



NORSK MOTOR VETERAN

Nr. 10-11 2025 – Årgang 35 – Pris kr 149,00



Sjelden svenske

TREFF-REPORTASJER

Klubb-besøk

BILÅRET
1925 I USA



Oppstandelsen

Kosmisk Mazda



Undervurdert Kawa

KONG HERALD



GRATIS annonsering i brukmarkedet!

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

PHOENIX US CARS

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



Denne sommeren har vært en av de varmeste på mange år, og vi avrunder med vårt tradisjonelle «Phoenix-Get-Together» lørdag 30. august.

Som alltid inviterer vi til vårt uformelle Sendags treff her hos oss den siste lørdagen i august. Vi ønsker velkommen til alle hobbybiler, også biler produsert utenfor USA. Alle typer amerikanske biler er selvsagt velkomne, men på grunn av begrensning i plass så er det kun hobbybiler som får parkere inne på hovedplassen vår. Det finnes andre parkeringsalternativer for dere som ikke kjører hobbybil, så er det bare å spasere inn porten

og nyte synet av alle de flotte bilene som dukker opp. Denne dagen kan du møte mange hyggelige entusiaster og genuine bilhobbyfolk. Phoenix har nå eksistert i 35 år og vi har utviklet oss til et komplett US-bilsenter. Vi leverer både nye og brukte amerikanske biler, delelager med over 25.000 delenummer på lager, moderne verksted og egen bilskadeavdeling. Denne dagen holder vi alle våre dører åpne inn til verkstedet og delelageret

sånn at du også kan se hvordan vi har det og jobber «bak fasaden». I år har vi også avtalt med profesjonelle folk som kommer med en catering-vogn på vårt «Get-Together». De lager og serverer fantastisk mat, så da kan lunsjen nytes her hos oss denne dagen. Vi ønsker velkommen til «Vårt lille stykke Amerika midt i Vestfold» denne aller siste lørdagen i august.

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

VELKOMMEN TIL ET LITE STYKKE AMERIKA MIDT I VESTFOLD!

DELELAGER OG VERKSTED FOR AMERIKANSKE BILER.



Vi gir rabatt til AMCAR-medlemmer!

PHOENIX US CARS

Et lite stykke Amerika midt i Vestfold!



KONTAKT OSS PÅ TELEFON:

33 74 46 00

E-post:

post@puc.as

ADRESSE:

Broen 9, 3170 Sem.

ÅPNINGSTIDER:

mandag - fredag: 08.00 - 17.00

lørdag: stengt (kun etter avtale)

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

Innhold

Hovedbilde forside: Tormod Granath-Magelssen

KJØRETØY

- 6 1964 Dodge Dart
- 18 1964 Chevrolet C60
- 30 1967 Volvo Amazon pickup
- 34 1990 Kawasaki ZX-10
- 42 2 x Triumph Herald
- 48 1985 Mazda 929 Coupé
- 54 1970 Volvo 142GT

KJØRETØY- OG MODELLHISTORIE

- 8 Dodge Dart
- 84 Bilåret 1925 USA
- 102 Wackenhut: Tysk påbygger

SAMFERDSELSHISTORIE

- 22 Internasjonal flyttetransport
- 40 Postkort fra Førde
- 70 Nå blir BP-Mack'en restaurert

TREFF OG ARRANGEMENTER

- 12 Gothenburg Classic Car Weekend
- 26 Jawa-klubbens Vestlandstreff
- 38 Trollvannstreffet
- 68 Veteranbrannbiltreff i Horten
- 74 Grenstreffet
- 92 Norgesløpet
- 96 Amcar Fuelfest
- 108 Nordisk Lancia-treff
- 112 Vognmannen

KLUBBER OG FORENINGER

- 62 Oppdal Gammelteknisk Forening
- 72 Indre Salten Motorhistoriske

BOKOMTALE

- 82 Lastebilens Århundre

PERSONLIGE TILBAKEBLIKK

- 28 Postmannen

DIVERSE

- 76 Frigjøringen av tvangsarbeidere



12

26, 38, 68, 74,
92, 108 og 112
Det har vært

en strålende **treff-sommer** og vi bringer reportasjer fra flere av dem i denne utgaven, blant annet **Norgesløpet** (bildet), som i år ble arrangert av Sandefjord og Larvik veteranvognklubb. Norsk Motorveteran var med som stolt sponsor av løpet, som ble en stor suksess i sommersol.

6 og 8

Stolpebil, drosjebil, og enda verre – gubbebil. Du var ikke amcar treffets helt hvis du dukket opp med en Dart sedan på 70- og 80-tallet. Vi har sett nærmere på historien til **Dodge Dart** som etter litt startvansker ble en stor suksess, også på det norske markedet. I tillegg har vi sett nærmere på en flott 1964-modell som får godt stell.



FASTE SPALTER

- 4 Leder
- 52 Tegnekontoret
- 100 Vognskjølet
- 114 Feit blanding
- 116 Bruktmarkedet
- 128 Arrangementskalender
- 130 Leverandørguiden

76

I april var det 80 år siden amerikanske styrker frigjorde Volkswagen-fabrikken og byen som da var kjent som «Stadt des KdF-Wagens», senere omdøpt til Wolfsburg. Byen var etablert der i forbindelse med Nazi-Tysklands bilprosjekt «KdF-Wagen», i dag kjent som Volkswagen Type 1, eller «Bobla», som skulle produseres på en stor nybygd fabrikk langs Mittelland-kanal i Niedersachsen. Ved fabrikkens ble ca. 7700 tvangsarbeidere og krigsfanger løslatt. Gjennom de åtte ukene som fulgte, skulle amerikanerne ta viktige avgjørelser for fremtiden til menneskene, byen og fabrikkens.

ABONNEMENT:

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

Kundeservice:

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

UTGIVELSESPLAN 2025

Nr.	I løssalg fra:
13-14	uke 40
15-16	uke 47
17-18	uke 51

ANNONSERING:

BRUKTMARKEDET:

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

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

FORRETNINGSANNONSER:

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

REDAKTØR:

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

FASTE RED. BIDRAGSYTERE:

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

ART DIRECTOR:

Tore Strøm

ANSVARLIG REDAKTØR/DIREKTØR:

Axel Walø

TEAMLEDER:

Alexander Øystå

Trykk: Egmont Printing Service

NORSK MOTOR VETERAN

Et blad fra

story house
EGMONT

POSTADRESSE:

Norsk Motorveteran
Postboks 4980 Nydalen, 0441 Oslo

BESØKSADRESSE:

Nydalsveien 12, Oslo

HJEMMESIDE: www.norskmv.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.

Fornuften seiret – til slutt!

Over 13 år har det pågått en viktig kamp som på mange måter har gått mediene, og folk flest, hus forbi. Kampen om sikringskvalitet på drivstoff, jeg snakker om bensin uten tilsetning av etanol.

Omsetningskravet for biodrivstoff ligger til grunn for innblanding av etanol i bensin. Fra 2023 fikk 95 oktan bensin inntil 10% etanolinnblanding, mens 98 oktan ikke er omfattet av omsetningskravet og er fritt for etanol foreløpig (selv om pumpene er merket E5). Frykten har vært at også denne bensinkvaliteten skulle få etanolinnblanding. Jeg skal ikke gå inn på hva som er problematisk med etanolholdig bensin. Det bør alle som er opptatt av motorer ha fått med seg nå.

Norsk Motorveteran var trolig blant de aller første som satte fokus på dette problemet, allerede i 2011, etter innspill fra Carl Henrik Størmer. Etter det har vi



Uventet hjelp: Johan Kristian Rud i MDG har fått nasjonal oppmerksomhet for sitt viktige bidrag for å redde 98 oktan fra Etanol-innblanding. Uten han hadde det kanskje ikke løst seg.

“Norsk Motorveteran var trolig blant de aller første som satte fokus på dette problemet, tilbake i 2011.”

hatt problemene med etanolholdig bensin på agendaen en rekke ganger i bladets spalter. Norsk Motorveteran har kjempet i motbakke i denne saken helt siden 2011. Forbrukerrådet, NAF og Drivkraft Norge ville ikke en gang gå inn for å merke bensinpumpene som E5 og E10, for å ivareta sikkerheten til kunder med kjøretøy av eldre årganger, som den gang utgjorde halvparten av den norske bilparken. Vi møtte til og med motstand fra noen veterankjøretøyklubber i denne saken!

Nå har det omsider ordnet seg, og det med hjelp fra uventet hold. Miljøpartiet de Grønnes stortingskandidat i Østfold, Johan Kristian Rud, har lagt ned en imponerende innsats i denne saken. MDG tok initiativ til et nytt lovforslag, og har jobbet iherdig med å skape engasjement og drive saken framover, og det på tvers av partigrensene. Det har ført fram, og sammen med FrP og, etter hvert,

de andre partiene, er det nå sikret flertall for etanolfri 98 oktan bensin på norske pumper, og regjeringen har fått en klar marsjordre om å innføre dette.

Organisasjonen Amcar har gått i bresjen på vegne av motorfolket og vært veldig synlige i debatten. FrP må også nevnes i denne sammenheng. De har ikke glemt saken, men sørget for å holde den på den politiske dagsorden i årevis. Men det måtte altså en MDGer til for å løse flokene, og få de forskjellige partiene til å se viktigheten i denne saken og enes om et felles forslag på tvers av partigrensene. Bravo!

Ellers er det interessant å se hvor mange som ville ta æren for det endelige resultatet, både når det gjelder politikere og enkelte organisasjoner, uten at de egentlig har så mye å skryte av. Til og med AP tok del av æren, selv om de var det siste partiet som ble med og stemte ja til forslaget.

Vi i Norsk Motorveteran har lov til å skryte av oss selv her. NMV har vært på

ballen gjentatte ganger siden 2011, og vi har brukt adskillig spalteplass på dette opp gjennom alle de årene som har gått. Det er vi stolte av!

At det nå endelig er ordnet seg er en stor og gledelig nyhet – ikke bare for alle kjøretøy- og båtentusiaster i vårt land, men også sett ut fra et beredskapsperspektiv.

Fornuften ser ut til endelig å ha seiret!



Tormod Granath-Magelssen
Redaktør



GASOLIN.NO

☎ 35 51 52 20

2-KOMPONENT SPRAYLAKK

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

295,-



BRUNERINGSSETT

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

GDB2613014

925,-



FRES M/ GIRKASSE - ISO30

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

HBM00208

36900,-



SVEISEMASKE

Med denne masken kommer du tett på sveisearbeidet. God fargegjengivelse. Justerbar DIN 9-13 + slipemodus. HBMH133272

990,-



PROFF M7 SODABLÅSER

Laget for profesjonelt bruk. Med individuell justering av luftmengde og sodatilførsel oppnår man fjerning av lakk. M7SX4101X

1240,-



KRYMPE- OG STREKKESETT

Lag hjulbuer, lykteringer og ruterammer på egen hånd! Med separate krympe-strekke maskiner slipper du å bytte kjeffer. Kapasitet: 1,2 mm. Dybde: 63 mm. HBM10227

3490,-



STARTPAKKE FOR EL-FORZINKING

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

2890,-



INDUKSJONSVARMER 1500W

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

5490,-



PULVERLAKKPISTOL M/5 EFFEKTTRINN

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

2590,-



BESKYTT BILEN DIN UTE OG INNE!

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



PIPESETT + LANGPIPESETT I TOMMER

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

895,-



BILINTERIØR

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



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. I Maks lengde: 5,5 m. M7SX4101X

14590,-





Dart 270: I forhold til basisutgaven Dart 170 har Dart 270 litt mer blank pynt utvendig og innvendig.

1964 Dodge Dart 270:

Dart i findressen

Dodge Dart er i utgangspunktet en rimelig amerikaner, men med blank helsvart lakk glir bilen elegant inn i omgivelsene når den parkeres foran inngangen til et fasjonabelt hotell.

Tekst og foto: Asbjørn Rolseth arolseth@online.no

Vi merket at flere hotellgjester på Losby Gods kikket litt ekstra på Dart'en, der den skinte i sola sammen med en annen svart sedan, nemlig hotellets egen Daimler. Kanskje hadde de liten kunnskap om veteranbiler og syntes Dart var like stilig som Daimler, hva vet vi. Selv om Dart'en er presentabel, har den lite annet enn fargen til felles med den mer noble engelskmannen.

