rabekkbil.no](http://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](mailto:kai.even@hotmail.com)

### US Auto Parts

7434 Trondheim  
Tlf: 72 90 04 40  
E-post: [usap@online.no](mailto:usap@online.no)  
Web: [www.usautoparts.no](http://www.usautoparts.no)

### Nordic Motortuning as

Greåkerveien 57, 1718 Greåker  
Alt i Bilelektronikk  
Tlf: 986 15 116  
[www.nordicmotortuning.com](http://www.nordicmotortuning.com)

### R.B.Auto AS

Deler til Corvette og Mustang  
Halden  
[www.rbautoparts.no](http://www.rbautoparts.no)  
Tlf: 994 48 313  
E-post: [rbauto@online.no](mailto:rbauto@online.no)

## SHIPPING

### Jetcarrier

Adr: Isebakkveien 75,  
1788 Halden  
Tlf: 69 18 40 30  
[jetcarrier.com](http://jetcarrier.com)

## VETERANKJØRETØY

### Phoenix

Adr: Broen 7, Ås industri-  
område, Tønsberg  
Tlf: 33 74 46 00  
[www.puc.as](http://www.puc.as)

### Spectra Auto Østfold AS

Adr: Ryggeveien 248, 1580 Rygge  
Tlf: 911 55 194  
E-post: [oyvind@spectraauto.no](mailto:oyvind@spectraauto.no)  
[www.spectraauto.no](http://www.spectraauto.no)

### R.B.Auto AS

Halden,  
[www.rbauto.no](http://www.rbauto.no)  
Tlf: 99448313  
E-post: [rbauto@online.no](mailto: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](mailto: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](mailto:post@classicautoservice.no)  
[www.classicautoservice.no](http://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](mailto:eriksen@karosseridesign.no)  
[www.karosseridesign.no](http://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](mailto:stredet@online.no)  
[www.automobilverksted.no](http://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](mailto:lator@latorskilt.no)  
Web: [www.lator.no](http://www.lator.no)

### Skilthandleriet

Adr: Blekeriveien 1, 1658 Torp  
Tlf: 907 74 765  
E-post: [post@skilthandleriet.no](mailto:post@skilthandleriet.no)  
[www.skilthandleriet.no](http://www.skilthandleriet.no)



# challenger

## V-217

# SPORT



Sjekk lagerstatus



V217 tilbyr to enkeltsenger i en van som bare er 6,36 meter lang. Du vil elske oppbevaringsmulighetene og det doble lokket under sengen som lar deg stue bort bord og stoler. Ideell for et par som ønsker å reise overalt, helt diskret

Vi har biler på lager for rask levering med 140HK og Automatgir, Solcellepanel, Webasto dieselvarmer, ryggekamera, infotainment system, skikkelig dusjkabinett +++

**Ta kontakt med oss allerede i dag for tilbud på din nye Challenger V217 Sport**

Lengde: 636cm Bredde: 205cm Totalvekt 3500KG (Førekort KI B)

Kampanjepris på lagerførte biler fra kr:

# 1 249 800,-

Velkommen til en trygg og hyggelig handel hos oss

Avd Bergen:  
Blindheimsvegen 91  
5131 Nyborg



**FRITIDSGÅRDEN**  
Tlf 55 39 81 50 - [www.fgb.no](http://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, svigermorsetelukk, 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**