Likevel – det hører med til historien at selv Slottsgarasjen har hatt et par svartlakkerte

Dart i bilparken. Og at Harald A. Møller A/S reklamerte slik for Dart: «Man får en følelse av at dette er en luksusbil med en gang man setter seg inn i den romslige kupeen».

Fra Brooklyn til Agder

I 1964 gikk en kjøpelysten norsk sjømann inn hos Dodge-forhandleren Bob Hirsch i Brooklyn. Han endte opp med en ny firedørs Dodge Dart 270, utstyrt med 170 cid Slant Six, trykknapp-automat, servostyring og radio. Bilen ble senere tatt med hjem til Aust-Agder og

registrert på I-skilter i 1969. På Sørlandet levde bilen et rolig liv, den ble lite brukt både av første, andre og tredje eier. Nå er den hos sin fjerde eier, Halgeir Knudsen i Lørenskog, som kjøpte bilen i Åmli i 2023.

Dart'en er et velholdt eksemplar med bare vel 82 000 miles på telleren. Halgeir hadde for mange år siden en helt lik Dart. Den ble solgt, men da denne bilen dukket opp på Finn måtte han bare slå til.

Om Dart kanskje ikke var den mest vanlige flyttegodsbilen, var den kompakte

Dodge'n en ganske populær amerikaner i Norge i 1964. Det var særlig drosjeeiere som sverget til Dodge – slik de hadde gjort siden 1920-årene. I 1964 kunne importøren Harald A. Møller A/S notere et salg på 82 nye Dodge personbiler, hvorav de fleste var Dart. Den passet bedre til norske forhold enn de store modellene.

«Dodge har alt»

Møller utga en norsk brosjyre for 1964 Dart med tittelen «før De kjøper bil – prøv en DODGE, den har alt». Dart-



programmet som ble markedsført i Norge dette året så slik ut:

- Dart 170 og 270 som firedørs sedan med 101 eller 145 hk og tretrinns manuell girkasse.

- Dart 170 og 270 som stasjonsvogn med 101 hk og tretrinns manuell girkasse.

- Dart GT som todørs hardtop med 145 hk og firetrinns manuell girkasse.

101 hk indikerer den minste sekseren på 170 cid, mens 225 cid-versjonen hadde 145 hk. Det var altså et nøkternt modellprogram Møller tilbød norske kunder. Ingen todørs sedan, ingen Dart GT convertible, ikke V8-motor og ikke automatgir.

Også i USA var kjøpergruppen til Dart fokusert på økonomisk bilhold, selv om flertallet der foretrakk automatgir. Den enkleste utstyrsversjonen, 170, var mest populær og ble produsert i 70 200 eksemplarer, hvorav bare 2200 biler hadde V8. Dart 270 ble produsert i 60 400 eksemplarer, derav 6700 med V8. For Dart GT var bildet et annet. Av 50 700 produserte i 1964 hadde 12 500 biler V8.



MA-merke: Det har ikke vært noe øldrikk i baksetet på denne bilen.

I fint selskap: 1964

Dart og 1988 Daimler Limousine. Den noble engelskmannen tilhørte opprinnelig British Embassy i Oslo. Siden 2010 eies bilen av Losby Gods AS i Lørenskog.

Fornøyd eier:

Halgeir Knudsen er glad for å kunne kjøre Dart igjen.



Ta plass: Økonomi-modell med god standard på interiøret.



1960: Første årsmodell Dart var en helt annen bil enn det de fleste forbinder med Dart-navnet. VD 91110 er en 1960 Dart Phoenix todørs hardtop, som det ble produsert drøyt 22 000 av. Bilen fikk norske skilter i 1963, men har vært avregistrert siden 2017. (Foto utlånt av Reidar H. Berg)

Dodge Dart:

Kastepil som traff blink

Dodge var god til å spille Dart. I løpet av fire modellgenerasjoner ble det solgt godt over 3 millioner Dart. Størst suksess hadde Dart i siste generasjon, men først måtte modellen gjennom en slankekur fra Large via Medium til Compact.

Tekst og foto: Asbjørn Rolseth arolseth@online.no



Stolpebil. Drosjebil. Og enda verre – Gubbebil. Du var ikke amcar-treffets helt hvis du dukket opp med en Dart sedan på 70- og 80-tallet. Bare Valiant og Rambler lå under på rangstigen, da kunne du nesten like godt holdt deg hjemme. Men tross lav status hos noen, har Dart et godt rykte og har vært en av de aller mest utbredte amerikanske bilene her i landet. Her tar vi et sveip gjennom Dart-historien, som etter en ujevn start ble en suksess-modell for Dodge.

Første generasjon Dart – 1960-1961

Bortsett fra Imperial fikk alle modeller fra Chrysler Corporation selv bærende karosseri i 1960. Det var et dristig trekk, som betydde et løft for produksjonskvaliteten. Men ikke for salget. Kundene var fortsatt skeptiske på grunn av problemene med modellårene 1957-59. Det gjaldt alle Mopar-merkene. Det tok tid å bygge opp tilliten blant kundene igjen, men Dodge satset på at den nye modellen Dart skulle bli stjernen i modellprogrammet.

Nykommeren Dart var en helt annen bil enn de senere kompaktmodellene som først og fremst forbindes med modellnavnet. Første årgang Dart var en mindre full-sizer (i USA kalt «intermediate») med samme akselavstand som Plymouth (118 tommer), mens de andre Dodge-modellene (Matador og Polara) hadde 122 tommer akselavstand – identisk med DeSoto og de minste Chrysler-modellene. Dart stasjonsvogn hadde også 122 tommer.

Dart kom i tre utstyrsversjoner (Seneca, Pioneer og Phoenix) og i alle vanlige karosseriutgaver. Dart var priset direkte mot «Car C» og «Car F», som Dodge valgte å kalle konkurrentene i sine sammenligningsannonser. I tillegg til 361 cid V8 ble Dart levert med to nye motorer. Den ene var 225 cid Slant Six, den andre 318 cid V8. Begge ble så populære at de hang med i Dodge personbiler utover 1980-tallet og i nyttekjøretøyer gjennom 90-tallet. 1960 Dart oppnådde et produksjonstall på over 320 000.

Ansiktsløfting i 1961

1961 Dart fikk ny konkav grill med hovedlyktene plassert i grillen, enklere støtfanger foran og halefinner som «mot normalt» var høyere i forkant



1960: 1960 Dart Pioneer V8 6-seters stasjonsvogn er ikke noe du ser hver dag, heller ikke hvert år. VE 83954 er nettopp en slik bil, som ble førstegangsregistrert i Norge i 1992 og nå hører hjemme på Tverlandet. Dart Pioneer var direkte konkurrent til Chevrolet Bel Air, mens den dyrere Dart Phoenix utfordret Impala og den rimeligere Seneca var et alternativ til Biscayne. (Foto utlånt av Reidar H. Berg)

enn bakkant. Særlig det siste påfunnet var omstridt. Sett bakfra hadde Dart et spesielt design, med innsvingt avslutning på finnene. Helhetsinntrykket virket usammenhengende og var en «turn-off» for mange potensielle kunder. En kommentator mente at det så ut som hver halvpart av bilen var designet av to uavhengige avdelinger og skjøtet sammen etterpå.

I 1961 gjorde Dodge et nytt trekk for å være mer konkurransedyktig i kompakt-segmentet. Det skjedde med en egen utgave av Plymouth Valiant under navnet Dodge Lancer, en modell i samme prisklasse som

Ford Falcon og Chevrolet Corvair. Den slo an, slik at hver tredje solgte Dodge var en Lancer. Men det gikk ut over Dart, som endte med en produksjon på ca. 180 000 i 1961. Den kraftige nedgangen skyldtes både intern konkurranse med Plymouth og at Dodge ikke var helt heldig med utseendet på 1961 Dart.

Andre generasjon Dart – 1962

Andre generasjon Dart var en mindre bil enn tidligere, med akselavstanden redusert til 116 tommer. Designet var nytt, nærmest en oppblåst versjon av Valiant / Lancer. Linjeføringen



1961: Dart Seneca firedørs sedan anno 1961 kom til Norge i 1962. DA 84454 har vært ute av trafikken helt siden 1990, men fikk en ny eier i Halden for 10 år siden. Tiden vil vise om den kommer sterkt tilbake igjen. (Foto utlånt av Reidar H. Berg)



1962: Den røde er andre generasjon Dart, med 116 tomers akselavstand og spesiell front og bakpart. Den hvite er Lancer, som med 106,5 tomers akselavstand var en kortere og smalere bil.



1964: Denne 1964 Dart GT ble solgt ny til en møbelhandler i Ski i desember 1963. Bilen er utstyrt slik importøren valgte å markedsføre Dart GT i Norge, det vil si med 225 cid sekser og firetrinns gulvgir – en kombinasjon som var svært uvanlig i USA. C-72648 ble presentert i NMV nr. 8-2012. (Foto: Asbjørn Rolseth)



1966: Siste årgang av tredje generasjon Dart fikk ny grill i eloksert aluminium. D-66270 er en 1966 Dart GT Convertible med 273 cid V8, som ble norsk i 2009 og hører hjemme i Tistedal. (Foto: Asbjørn Rolseth)



1965: Dart stasjonsvogn er sjelden å se. KT 24661 er en 65-modell med 225-motor som nå er hos eier nummer 10 siden bilen ble norskregistrert i 1970. (Foto: Asbjørn Rolseth)



1968: Dart GTS Convertible, en av bare 403 produserte, ble importert som et svært dårlig objekt i 1994 og topp restaurert av Lars Gunnar Stene fra Greåker. GTS ble levert som Coupe og Convertible med 340 cid V8 på 275 hk som standardmotor. (Foto: Asbjørn Rolseth)



1970: PC15390 er en 1970 Dart Custom med 225 cid sekser som ble førstegangsregistrert i Grimstad i 1972. Her fotografert på biltreff i Birkeland i 2011. Dagens eier bor i Solør. (Foto: Asbjørn Rolseth)

var dristig, men virket ikke særlig harmonisk. Karosserisidene fikk en mer markert profil, mens fronten hadde et uvant utseende, med nærlysene plassert helt ute i hjørnene og fjernlysene inne i grillen – mye høyere enn de ytre lyktene. Plasseringen av baklyktene var også i lignende stil.

I publikums øyne var ikke den nye Dart helt vellykket. Produksjonen sank til ca. 146 000 for modellåret 1962. Dodge-ledelsen måtte innse at de hadde satset feil. Virgil Exner, Chryslers designsjef siden 1957 og halefinnenes far, ble utpekt til syndebook og måtte gå av.

Tredje generasjon Dart – 1963-1966

Med tredje generasjon fant Dart sin rette plass i modellprogrammet. Det ga liten mening å tilby to ulike biler i økonomiklassen, derfor ble Lancer droppet. Isteden var Dart nå en helt ny kompakt-modell. Den skulle bli en fulltreffer for Chrysler Corporation, som ellers ikke hadde så mange suksess-historier å skryte av på 60- og 70-tallet.

1963 Dart fikk helt ny design signert Elwood Engel, med ren linjeføring der alle spor etter Exners innflytelse var borte. Dart virket friskere i linjene enn Plymouth Valiant, som også kom i helt ny utgave i 1963. Valiant var dessuten en mindre bil med 106 tommer akselavstand i forhold til Darts 111 tommer. Eneste motor på programmet for 1963 var Slant Six i to størrelser, 170 cid / 101 hk og 225 cid / 145 hk. Fra 1964 kunne Dart også leveres med 273 cid V8 som option. Kombinasjonen av lett kompaktbil og V8 ble en populær løsning, ikke minst da effekten ble økt fra 180 til 235 hk i 1965. 1966-modellen beholdt samme akselavstand, men fikk ny grill og mer profilerte karosserisider.



1973: RE 33383 er en 73-modell Dart Swinger 225 cid, som ble førstegangsregistrert i Stavanger i 1974. Her fotografert på Bilens Dag på Hellerudsletta på 90-tallet. Dagens eier bor i Holmestrand. (Foto: Asbjørn Rolseth)

Produksjonen av tredje generasjon Dart gikk først opp og så ned. Ca. 154 000 i 1963, ca. 195 000 i 1964, ca. 207 000 i 1965 og ca. 113 000 i 1966. GT-modellene (hardtop og convertible) av denne generasjonen er ettertraktet som samlerbil.

Fjerde generasjon Dart – 1967-1976

Fjerde generasjon ble den mest vellykkede Dart. Akselavstanden på 111 tommer ble beholdt (bortsett fra noen sporty utgaver som hadde 108 tommer), men designet var helt

nytt. Stilen var ganske tradisjonell – «kjedelig» i noens øyne, men med svært god aksept i massemarkedet. Med årlige endringer i front og bakparti ble karosseriet beholdt i hele perioden.

Fabrikken droppet modellene som solgte dårligst, som stasjonsvogner og rimelige convertible-utgaver, men krydret til gjengjeld modellprogrammet med sporty versjoner, som GT, GTS, Swinger, Sport og Demon. 273 cid V8 ble supplert med 340 cid V8 fra 1968 og 360 V8 fra 1974. Siste år med convertible var 1969.

Ny i 1974 var Dart-utgaven Special Edition, med vinyltak, velurseter, høyere utstyrsnivå og mer pynt både innvendig og utvendig. Produksjonstallene for fjerde generasjon så slik ut: 1967 – ca. 155 000, 1968 – ca. 172 000, 1969 – ca. 198 000, 1970 – ca. 210 000, 1971 – ca. 250 000, 1972 – ca. 263 000, 1973 – ca. 289 000, 1974 – ca. 260 000, 1975 – ca. 171 000 og 1976 – ca. 53 000.

I 1976 ble Dart produsert parallelt med Dodge Aspen. Aspen virket i utgangspunktet som en lovende avløser, men det viste seg snart at den ikke nådde opp til Darts nivå når det gjaldt produksjonskvalitet og holdbarhet. Chrysler Corporation satt på denne tiden med store lagre av usolgte biler, noe som førte til at mange overliggere av Dart ble førstegangsregistrert i Norge i 1976-77.

Den siste Dart

Etter at Chrysler fusjonerte med Fiat i 2010, dukket Dart-navnet opp igjen på en modell bygd på Fiat-plattform. Det var en forhjulsdrevet, kompakt sedan som ble produsert fra 2012 til 2016 i USA og Kina. På noen markeder ble bilen solgt under navnet Fiat Viaggio.



1974: Lav dollarkurs på 1970-tallet gjorde amerikanske biler mer konkurransedyktige i Norge. Harald A. Møller A/S kunne levere en Dart Custom firedørs sedan fra lager for 54 900 kroner i 1974. Det tilsvarer ca. 426 000 i dag. 1974-modellen i annonsen, DB 11554, ble førstegangsregistrert 22. november 1973. Etter å ha tjent 11 eiere på godt og vondt ble bilen vraket i 1997.



Gothenburg Classic Car Weekend:

«Omplassert» biltreff

Etter 31 år med Tjoløholm Classic Motor, hadde arrangementet vokst seg for stort og måtte flyttes. Resultatet ble Gothenburg Classic Car Weekend i stedet. Dermed ble det en litt røffere ramme rundt biltreffet – fra slott til industrifelt, men fint ble det.

Tekst og foto: Tormod Granath-Magelssen

Little Italy: Flere områder på Gothenburg Classic Car Weekend var øremerket spesifikke biler, enten det gjaldt produksjonsland eller merker. I tillegg til Little Italy fant vi Volvo Boulevard, Union Jack, Stars&Stripes, Die Auto Strasse og Porsche Strasse.

I 1993 gikk det første biltreffet på Tjoløholm Slott syd for Göteborg av stabelen. Dette skulle bli et av de beste biltreffene i Sverige, og vokste år for år. I 2024 kom over 1000 veterankjøretøy til arrangementet, men med det var grensen nådd. Det var på tide å flytte til et område med bedre plass. Resultatet ble ►



Fun, fun, fun: Skoda Fun skapte hodebry for Statens vegvesen da den ble lansert. Baksetene popper nemlig fram når bakvegen på pickuperen trekkes ut. Varebil eller personbil?



Hybrid: Skapergledden er stor hos enkelte. En customisert Victoria moped var konvertert til hybriddrift. Vi likte spesielt godt støtte utstyrt med en liten Converse-sko.



Norsk i Sverige: Jon Grasto fra Sarpsborg stilte med sin flotte 1941 Oldsmobile 76 Dynamic Cruiser i Göteborg.



Søt: Opel Kadett A Coupé var bare i produksjon i årene 1963-1965. Det var den dyreste av Kadett-modellene.



Toppøs brite: 1964 Hillman Minx cabriolet hører til sjeldenhetene.

Lindholmen i Göteborg, et legendarisk verftsområde som sammen med Götaverken, Lundby og Eriksberg befinner seg på Hisingen-siden av havneinnløpet til Göteborg. Nå er det lenge siden industriarbeidsplassene med skipsbygging forsvant fra området. I stedet har det blitt utviklet til et trendy boområde, med kaféer, restauranter, teknologibedrifter og undervisningsområder. De fleste av de gamle industribyggene står der fortsatt, med fint oppussede fasader. Et perfekt sted for en bilutstilling, eller biltreff om du vil.

Arrangørene hadde lagt opp til et stort arrangement med mange momenter. Blant annet hadde de samlet en del av bilene i spesielle områder med navn som stemte med bilene. Det var Die Auto Strasse, Little Italy, Volvo Boulevard, Stars&Stripes, Union Jack og Porsche Strasse. Mange av kjøretøyene var samlet i to store industribygg som hadde vært i bruk på det nå nedlagte Lindholmen Mekaniska

Verkstad. Mens mye var samlet på gater og torv mellom disse. Dermed ble det en fin miks av både biler og områder, som ga publikum en følelse av å være med på noe mer enn bare et treff med parkerte biler. Ellers var det både musikk, food-trucks, flyoppvisning og mye annet. Det ble antydning at det skulle være over 500 klassiske biler samlet i forbindelse med Gothenburg Classic Car Weekend denne gang, men det er en sannhet med modifikasjoner. Lørdagen kunne friste med godvær som gjorde at veldig mange tok turen for å oppleve det hele. Søndagen var dessverre preget av mye regn, noe som naturlig nok la en demper på publikumstilstrømmingen. Uansett tror vi dette arrangementet har kommet for å bli.

Har du lyst til å oppleve det hele «live» neste år? Eller kanskje delta med egen bil? Da må du holde av siste helga i mai 2026. Vil du stille med bil må denne registreres og godkjennes på forhånd. Mer info finner du på www.gccw.se



Estate car: Austin Allegro ser man omtrent aldri lenger, og stasjonsvogn-utgavene er enda sjeldnere enn sedanen.



Rask: 1954 Arnolt-Bristol bygget av Carrozzeria Bertone i Italia. Motoren er en Bristol Bs1 MK II, sekssylindret med hemisfæriske forbrenningskammere og en effekt på 148 hk.



Boxer: Uvanlig Lancia Gamma Coupé utstyrt med en firesylindret boxermotor på 120 hk.



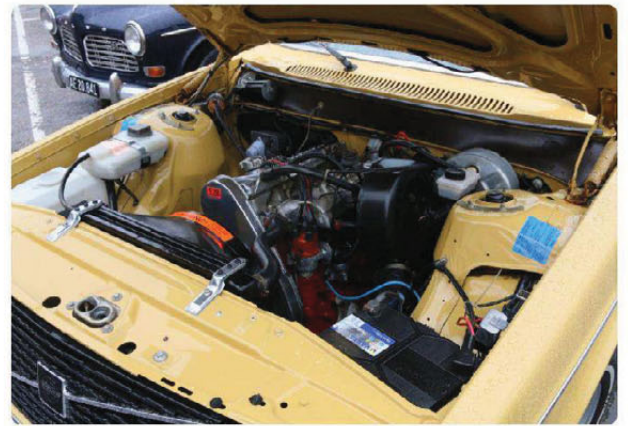
Campingplass: Et eget område var satt av til klassiske campingvogner. Der fant vi denne lekre Vauxhall Cresta PA.



Førkrigs: 1947 Peugeot 202 med klare aner fra 30-tallet. Modellen ble lansert i 1938.



Hissig: Alfa Romeo Alfasud Super har originalt en firesylindret boxermotor på 1.3 liter og ca. 70 hk, mens denne har blitt utstyrt med en 1.7 liter på 140 hk.



Superstrøken: 1977 Volvo 242 DL med ultralav kilometerstand. Pierre Carlsson i Stömstad er den stolte eier, og han er ikke redd for å bruke bilen. De stilige felgene er egentlig Volvos ambulansefelger, kunne han fortelle.



Trøtte bein: Da er det greit med en pust i bakken.

Istid: Herlig 1946-1948 Chevrolet lastebil med påbygg for transport av is, eller «glass» som svenskene sier.



Vått: Søndagen ble en grå og våt dag i Göteborg.



Lav totakter: I en verden av fete biler er det noe herlig med folk som satser på en østtysk Trabant, komplett med senk.

Madland Bilverksted AS

Bremseverksted siden 1952

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

www.bremseband.no

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

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

I 1976 anskaffet Amcar denne lastebilen, som ble bygd om til biltransporter og benyttet til blant annet å frakte utstillingsbiler til deres Motorama-utstillinger. Nå har lastebilen gjenoppstått takket være Kåre Jørgen Underhaug, som kjøpte den allerede da han var 12 og har lagt ned en imponerende innsats i restaureringen. Legenden er tilbake!

Tekst og foto:
Tormod Granath-Magelssen

Amerikanske lastebilmerker var blant de ledende på norske veier før i tiden. Før andre verdenskrig var Chevrolet den suverene salgslederen, etter krigen gjorde de det også bra, selv om konkurransen tilspisset seg med flere merker og med inntoget av dieselmotorer. I 1956 var Chevrolet fortsatt blant de fire mest solgte lastebilmerkene her i landet, deretter begynte nedturen.

Noe av suksessen til lastebilene fra Chevrolet var at de bød på gjennomprøvede løsninger. Motorer og drivlinjer som holdt det de lovet, og var enkle å reparere. Chevrolets velkjente toppventilerte rekkesekker hadde hengt med siden 1929, selv om den ble videreutviklet underveis, og hang med veldig lenge. Fra 1955 kunne man også tilby en moderne V8, men det var sekseren som var den mest populære i Norge. Lastebilserien til Chevrolet var inndelt etter vektclasser og hadde betegnelsene C50, C60 etc.



1964 Chevrolet C60: Gjenoppstått legende



Velkommen inn: Det er lagt ned et omfattende restaureringsarbeid og hele bilen framstår som ny, komplett med nye setetrekk i original utførelse.



Detaljer: Ingenting er overlatt til tilfeldighetene.



Gjennomført: Amcars gamle lastebil har gjenoppstått og er nå nydelig restaurert av Kåre Jørgen Underhaug i Jondal.



Lastebileier: Kåre Jørgen måtte ta tungbillappen for å nyte av sin flotte C60. Litt tung i gearoverføringene, krever litt innsats. To-speed bakaksel betjenes med den lille ekstra bryteren på gearspaken og gir mange utvekslinger.

Utover 50-tallet ble frontene på lastebilene stadig mer aggressive og med doble lykter og "airscoop" så de veldig tøffe ut på slutten av 50- og starten av 60-årene. I 1962 ble fronten mildere, de doble lyktene ble erstattet med enkle, scoopene forsvant og blinklysene ble integrert i grillen.

Amcar

Mange kjenner nok igjen VD

77000 som vi omtaler her, en 1964 Chevrolet C60. Amcar-lastebilen, tenker du kanskje og får minner fra 1980-årene. Ganske riktig, det er nok i den perioden lastebilen fikk størst oppmerksomhet. Amcar kjøpte lastebilen i 1976, fikk den bygget om til bilfrakter med kjørebuer, og brukte den flittig. Ikke minst ble det mange transportoppdrag i forbindelse med alle Motorama-utstillingene.

Bare i 1977, da Motorama ble avholdt på Sjølyst, gikk Chevroleten åtte turer mellom Trondheim og Oslo.

Norsk Motorveterans trofaste medarbeider Asbjørn Rolseth husker lastebilen med glede.

– Jeg var ansatt i Amcar og kjørte lastebilen flere ganger. I 1984 hadde jeg hentet en Porsche i Drammen som skulle stilles ut på Motorama i Trondheim. Underveis ble jeg

vinket inn på kontrollplassen i Øyer, men det var bare fordi de ville se nærmere på lastebilen, som de syntes var så fin. Så ble jeg ønsket god tur videre. Jeg minnes den som en rask og lettkjørt lastebil som passet godt til langtur, sier Asbjørn.

Glemte den aldri

En dag for 25 år siden, var en guttepjukk på 5 år med sin pappa på tur i hans taxi. De



På smale veier: På vei til fotografering i åsene over Jondal i Hardanger.

Sterk sekser: 292 cid og 165 hestekrefter.



Grom lyd: Fint eksos-anlegg gir grom lyd fra den store rekkeseekseren.



Tidsriktig: I samarbeid med Amcar har bilen fått reproduserte logoer identiske med de Amcar hadde på bilen da det begav seg.



Detaljer: Lekker låsbart tanklokk. Motoren drar nok bensin om ikke tyver skal forsyne seg også.

kjørte i Bergen og der skulle guttungen få en åpenbaring.

– Der så jeg en Chevrolet lastebil fra 1964. Det er den første lastebilen og amerikanske bilen jeg husker, og jeg glemte den aldri, forteller Kåre Jørgen Underhaug, da vi besøker ham i Jondal i Hardanger.

Lastebilen er nettopp VD 77000, den smått legendariske bilen Amcar benyttet til å transportere utstillingsbiler med. Kåre Jørgen fikk ikke lastebilen ut av tankene og maste stadig på faren om han kunne kjøpe den til ham.

– Til slutt ga pappa opp og sa at i så fall måtte jeg spørre eieren selv. Han visste nemlig at mange hadde forsøkt å kjøpe lastebilen, men eieren ville ikke selge. Til hans overraskelse og irritasjon fikk jeg ja mot 3000 kroner, og lastebilen ble fraktet til Jondal. Da var jeg 12 år gammel, og pappa trodde nok ikke det skulle bli bil av denne igjen, forteller han med et skjevt smil.

Chevroleten var nemlig i veldig dårlig forfatning og rusten hadde overtatt store deler av førerhytta. Da vi var innom Jondal og Kåre Jørgen i

2022, for å lage reportasje på Jondal Motormuseum som han har bygd opp, sto objektet der delvis nedplukket og det så ut til å være en stor jobb å få den på "beina" igjen. Men de som kjenner Kåre Jørgen vet at han er full av pågangsmot, i tillegg til å være dyktig med både sveiseapparat, verktøykasse og lakkeringsapparat. Resultatet ble svært vellykket og i oktober i 2024 ble lastebilen EU-godkjent etter 2,5 års innsats. Alt har han gjort selv!

Tre hytter ble til en

Som nevnt var lastebilen svært rusten da den havnet i Jondal, spesielt hytta hadde fått store angrep. Skadedeler til disse lastebilene er svært vanskelige å oppdrive, men Kåre Jørgen har fått tak i deler fra flere vrakbiler, så det har gått med tre lastebilhytter for å fullføre en.

– Da Amcar hadde bilen hadde den blant annet stigtrinn i aluminium. Jeg fikk tak i rustfrie originale stigtrinn fra en brannbil i USA, via en Facebook-gruppe for Chevrolet C50 og C60. De originale speilene fikk jeg fra en huggebil i USA. Jeg bestemte meg tidlig



Den gang da: Asbjørn Rolseth har hatt mange timer bak rattet på lastebilen og sier: «Bildet er så vidt jeg husker fra 1984, da undertegnede var ansatt i ACCN / AMCAR. Kjørte til Drammen for å hente en Porsche som skulle stilles ut på Motorama i Trondheim (det var den gang en Porsche var et sjeldent syn). Ble vinket inn på kontrollplassen i Øyer, men det var bare fordi de ville se nærmere på lastebilen, som de syntes var så fin. Ønsket god tur videre. Rask og lettkjørt lastebil som passet godt til langtur».



Sikt: Originalt speilarrangement fikk Kåre Jørgen tak i fra USA.

for å bygge opp bilen slik den så ut da Amcar hadde den, men valgte å bygge et tidsriktig plan i stedet for biltransport-påbygget de hadde. Lastepanet fikk jeg fra et skogsvrak. Det var også dårlig så det er stort sett bare ramma med tippsylinder og hydraulikkopplegg jeg har benyttet. Resten har jeg bygget selv, sier Kåre Jørgen.

Han bestemte seg tidlig til å beholde registreringsnummeret VD 77000, og ikke velge det gamle originale. Det er jo det nummeret folk i dag husker. At den er lakkert opp i de samme

fargene er også helt bevisst, og selve prikken over i-en er de reproduerte Amcar-logoen som pryder dørene og er identiske med de som Amcar benyttet den gang.

Når det gjelder drivverket består det av Chevroletets store rekkesekker på 292 cid (4,8 liter) på 165 hestekrefter, firetrinns gearkasse og Chevrolet to-speed bakaksel, sistnevnte sørger for at lastebilen blir litt mer langbeint på den høyeste utvekslingen. Motoren skal ha blitt overhaldt en gang på 80-tallet, men dagens eier har

gått over det hele en gang til og byttet både pakninger og tetninger.

– Etter restaureringen har lastebilen rullet 1500 kilometer uten et feilslag, sier Kåre Jørgen fornøyd.

Prøvetur

Vi bestemmer oss for å kjøre en tur for å finne et egnet sted for fotografering. Kåre Jørgen ratter lastebilen ubesværet på de trange veiene, selv om gearskift mellom første og andre gear er litt problematisk, men det går. “Litt slitne synkronringer”, mumler han. Lastebilen er registrert med 9,5 tonn totalvekt, så han måtte ta tungbillappen i våres for å kunne kjøre den. Vi kjører oppover en bratt vei med ganske smal veibredde. De få bilene vi møter på stopper opp da de ser den massive fronten på Chevroleten. Turen i det flotte sommer været, blir akkompagnert av den grove eksoslyden fra den store sekseren. Rett og slett nydelig! Etter fotograferingen

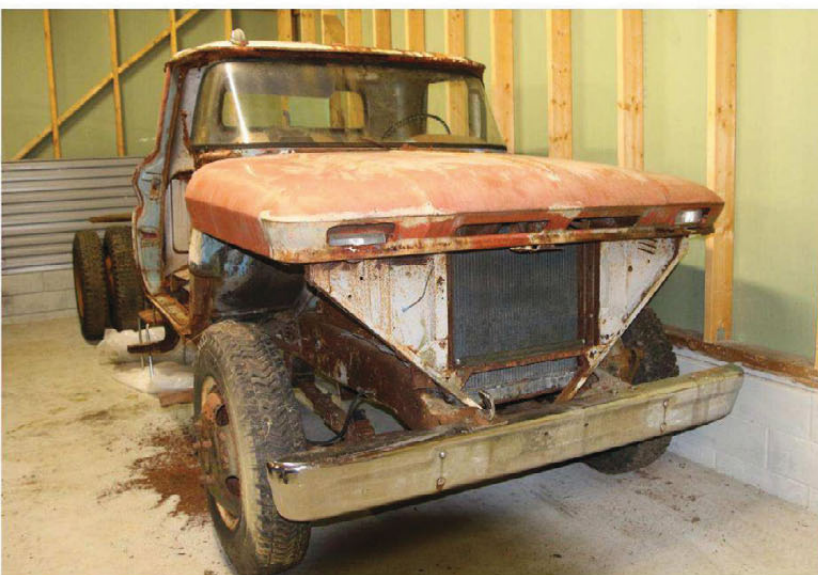
går turen ned til fergeleiet i Jondal.

– Nå syns jeg vi skal bytte plass. Du har sikkert lyst til å prøve den, sier han til meg.

Jeg er ikke vond å be, rigger meg til bak det store rattet, legger inn startgiret og drar i vei. Jeg blir positivt overrasket over hvordan den gamle lastebilen er å kjøre. Ganske så presis på styringen, litt tung i girskiftene, men ikke noe problem, og en sterk motor med godt bunndrag. Hytta med sine store vindusflater gir god sikt og de store speilene er nærmest vibrasjonsfrie og gir god oversikt bakover. Alt i alt en fin opplevelse!

– Det er veldig rart å sitte på i sin egen bil. Du er den første, bortsett fra meg, som har kjørt den etter at den ble EU-godkjent, sier Kåre Jørgen til meg.

Jeg er beæret over tilliten og Norsk Motorveteran gratulerer med en vel gjennomført jobb i bevaringen av en historisk viktig lastebil i Norge. At Amcar valgte å stille ut bilen under sin Fuelfest på Lillestrøm i sommer er nok en anerkjennelse til Kåre Jørgen Underhaug. Stas!



Dårlig: Slik så Chevrolet lastebilen ut da vi besøkte Kåre Jørgen i Jondal sommeren 2022.

Frogner Transportbyrå:

Internasjonal flyttetransport

Det var ikke noe problem å flytte til Sveits på 1960-tallet.
Bare å ringe til Frogner Transportbyrå som hadde løyve for
å kjøre Rutevogn i godstransport mellom Norge og Sveits.

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





LEIF KROHN ØRNLUND / OSLO MUSEUM

Langt overheng: «Spesialvogn for flytting og transport» forteller hva slags kjøretøy A-48451 er. På døra er det et symbol med teksten «I trygge hender. FTB».

Apent lasteplan med blafrende presenning duger ikke når møbler og innbo skal flyttes. Da må det spesialtransport til. Flyttevogner ble ofte bygd opp på busschassis med lang akselavstand og mykere fjærer, og med plass for sjauemannskap. Men også andre løsninger ble brukt. Disse bildene viser forskjellige kjøretøyer som tilhørte Frogner Transportbyrå i Oslo.

To flyttebusser

Etter krigen begynte flere norske firmaer i flyttebransjen å

satse på spesielle flyttevogner. Den eldste som vises her er en 1950 Volvo rundsnute med bensinmotor. Den gjorde tjeneste hos Frogner Transportbyrå til langt ut på 1960-tallet. Etter noen år fikk den selskap av en Scania-Vabis flyttebuss. Bak på et foto av den står følgende håndskrevne tekst:

«Scania-Vabis busschassis 4 syl dieselmotor 100 hk 30 kubikkm. volum. Bygget hos Iversen Karosseri A/S i Lier 1955/56. Total høyde 315 cm Lastekapasitet 2800 kg Design Birger A. Carlsen og Jan



Rundsnute: Volvo A-48451 er klar for sin første flyttesjau. Leveransefoto fra november 1950.



FOTO: LEIF KROHN ØRNLUND / OSLO MUSEUM

Full åpning: Panelbord i gulv og vegger på A-48451.

Carlsen. Ble brukt i nasjonale og europeiske flyttinger. Fantastisk komfort til sjåfør og mannskap. Plass i seter til 5 xtra menn samt at sittebenkens rygg kunne henges opp i taket m/ stropper, noe som ga 2 køyer de gangene vi var 2 sjåfører. Egentlig den beste flyttebussen på markedet tatt alt i betraktning, men den lave tonnasjen ga oss etter hvert problemer med ikke å laste for meget!» Birger A. Carlsen var innehaver av Frogner Transportbyrå, som ble etablert i 1925.

100 hk forteller oss at motoren var en D442, en direkteinnsprøytet dieselmotor på 6,3 liter, som ble produsert fra juni 1953. Motoren ble brukt i lastebilen L51 Drabant og busschassiset B51.

Det finnes flere bilder fra A.W. Iversen Karosserifabrikk i Lier som viser denne flyttebussen. På et av bildene ses kjennemerket A-48419, som også ble brukt på en ny Scania-Vabis flyttebuss levert i 1961. Den var bygd på et B75 chassis. Om den første A-48419 fikk et videre liv er ikke kjent. Risløkka trafikkstasjon finner ingen registreringsdokumenter som kan avsløre historien.

Rutevogn til Sveits

Flyttevogner bygd på busschassis fortsatte å være et vanlig konsept utover 1960- og 70-tallet, men Frogner Transportbyrå satset stadig på nye løsninger. Det er tydeligvis ikke noe nytt at nordmenn flytter til Sveits, for på 60-tallet hadde flyttebyrået et vogntog med rutevognløyve mellom Norge og Sveits.

Bak på bildet av Mercedes-Benz LP 334 med toakslet tilhenger er det skrevet: «Mercedes-Benz lastebil m/ henger registrert med 'Rutevogn' løyve mellom Norge og Sveits i 1960. Dette var ganske unikt å få til, og igjen brakte dette Frogner frem i 1. rekke på innovasjon og utvikling til å være det ledende».



A.W. IVERSEN KAROSSERIFABRIKK

Snart ferdig: Karosseriet på A-48419 er ferdigbygd og lakkert, bare dekor gjenstår.



A.W. IVERSEN KAROSSERIFABRIKK

Volumtransport: Inngangspartiet til Vigelandsparken ble ofte brukt som bakgrunn når nye kjøretøyer skulle fotograferes. Her er A-48419 klar for levering i 1961.



FROGNER TRANSPORTBYRÅ / IVAR STAV

På utenlandstur: A-48419 i en større europeisk by, muligens Stockholm.



Rutevogn til Sveits: Mercedes-Benz LP 334 var registrert som A-49110 med undertittel Rutevogn.

Bilen ble registrert som A-49110. Døra er merket «Expressverkehr Norwegen – Deutschland – Schweiz» (de var ikke helt heldig med navnet på alpelandet, som på korrekt tysk skrives Schweiz). LP 334 var i produksjon fra 1957 til 1963, med OM 326 sekssylindret dieselmotor på 10,8 liter / 200 hk. På den tiden var det fabrikkens største lastebilmotor, kapabel for en vogntogvekt på 32 tonn.

I 1969 var det tid for nok en ny løsning, nemlig en Merce-



Semi: Mercedes-Benz LP 1317 trekkvogn med semitrailer ble satt inn i flyttetransporten i 1969.



A.W. IVERSEN KAROSSERIFABRIKK

des-Benz LP 1317 4x2 trekkvogn med semitrailer. Her var reklameteksten «Spesialvogn for flytting og transport – Direkte fra dør til dør – Innen- og utenlands». Trekkvogna var registrert som 29-08-96. LP 1317 ble produsert mellom

1967 og 1971, med sekssylindret OM 327 dieselmotor på 8 liter. Som typebetegnelse indikerer hadde 1317 totalvekt på 13 tonn og motoreffekt på 170 hk. Frogner Transportbyrå eksisterer ikke lenger, men bildene forteller om et firma som ikke var redd for å satse på nye transportløsninger på 1950- og 60-tallet.

Reklameplass: Bakveggen på A-48419 er ferdig dekorert og utstyrt med TIR-skilt.

Jawaklubben Norges Vestlandstreff:

Vi kjører Jawa til vi går i grava!

Tekst og foto:
Christopher Skjæveland

Siste helgen i mai gikk Årets Vestlandstreff til Jawaklubben Norge av stabelen i Sandnes. Treff-gene-ral og Jawa-fantast Rolf Rørvik stelte i stand en fantastisk langhelg fylt med totaktsolje, langt inni en av byens grønne lunger. Vi telte ca. 20 sykler men langt flere enn 20 delta-kere. Noen tok turen i bobil med sykkelen bakpå, noen helt uten sykkel og noen kjørte langveisfra med sin Jawa. Det står det respekt av. Været var slik det ofte er på sør-vestlandet – lunefult. Men stemningen var god både inni og utenfor gapahuken!

Jawa-treffene har tendens til å bli fuktige uansett vær og det er ikke uvanlig at noen av syklene utsettes for eierbytter i de sene timer.

Rad og rekke: De fleste av treffets nyeste sykler var gruppert sammen. Tilfeldig?

Easy Rider: Jawa 350 Chopper med masse blankt er tøft.



Spennvidde: Mathias Midtgård (t.h, 29 år) og Gunnar Kasin (t.v, 78 år) var det vi først fikk fortalt treffets yngste og eldste deltakere. Dog skulle vi senere på kvelden bli opplyst om en deltaker på 84 år! Men han kom i bobil...



Kreativt: En av Mathias Midtgårds egne kreasjoner. Motoren ble opprinnelig kjøpt i Tsjekkia av bror til hans svigerfar i 2009. Tanken er donert av Rolf Rørvik, som også foreslo den nydelige sand-fargen sykkelen er lakkert i.



Tsjekkisk svenske: 1963 Jawa Six Days, først solgt til det svenske forsvaret. Nå sympatisk restaurert med crosser-stuk.



Perlene: Treffets perler i form av Rolf Rørviks høyst originale CZ 125 Sport (t.v) og Dag Andersens praktfulle 350 fra 1956 med matchende tilhenger. Dag er sykkelens andre eier og har eid den siden 1994. Rolfs CZ 125 Sport skal vi undersøke nærmere i en senere utgave.



Familiejuvel: Formann i Jawaklubben, Gunnar Haugland stilte med sitt familie-klenodie: en Jawa 250 fra 1960, som opprinnelig ble kjøpt ny av Gunnars grandonkel. Grandonkelen ble for øvrig født i 1899, som er viktig å få fram. Siden har sykkelens gått i arv i Haugland-familien slik slekt følger slekters gang. Gunnar endte opp som eier i 2022. Gunnar er en av dem som alltid kjører sykkel til treffene.



Petter Smart: Mestermekaniker og treffets nest eldste deltaker Gunnar Kasin stilte med blant annet denne Jawa 350 fra 1996 med egenutviklet dobbelt forgasseroppsett.



Siste sort: Denne røde Jawa 350en har også en Haugland-kobling: Dette er den siste sykkelens Gunnars far kjøpte ny, i 1993.



Ny Dag: Hvor ellers finner man to Jawa med tilhenger, hvor begge eierne heter Dag? Denne ekvipasjen eies av Dag Nedrehagen.



Løpshest: Gunnar Kasin stilte også opp med denne egenkomponerte Jawa løpssykkelen utelukkende bygd for flat-track-løp. Det ble sagt at denne hadde mer enn nok effekt til å skremme livet utav deg.

Postmannen

Av Jon Melvin Mølnås

En av de aller første, og kanskje aller siste, vi så som kjørte knallert var postmannen. Denne strevsomme statstjenestemannen hadde gått så utrolig lei av sykkel, ski og sparkstøtting, og ikke minst å traske til fots, at han gikk til anskaffelse av et meget enkelt kjøretøy for å utføre sin viktige gjerning til bygdens glede. Ja knallerten gjorde livet litt enklere kun sommerstid, ja og så i vårløsningen da selvsagt. Ellers skapte nok knallerten også litt hodebry sånn dann og vann, ellers også. Denne vår første motoriserte postfunksjonær tok sin stilling veldig høytidelig. Han hadde et sterkt utvidet cierskap til jobben han skulle gjøre. Der han nærmest bad om syndsforlatelse fra høyere makter om han en sjelden gang la feil brev i feil postkasse. Kort sagt en mann alle kunne stole på. I tillegg til dette så forlangte han også å bli verdsatt som statstjenestemann, og da i status like etter prest og lege. Det ble fortalt en gang han kom seilende på sin knallert, med postveska full av brev, at han møtte en syklist, som på grunn av litt uvøren omgang med sterke drikker, var skyld i at postmannen måtte ut i grøfta. Postmannen tok sterke ord i sin munn, men fikk dette til svar, før syklisten fortsatte sin ustøe ferd: «Kyss mæ i ræva.» Såret og vonbråten møtte han så en bekjent, og utrykte stor irritasjon over slik behandling av en som var i statens tjeneste. «Æ håpe verkele at æ træffe igjen den karen,» utbrøt han. Hvorpå den andre svarte: «Ja, mæn e du



så sekker på at han ment det så bokstavele som han sa da?»

Uniforma disse bygdens postbærere hadde var begrenset til en skjermhue, den gang. Og denne brukte han også til hjemmebruk. I tillegg til posten, drev også denne mannen et lite gårdsbruk. Naboene til denne postmannen var en såkalt løsarbeider, som tok på seg det meste han ble spurt om. Begge disse naboene hadde hette Nils, løsarbeideren med etternavnet Moa. Så kom en dag en skogtekniker, en som skulle blinke ut nytt hogstfelt, og han hadde behov for hjelpesmenn. Han hadde blitt sendt til Nils Moa som kunne være en mulighet. Vi nevnte også samme mann, da svarte skogteknikeren: «Hain Nils Moa e det hain æ møtt i fjøsdøra iført en utrulle skitat lagerfrakk og ei posthuv det, må tru.» Han ble sendt til den andre Nils.

Vi må i samme slengen også ta med en historie om disse to naboene. Han Nils Moa var som sagt løsarbeidskar, en som tok på seg tilfeldige jobber, også da i skogen. Nils hadde lenge gått og tenkt på å kjøpe seg en motorsag. Så tok han turen til byen

og kom hjem med en flott sag, innpakket i en pappeske. Selgeren hadde informert Nils om å studere bruksanvisninga nøy. Nå var problemet, at Nils ikke var noen lesehest, for å ta i litt forsiktig. Så han tok turen bort til naboen, postmannen, som han visste var stø i lesekunsten. Disse to ble enige om at postmannen skulle lese høyt fra det Nils kalte «Brukningsavisa», mens Nils selv skulle starte vidunderet. Postmannen leste og Nils dro i snora, uten at saga startet. Etter mange forsøk så skjedde naturligvis det som måtte skje, snora røyk tvert av. Da tok sinnet Nils. Han kastet fra seg saga og utbrøt: «Sei mæ tusan källes e det du les da main?»

Hva for knallert postmannen dro bygda rundt på, ja det vet vi rett og slett ikke. Vi vet heller ikke om han kjøpte denne sykkelny eller brukt. Derimot vet vi at dette ikke var noen kraftmaskin. Selv om postsekken ikke var av de tyngste, så var det strekninger at pedalene måtte brukes for å få fremdrift. Så det var slett ikke bare sommervarmen som gjorde at postmannen var svett under post-lua. For

denne uniformslua var godt plassert på hode, til alle årstider. I de bratteste utforbakkene, når knallerten ble skikkelig overmodig, brukte postmannen en snor over lua og under haka. Hjelm? Nei det hørte ikke til uniformsreglementet. Selv om dette postens transportmiddel nok hadde sine begrensninger, både terreng-messig, og ikke minst avhengig av årstidene, så lettet det kanskje litt. Fra vi husker tilbake så kom posten annenhver dag, og der kom også avisene, til de som abonnerte på slik luksus. Dette var naturligvis ikke optimalt. Å lese aviser fra dagen før var liksom ikke det samme, selv om man var vant til det. Så det ble et stort framskritt når melke bilen begynte som avisbud. Dette likte postmannen dårlig på tross av at postveska ble mye lettere. Nå tok det ikke så lang tid før også postmannen fikk litt mere å gjøre. Landet var nå kommet seg litt etter krig og nød, så nå så myndighetene seg råd til postgang hver dag. Da var det at postmannen tok det store skritt og ta førerkort for bil. Og vi vil tro at hverdagen hans ble en helt annen.

Nå har vi store beløp på konto spredd utover alle land, og vi regnes blant verdens rikeste. Vi har råd til ting vi ikke en gang drømte om på 60-tallet. Ja vi har fått skikkelig fart på vårt gamle fedreland. Men, når vi snakker om postgangen så er vi tilbake til 50-tallet oppe i bygda der vi vokste opp. For nå har vi plutselig ikke råd til å kjøre ut post mere enn annenhver dag igjen.



USA - NORGE

- vi har all frakt du trenger



GRATIS KONTO

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



ALLE KJØRETØY

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



OPPHEMNING

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



STANDBY

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

Hvordan kommer jeg i gang?

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

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

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

JetCarrier.com  TM


Tel: 69 18 40 30

1967 Volvo Amazon pickup:

Omvendt hockeysveis

Personbil-basert pickup må være bilverdenens svar på en omvendt hockeysveis, en frisyre som for alltid vil betegnes som «Business up front, party in the back». Her, i denne ombygde Volvo Amazon Herregårdsvogna fra 1967, er det «party» foran og «business» bak!

Tekst og foto: Christopher Skjæveland

Tor Stangeland lyder gjerne kjent? For et par år siden laget vi en reportasje om en fin, rød Opel Kadett B «Keimen» Coupé. Den er siden solgt, men da vi var der den gangen, sto det et prosjekt innerst i Tors verksted. Vi så straks at det var en Volvo Amazon, men det var noe annerledes med den. Noe som manglet. Taket! Taket strakte seg kun over førersetene. Og C-stolpene, hvor har de blitt av? Hva var den i utgangspunktet – en sedan, en todørs eller hva? Spørsmålene var mange og kun Tor hadde fasiten: En herregårdsvogn. Tor har på det tidspunktet en del igjen, så vi sier «takkk for oss» og går videre. Dog glemmes ikke prosjektet helt.

Det ligger i detaljene

Spol tiden frem et par år og undertegnede tråler «finn» slik en ofte gjør. Plutselig slår en blank, rød doning mot oss! Det samme korte taket. Lasteplanet der det skulle ha vært stasjonsvogn. Tor er ferdig med prosjektet og har lagt den ut for salg. Telefonen får ikke slått

nummeret hans fort nok. Vi må, MÅ få laget en reportasje før noen snapper den opp. Vi kunne ikke ha timet det bedre – Tor skal på hytta om et par dager og over helgen kommer det en dame fra Trondheims-traktene for å hente den. Snakk om flaks! Vi treffer Tor der vi «slapp ham» sist – i verkstedet sitt på Grannes, rett utenfor Stavanger by.

– Jeg må ha noe å holde på med, sier Tor i det vi møter ham. Vi skjønner at han har vondt for å sitte stille. Det som en gang var en delvis montert doning kun ikledd grunning og manglende det meste er nå blitt et rullende, rødglansende bilde. Prosjektet ble ikke startet av Tor, han overtok det. Mye var gjort, men mye gjensto også. Grovarbeidet, som å kappe bort det «unødvendige» stasjonsvogn-karosseriet, sette inn bakplate bak førerstolene og sveise den til B-stolpene, var gjort. Samt at det var sparklet og grunnet. Tor fikk dermed kose seg med «fit and finish» og mekanikken. Den som tror det bare er å klampe sammen noe og kalle det for «ferdig

Arbeidsklær: Amazon kler virkelig «arbeidsbukse» i form av et lasteplan.



ombygd» trenger ikke tenke tanken på å begynne engang. Bakveggen i kupeen er kledd med et panel trukket i vinyl og det er laget et aluminiums-beslag som pynter opp åpningen til bakruten. Tors egentlige plan var å bytte ut bakplaten med deler av bakluken fra nettopp en herregårdsvogn, slik at det ble ifølge ham selv «ordentlig Volvo», men når han

Tilbakeblikk: Sist vi besøkte Tor, så pickupen slik ut. Her er det lagt ned formidabelt arbeid!

fikk dette pyntepanelet laget til seg av en kamerat, syns Tor han like gjerne kunne la det være. Videre har Tor montert skjermene og justert dem med fine karosseriåpninger. Han fikk også spesiallaget treverket som omkranser lasteplanet. Den så litt uferdig ut uten. Etter



hellakkering og montering, så Tor at noe manglet der bak, under baklemmen. Et deksel, eller foring om du vil, mellom karosseri og støtfanger var borte. Delehaugen som fulgte bilen ble saumfart, så vel som verkstedet, men dekselet var rett og slett forglemt. Dermed fikk han laget et nytt sett, som attpåtil ble forniklet.

Selvgjort er velgjort

Tor er en «hands-on» type, som gjør mesteparten selv. Han lakkerer under panseret, innerskjermer, undersiden av bilen og inni dørene selv. I tillegg gjør han alt det mekaniske arbeidet. Hele bilen har vært i molekyler. Nye bremses og bremsesør, drivstoffslanger, hjullagre og alt. Alt er gjennomgått, smurt opp, restaurert eller byttet. Å montere ferdige deler er det gjeveste syns Tor – når det begynner å bli bil av det. Nye rustfrie støtfangere har han skaffet og montert, samt satt på noen passende felger. Egentlig ►

Personbil-lastebil: ... er et udda valg for noen, det eneste valget for andre. Når de ser så gjennomført ut som her, skal det godt gjøres å la være.

Rødblokk: Her hviler en B18A-motor. Nytt i 1967 er ny horisontal Zenith Stromberg 175 CD-2 forgasser, samt nye innsugs- og eksosmanifoiler og den fremste meteren av eksosrøret, hvilket økte effekten til 75 hk/DIN.



var de fornicket, men han syns de var så stygge i forniklingen at han heller tok frem sandblåseren og blåste dem rene til fordel for litt hvit lakk, som kler bilen godt og står i fin kontrast til den røde lakken. Han må ha noe å holde på med, vet du.

Bil-pickup

Amazon-pickupen Tor har satt i sammen er, så vidt vi vet, den eneste godkjent ombygde herregårdsvognen i landet. Et kjapt søk på nettet viser at Tor er i en ganske snever klubb hva gjelder

Sjelden sak: Det ble bare laget 73 000 eksemplarer av herregårdsvogna mellom 1962 og 1969. Best å ikke si det til noen ...

Amazon-pickuper (som ikke er EPA-traktor). Av kaliberet vi ser her, er det noen få i Sverige, en i statene og en blå en i England (bygget av en Volvo-forhandler på 80-tallet). To årstall går igjen: 1965 og 1967. De fleste er pent ombygget og ser svært troverdige ut i sin utførelse. Dog er det ingen av dem som har det fine treverket rundt planet. Det er tydelig at flere

Ned me'n: Baklemmen er laget av nedre del av bakluken fra herregårdsvogna. Legg merke til treverket.

Vrengte felger: ... og radialdekk. Skal vi tro Hr. Sunde, sitter nok denne også på veien som en hissig klegg.



Ønskebrønn: Reservehjulbrønnen er beholdt fra herregårdsvogna. Luka er fint innlemmet i planet. Viktig å være forberedt.



Omrammet:

Tor var ikke helt fornøyd med bakvinduet, men når en kamerat lagde denne bakplaten for å pynte opp, endret Tor mening.



På innsiden: Bøttestoler, stort ratt med hornring og lang girspak er klassisk Amazon.

Ess i ruter: Tor ville innledningsvis felle inn bakruten fra herregårdsvogna, men med tiden (og litt hjelp) ble den nåværende ruten en sikker vinner.



til live her i vesten også, i form av Ford Ranchero tilbake i 1957. Like udødeliggjort er også Chevrolet's utfordrer, El Camino – bilene som var smekre nok til å kjøre til kirken på søndagen uten å skjemmes, så vel som å frakte grisene til markedet på mandagen. Ettersom Volvo Amazon ikke er fryktelig ulik Chrysler 300, er den kanskje en pekepinn på hva Chrysler hadde kommet med, hadde de kastet seg på



Beslaglagt: Det forniklede beslaget mellom baklem og støtfanger er spesiallaget og passer perfekt. Det opprinnelige manglet i delehaugen.

Tresmak: Treverket er spesiallaget og kler bilen ypperlig. Det var siste finish for å få «ferdig bil» ifølge Tor.

mener Volvo burde ha kastet seg på bølgen av det som kalles «coupé utility vehicle» på engelsk og ble i sin tid «oppfunnet» i Australia i 1934 av Ford-designer Lew Bandt, som modifiserte en Ford Coupe ved å ikke bare montere et lasteplan bak, men å også integrere planet inn i bilens opprinnelige karosseri, det som fort ble kalt «ute» der nede er fortsatt i bruk den dag i dag.

Ford skal videre få æren for å ha brakt denne karosseritypen



Kjent fjes: Amazon er umiskjennelig. Dog drar man kjensel fra langt større doninger fra «over there». Plagiat var et ukjent begrep.

«ute-bølgen» et par år i forveien.

Sitter ikke stille

Selv om Amazonen nå har flyttet nordover, betyr det ikke en rolig pensjonisttilværelse for Tor. Nei, han må ha noe å holde på med og den heldige vinneren av hans tid denne gang er en Volvo Duett, også den rød med hvite innslag (ser vi en rød tråd her?). Foruten utvendig lakking, er det montasje av ferdige deler som gjenstår – det han liker ekstra godt.

– Det blir nok siste bilen jeg bygger opp, sier Tor med et lurt smil.

Vi har litt vondt for å tro Tor klarer å la være. Så får vi se da, om et par års tid, om det dukker opp en rød og hvit Duett på finn.



1990 Kawasaki ZX-10:

Klæboes «glemte»

ZX-10 føyer seg pent inn i rekken av raske motorsykler fra Kawasaki, men modellen fikk en kort levetid og ble produsert kun i 3 år, fra 1988–1990. ZX-10 var det ikke noe galt med, men hos Kawasaki skulle utviklingen gå fort, bokstavelig talt, så neste steg på stigen var ZX-11. Vi har dvelt litt ved ZX-10, en sportsmaskin som både er sjelden og sterkt undervurdert.

Tekst og foto:
Hallgeir Muren

når oppfølgeren ZX-10 sto klar i 1988.

ZX-10 ble på mange måter en modell «in between», og plasserte seg mellom GPZ1000RX som den avløste, og ZX-11 som ble avløseren. GPZ1000RX fikk blandet kritikk, og måtte tåle en del «pepper» fordi kjøreegenskapene ikke var som forventet. Forventningene var derfor store

Lett og solid ramme

Kawasaki jaktet nå hardt med mål om å spreng 300 km/t-grensen, og veien dit gikk via ZX-10. Med en toppfart opp imot 270 km/t nærmet den seg, og var samtidig en av de raskeste serieproduserte motorsyklene som var å oppdrive i 1988. Tidstypisk så



Motvind: Innbydende førermiljø med tilstrekkelig instrumentering, godt beskyttet bak den effektive vindskjermen.

oppgå de japanske mc-produ-sentene tallmaterialet hva angikk fartsressurser. Kvartmil-sprestasjonene spilte i så måte en viktig rolle i markedsføringen, og det er klart at når 0–402 meter gikk unna på under 11

sekunder, så beviste Kawasaki at de nok en gang var produsent av de raskeste motorsyklene.

Design og sittestilling var typisk sportslig på nykommeren ZX-10. Den var svært rask,



Edvin i fint driv: Han kan ikke få fullrost Kawasaki nok, og sier at «Den leverer på alle fronter».

og lettkjørt nok til sportslig kjøring på svingete veier. Komforten på de lange dags-etappene på motorvei i høye hastigheter sto heller ikke tilbake i forhold til konkurrentene fra Honda, Yamaha og Suzuki. Styrken til ZX-10 var kombinasjonen av en råsterk rekkefirer og et lett og svært stabilt chassis. Den profilerte aluminiumsrammen var svært vridningsstabil, og med 17 tommer forhjul og 18 tommer bakhjul, lot 1000-kubikkeren seg utfordre uten å vise svakheter. Å slippe løs 137 hk krevde en riktig kombinasjon av chassis, bremses, dekkdimensjoner og ikke minst styregeometri, og ZX-10 leverte hele veien.



Japansk sportsmaskin: Designet på ZX-10 er tidstypisk for slutten av 1980-tallet for de japanske sportsmaskinene. Helkåpen er svært aerodynamisk gir god komfort for føreren og bidrar til redusert luftmotstand. Det siste var sentralt i konkurransen om toppfartsrekordene.

Fint: Nedfelt tanklokk er en fin detalj og ganske praktisk dersom en bruker tankvæske.

Raskest i sin klasse

Adjektiver som best beskriver ZX-10 er rask, stødig, stabil og lettkjørt. I samtidige tester fra 1988 da modellen kom på markedet, målte den krefter med sine tre japanske konkurrenter Yamaha FZR1000, Honda CBR1000 og Suzuki GSX-R1100. Med de nevnte adjektiver i mente, og det faktum at ZX-10 gjorde unna stående kvartmil på 10,71 sekund, samt at toppfarten lå tett på 270 km/t, var det ingen over, og ingen ved siden.

Kawasaki hadde nok en gang levert, nettopp slik Kawasaki-eiere var vant med fra tidlig på 1970-tallet da Kawasaki H2-750 og Kawasaki Z1-900 fikk frem adrenalinene hos



Integrering: Blinklysene er pent integrert i kåpen foran og i fastbacken bak. Elegant og aerodynamisk.

mange unge menn i jeans og skinnjakke.

Klæboes Kawasaki

Edvin Klæboe fra Oslo fikk sin

første Kawasaki midt på 1980-tallet, nærmere bestemt en Kawasaki GT750. Sykkelen fungerte fint, var både kvikk og lettkjørt, men da det ble



Detaljer: Edvin tar ut ZXn på fine dager. Han kjøpte sykkelen for noen år siden av en kar i Stjørdal. Den var da fullstendig restaurert, og de få detaljene som Edvin ikke var helt fornøyd med utbedret han umiddelbart. I dag ser sykkelen ut som ny, noe som nok er en forutsetning for en mann som Edvin. Med over 40 år bak seg som flytekniker så overlates ikke detaljene til tilfeldighetene.



Bremser: Doble skiver foran med stor diameter og to-stempellede bremsekalipere gir effektive bremses, hvilket er påkrevd for en motorsykkel med en toppfart på nærmere 270 km/t.



familieforøkelse tenkte Edvin at han kanskje burde skaffe seg en sykkel som var bedre å sitte på for den vesle datteren. GTn var litt knapp, og da faren til den kjente GP-stjernen Kate Gulbrandsen annonserte en Yamaha XVZ1200 for salg ble det handel. GTn måtte forlate garasjen til fordel for touringssykkelen fra Yamaha. For far og datter ble dette en helt ny og mer trivelig sykkelopplevelse. Bak på Yamahaen satt

Alu: En av styrkene til ZX-10 var rammen som er laget av profilert aluminium. Sterk og vridningsstabil og kapabel til å håndtere de 137 hestekreftene som rekkefireren leverer på topp.

hun trygt og godt, men Edvin sluttet imidlertid ikke å følge med på modellutviklingen til Kawasaki.

En brukt ZX-10 god som ny
Det kom stadig brukte Kawasaki for salg, og flere fristet,



deriblant en ZZR, men den var relativt kostbar. Edvin kom etter hvert over en bruktimportert ZX-10 på Vestlandet. Siden den ikke var i den tilstanden som Edvin var fornøyd med så lot han den gå til fordel for en tilsvarende modell i Stjørdal. ZXn i Stjørdal var derimot strøken, og fremsto nesten som ny, så Edvin nølte ikke, og kjøpte den usett. Sykkelen ble levert hjem til Oslo med lastebil, og kjøpet var innertier.

Rask: Twin cam og 16 ventiler levner ingen tvil om at ZX-10 var «up-to-date» da den kom i 1988.

ZXn var restaurert av en tidligere eier i 2008 som tydeligvis ikke hadde spart på kronene. En finere 1990-modell, uansett merke, skal du lete lenge etter, for som Edvin sier: «Jeg er jo utdannet flytekniker, og har vel i blodet at ting skal være på stell».

AARNES

AMERIKANSKE BILDELER

HANSEN GROUP

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

TLF: 69 97 19 00

www.aarnes.no

Jellestadveien 35, 1739 Borgenhaugen

BREMS

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



WAGNER
Brake Products

Raybestos

DORMAN
NEW SINCE 1918

ALCARDONE

CLASSIC PARTS



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

ECKLER'S
Family of Automotive Parts Companies

MAC'S

Classic
INDUSTRIES

ELEKTRISK

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



ACDelco

MSD
IGNITION

STANDARD

DORMAN

MOTOR & DRIVLINJE

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



MOOG

precision
universal joint

TRANSTAR
TRANSAXIS 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

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 TILSETNING
PRODUKTER TIL MOTOR OG DRIVSTOFF I
KJØRETØY OG ANDRE MASKINER. DETTE FOR
ÅT 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.



SE MER AV VÅRT VAREUTVALG PÅ: WWW.AARNES.NO

SOLID ERFARING:

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

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

SOLID UTVALG:

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

Trollvannstreffet fyller 30 år

Tekst og foto:
Hallgeir Muren

Classic Honda Club Norge ble stiftet i 1992, og i 1995 arrangerte de for første gang kveldstreffet på Trollvann i Oslo. Årets treff var dermed nr 30 i rekken, og et aldri så lite veteranjubileum.

Trollvannstreffet som fant sted i mai samlet nærmere 40 entusiaster med sine klassiske Honda-modeller. Treffet er uformelt, men markeres like fullt med egen pin som generalen i klubben, Knut Hugo Hansen, hadde gleden av å dele ut. Hansen har vært med fra starten av, og var i sin tid en av initiativtagerne til både klubben og treffet. Klassikerne som rullet inn på plassen utenfor cafeen på Trollvannstua spente over et par tiår, med tidstypiske 60-talls sykler til flere så strøkne eksemplarer av den spektakulære rekkeseleksjonen CBX1000. Her er et knippe av syklene som var å se denne mai-kvelden, og vil du vite mer om klubben så finner du info her: www.classichonda.no

Grunnleggeren: Knut Hugo Hansen (m.caps t.h) dro i gang Trollvannstreffet allerede i 1995. Han var også en av initiativtagerne til klubben.



Sjarmør: Denne var nok et sjeldent syn for mange. Honda Motocompo på 50 kubikk. Styret m.m kan legges ned og da kan du ta den under armen for vekten er kun 45 kg. Snakk om sjarmør på 2 hjul.

Startet i det små: Det var de små modellene som viste vei for Hondas inntreden på mc-markedet på 1960-tallet.

Linjer: Honda CB450 Twin fra 1973 har litt engelske linjer over seg, og det liker vi.

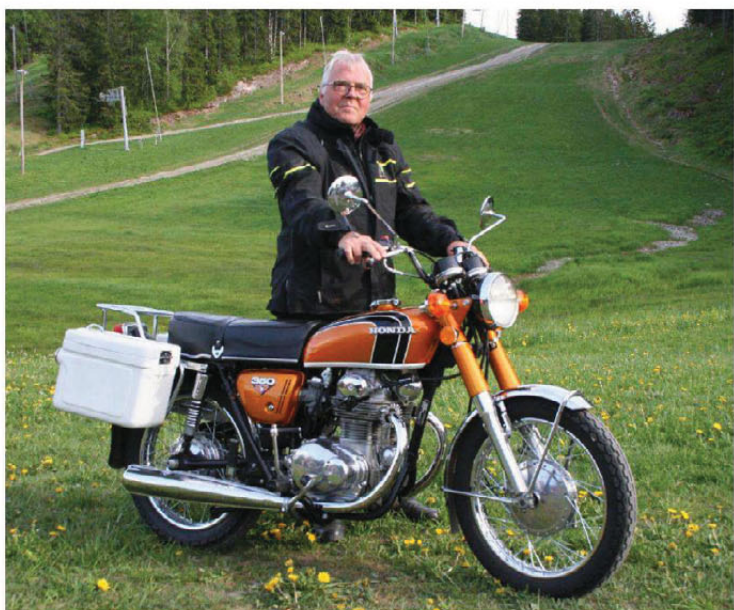




Café-kos: Honda GB500 er en fabrikkbygget caferacer. Sportsteksos, lavt styre og clubman-sal.



Sexy sekser: Det er kanskje ikke så merkelig at CBX1000 fikk en hel mc-verden til å måpe da den kom i 1978. En tverrstilt rekkesekker i sportslig innpakning var mer en mange kunne drømme om.



Erfaren: Trond Askeland har skrudd på gamle Honda-modeller siden han var 16 år, og har restaurert flere av de klassiske modellene. Han kom til Trollvann på den «trefemtien», nærmere bestemt en CB350Twin med tidsriktige sidevesker. Trond har restaurert den og resultatet er på grensen til «bedre enn da den var ny».

Ombygd: Aldri et treff for klassikere uten en caferacer, i dette tilfellet en ganske så ombygd Honda CB500.



Oppmøte: Med nærmere 40 sykler var det mye flott å se på Trollvann denne mai-kvelden.

Sosialt:

Uformelt med kaffe, utveksling av ideer og erfaringer og litt dekksparking.

Tøff: Lett modifisert CB750 Super Sport.



«Gute Reise» fra Fauske

Tekst: **Asbjørn Rolseth**

Denne gang har vi kjørt nordover og stoppet på Fauske, der sentrumsområdet rundt de to bensinstasjonene som ligger strategisk plassert i Storgata var et populært postkortmotiv. I den verste ferietrafikken var det travelt rundt pumpene. En som hadde sommerjobb på Esso tidlig på 1960-tallet forteller om en uheldig episode. Han var

drillet til å vaske rutene før turistene kjørte videre etter å ha fått fylt tanken. Fløy rundt bilen med bøtte og svamp, men fersk i jobben og litt stressa oppdaget han ikke at vinduet på førersida sto åpent. Tyskeren bak rattet fikk en våt svamp rett i fleisen.

Ordforrådet til vår venn strakk ikke til for å unnskyldte seg, så han fikk bare sagt det

han var opplært til: «Gute Reise!». Men han trøstet seg i ettertid med at fyren sikkert var en tidligere soldat som skulle se seg om på gamle trakter og vise familien hvor han hadde vært under krigen, så egentlig måtte han tåle såpass.

Stasjonene konkurrerer fortsatt i dag om gjennomgangstrafikken på samme sted. Shell med adresse Storgata 51

og Esso med nummer 57. Mellom dem fortsetter dagens E6 i retning Narvik, mens veien videre forbi Shell går til Bodø. Da disse bildene ble tatt på 1950-60-tallet, var det ennå ikke fast veidekke hverken på riksvei 50 gjennom Nordland eller daværende riksvei 785 til Bodø. De færreste biler hadde vinduspyler, derfor var det behov for å vaske rutene. 

I hovedrollen: Etter bilmodellene å dømme, er dette motivet knipset sent på 1950-tallet. Hovedrollen spilles av en gul 1953 Studebaker Champion firedørs sedan med kjennemerket C-43325. Den virker litt baktung og hadde lang vei hjem, eieren bodde nemlig i Fetsund og het Kristian Øines. Blant de andre bilene ser vi en Peugeot 403 med militært tresifret kjennemerke, en Opel og et par amerikanske drosjebiler. En kafé, flere butikker og folk i farta gir inntrykk av en travel dag på Fauske.



Oversikt: En litt annen vinkling med Shell-stasjonen nærmest. En tankbil i Shells fargeskjema gul og rød står med bakparten mot fotografen, som også har fanget opp en Commer Cob parkert utenfor postkontoret til høyre, en Ford Anglia i fart og en blå Chevrolet lastebil til venstre. Ved Arne Solviks bil- og traktorverksted i det blå bygget står det en gul Viking bergingsbil som ser ut til å være en militær «Canada-Chevrolet».



KUNSTFORLAGET AUNE



KUNSTFORLAGET AUNE

På vei nordover: Som veiskiltet viser, kommer Folkevogna W-12353 fra Mo og har lagt kursen nordover i retning fergestedet Røsvik og Narvik. Trekk over bagasjelokket beskytter lakken mot steinsprut. Utenfor Arne Solviks verksted står det en Trabant, en Wartburg, en motorsykkel og en rød traktor. Det stemmer godt med at Solvik var forhandler for de to østtyske bilmerkene pluss Farmall og McCormick. En liten kiosk på hjul frister med varme pølser og Diplom-Is. Men postkortet er pussig nok stemplet Vålåsøy den 29.6.1966. Det er sendt til «Kjære mamma og pappa» i Tromsø og underskrevet Turid og Magne, som forteller at «Nå skal vi begynne på turen over Dovrefjellet». Og der ligger Fauske-postkort derfra, men de hadde kanskje et til overs fra forrige tur nordover?

Overnatting: Den som trengte en pause i bilkjøringa, kunne ta inn på Fauske Hotell i Storgata 82. Her har feriegjestene parkert Folkevogn, Mini, Ford Anglia og Opel Caravan, mens den blå og gule Volvo varebilen merket Michigan Service tilhørte en omreisende tekniker med kompetanse på hjullastere. Michigan hjullastere, som ble importert av A/S Sigurd Hesselberg, hadde en sterk posisjon på det norske markedet, særlig på 60-tallet.



KUNSTFORLAGET AUNE



To generasjoner, samme bilsmak:

Trofaste til Kong Herald

«Jeg har hatt min Triumph Herald i 25 år, og den andre eide jeg for 25 år siden», sier Odd Svendsen (84) og flirer til Jonny Navelsaker (51). To kompiser forenet av én felles bilmodell.

Tekst og foto:
Martin Tystad

Bestevennene bryr seg fint lite om alderen til den andre, men snarere mer om hvor mye de liker samme type veteranbil. I tettstedet Sandane, nord i Vestland fylke, omtrent halvveis mellom Nordfjordeid og Skei i Jølster, har Odd Svendsen i en mannsalder vært primus motor for veteranbilmiljøet. Sammen med «litt» yngre Jonny Navelsaker, feirer de gleden av britiske bruksbiler, og helst de av litt rimeligere sort. Herald liker de begge fordi den er flere biler i én.

Mer enn halv million bygd

Få veteranbiler er like fleksible som Herald, først lansert i 1959 og produsert frem til 1971. En verdensbil av rang, produsert i

mer enn 500 000 eksemplarer. I England og Australia, Belgia, India, Irland, Italia, Malta, New Zealand, Peru, Filippinene og Sør-Afrika, i et bredt spekter av versjoner; todørsedan, kabriolet og stasjonsvogn, samt varebilutgaven Triumph Courier.



Samstemte: Odd Svendsen og Jonny Navelsaker er enige i at det finnes mange bedre veteranbiler på markedet, men at det er gøy å skille seg ut.

– Det spiller ingen rolle hvilken versjon man har kjøpt, fordi man kan lett bygge om bilen til pickup, stasjonsvogn, kabriolet og sedan. Det er bare fire skruer som må løsnes for å fjerne taket. Fjerner man 8–9 skruer til, kan man ta av hele bakenden og sette på et «kit»

som forvandler bilen til pickup eller stasjonsvogn, sier Odd Svendsen og får støtte av kameraten.

– Ja, det er det som er ganske unikt med disse bilene. Man kan lett forandre på «ræven» og få akkurat den bilen man ønsker seg, supplerer Jonny Navelsaker.

Hadde eget bilmuseum

Før vi egentlig rekker å snakke om deres forhold til Triumph Herald, trekker Odd Svendsen frem et gammelt fotoalbum, smekkefullt av veteranbiler han har reddet, restaurert og stilt ut. Fra 1993 til 1999 var bilsamlingen hans utstilt på det private Sogn og Fjordane Bilhistorisk Museum, som holdt til i et lagerbygg på skrå over veien for stranden til Gloppen Camping.

– Jeg hadde vel 40 biler der i sin tid, forteller Odd Svendsen ivrig og peker på gamle minner.

Mens vi prøver å holde samtalen på emnet og finne ut hvorfor nettopp en 1964-modell Triumph Herald 12/50 ble



Mange minner: Før vi kommer i gang med Triumph-samtalen, diskuter Odd Svendsen opp med en haug bilder fra 1990-tallet, da han drev eget bilmuseum.

Rød og hvit: Slik så Trollen ut, før Odd Svendsen gikk i gang. Rød med hvitt tak.



bilen han beholdt lengst, dukker det opp skjulte skatter. Vi noterer høydepunkter han husker fra museet; Hillman Husky, trehjulingen Fuldambil, en AC coupé, en 1931 Morris Minor og en 1926 Morris Oxford Drop Head Coupé, samt ett rødt Troll ...

– Hva behager?

– Ja, dette er bilen som nå står i Telemark, og som ble kjøpt tilbake av Lunde Sparebank. Jeg ante jo ikke den gang at alle Troll-ene var hvite originalt. Da jeg fant «mitt» Troll, var bilen tofarget, med rød hovedfarge nederst og hvitt tak. Men jeg syntes bilen ble mye finere når den var lakkert rødt over det hele, forteller Odd Svendsen muntert og flirer.

Norsk Motorveteran ringer senere til orakelet av Troll-historie, mangeårig biljournalist i Bergens Tidende Paal Kvamme, som i 2019 ga ut boken Drømmen om Troll, på Fiasco Forlag.

I boken er det nevnte Troll-et omtalt som «Halvbroren»,

Elle melle: Triumph Herald er så billig at det er lett å kjøpe flere. Attpåtil kan den bygges om til flere varianter; todørs sedan, kabriolet, pickup og varebil.

ettersom bilen ble bygd opp av deler fra konkursen og det påfølgende tvangssalget i november 1959. En 22 år gammel bussjåfør ved navn Harald Aspheim, bygde opp sitt eget Troll ved hjelp av «... en ramme med bakaksel og forstilling, motor og gir, men uten et fnugg av karosserideler. Noe elektrisk anlegg fantes ikke, ei heller eksosanlegg.» I boken er registreringsnummeret «H-65674», mens i bildene fra museet har bilen skiltet «H-16886». Men, dette er den eneste med dørene hengslet i forkant.

– Ja, det er samme bil. Det var ikke uvanlig at de byttet registreringsnummer før i tiden. Totalt ble det bygd fem Troll, fire på fabrikken og denne ene «Halvbroren», forteller Paal Kvamme.

Separat ramme

Triumph Herald er omtrent så britisk, hverdagslig og overkommelig som det kan bli, før MGB, Austin Mini og Metro kom på banen. Da Herald var ny var prisen på en 1964-modell 1200 omtrent 16 500 kroner. Til sammenligning lå en Ford Cortina 1200 på rundt 18 600 kroner, skal vi tro entusiasjene selv. På en god dag går Herald nå for 60 000 til 70 000 kroner, omtrent halvparten av prisen til en Triumph Spitfire. Mens TR4 gjerne går for det tredobbelte.

Italienske Giovanni Michelotti, som også tegnet Spitfire (1957) og senere en bråte andre Triumph (TR4, 2000, Vitesse og Stag) ble hyret inn. Den resulterende designen er moderne for sin tid, med skarpe kanter og amerikanskinspirerte baklykter og tilhørende «vinger» akterut. Men under karosseriet er det en mer tradisjonell affære, med separat ramme og karosseri, fordi man ikke hadde presse til å lage selvbærende monocoque-konstruksjoner. Enkelte påstår at Herald ble tegnet på fem minutter, og det kan jo stemme med tanke på alle de andre bilmodellene Michelotti tegnet, for Alfa Romeo, Ferrari, Lancia og Maserati.

Kupeen er boltet fast til stålrammen, mens panseret, skjermene og hele fremsiden på bilen er hengslet i front. Det gjør det enklere å reparere ting selv, såfremt du ikke har noe imot å sitte på forhjulet for å komme til. Også karosseripanelene er lagd av stål, selv om man kan lure. De tynne platene som er brukt, gjør at man fort kan tenke at skjøre materialer er blitt benyttet.

50 hester under solen

Herald var oppfølgeren til Standard Eight (1938–1959) og Standard Ten (1954–1960), og modellen fikk også merkenavnet Triumph Herald, fordi man tenkte at det hørtes bedre ut.

Tiden da ordet «standard» betydde «glimrende» var for lengst forbi. Men motoren i første generasjon Herald, var den samme firesylinderen på 948 ccm som ble brukt i Eight og Ten.

Den hvite og røde bilen til Odd Svendsen er en 1965-modell Herald 12/50, utstyrt som modellbetegnelsen antyder med en motor på 1147 kubikk og snaue 50 hestekrefter. Navelsaker har en litt nyere kabriolet fra 1968, en Herald 13/60 med 1296 kubikk og 61 HK. Det er lette biler. Todørs coupeen har en egenvekt på 800 kilo, kabrioleten veier 830 kilo.

Vi lar oss ikke be to ganger, når en prøvetur foreslås. Vi prøver den eldste først, og lar oss begeistre av patinaen og all hjemmekoseligheten. Her er det flust av merker fra billøp man har vært med på, samt en CD-spiller av nyere dato. De røde skinnsetene hever interiøret, rattet er stort og tynt. Ett Jaeger-instrument inneholder det meste. Speedometeret har km/t i stor skrift (mph i smått), men det er også bensinmåler, turteller, samt varsel for fjernlys og blinklys i samme innfatning.

Så snart vi vrir om på tenningen, kiler gasspedalen og rykker av gårde, kommer godfølelsen. Det går ikke veldig fort, rattresponsen er et sted mellom ullen og noenlunde forutsigbar, og seteputene er noe å sitte på. Komforten er grei nok på korte avstander, men på langtur hadde vi foretrukket litt ekstra polstring. Gjerne mer korsryggstøtte, og mer sidestøtte. Men oss om det.

Som en gammel snekke

Trefinøren på dashbordet, rammen av hvitmalt metall rundt vinduer og lukten av bensin i neseborene. Med armen på vinduskarmen er det sommerstemning. Det føles litt som å tøffe av gårde i en gammel snekke, på land. Toppfart og akselerasjon er

Det var en gang: Linjene til Giovanni Michelotti holder seg godt, hjulpet av fornøylig mye krom på lister og støtfangere. Triumph Herald kler pastellfarger, som gult og kremhvitt.



Sluker det meste: Ingen kan beskyldes bilene for å være i «concours»-forfatning, men de kan ta mye bagasje.



uinteressant, i stedet er reisen selve høydepunktet. Kommer vi frem eller ikke? Det er et mer påtrengende spørsmål i våre dager, enn på lenge. Godt «hjulpet» av 95 (E10) oktan.

– Jeg fikk ikke tak i annen bensin i dag, sier Odd Svendsen surt og legger til hardere gloser.

Gang på gang under vår lille fotoseanse, blir vi stående og vente. Bilen som «alltid starter», ettersom den vanligvis fores med etanolfri 98 oktan, er ikke med på notene denne dagen.

– Så lenge man kjører jevnt på landeveien, pleier det å gå bra. Men med mye småkjøring



God svingradius: Man trenger ikke store T-krysset for å kunne snu uten å rygge. Flipfront gir god adgang til motoren.



Iherdig fugl: Fuglen på panseret skal visstnok hjelpe til med å måke regn, støv og skitt opp og forbi frontruten. Odd Svendsen mener det gamle patentet fungerer ennå.



Fort gjort: Det tar ikke lang tid å heve kalesjen, men det går raskere med to personer.



Kjekt å ha: Verktøy er kjekt å ha innen rekkevidde i kabrioleten til Jonny Navelsaker, som fikser det meste selv.

og stopp, blir det ikke ordentlig sirkulasjon i bensinen, forklarer Odd Svendsen oppgitt.

Som mange andre entusiaster før dem, rister de på hodet over tilsetningen av etanol. Fandens dråper har fått mange veteran-

biler, og eldre småbåter, til å få problemer. Jonny Navelsaker som kjører lastebil, slik Svendsen også gjorde før han ble pensjonist, føler på frustrasjonen.

– Jeg står heller i ro, enn å



Elegant snekke: Interiøret i den røde og hvite todørscoupeen bærer preg av å ha en entusiastisk eier. Dashbordet har mangt et klistremerke fra lokale billøp.

fylle 95. Vi vet hva slags problemer det skaper. I Herald ligger bensinslangen tett på eksosmanifolden. Blir det for varmt, «koker» bensinen, sier Navelsaker.

Ensom ulv på treff

Den gule kabrioleten går bedre enn «sedanen», godt hjulpet av hakket bedre trommelbrems, men vi savner fortsatt mer støtte i korsrygg og på sidene. ►



Lille Amerika: Selv britiske biler fikk vinger på 1950- og 60-tallet, riktignok i litt mindre dimensjoner enn i USA. Begge disse er 3,89 meter lange, men ifølge vognkortene er kabrioletten fra 1968 én centimeter bredere enn todørscoupeen fra 1965; 153 cm vs. 152 cm.

Sånn er det gjerne når man har kjørt «moderne» bil (fra 2004) i en årrekke, og plutselig går 50 år tilbake i tiden. Men vi vet hva vi går til. Ergonomi i engelske biler fra 1950- og 60-tallet var gjerne skumgummi, kledd i skinn eller skai. Er du heldig er det en spak som kan forandre vinkelen på ryggen, uten at det nødvendigvis bedrer komforten. Men de som klager mest, bør helst begynne å trene. Som oftest skyldes ryggplager ikke en

gammel bil, men snarere skrantende egen helse.

– Komforten er egentlig ganske så god den, mener Jonny Navelsaker.

– Jeg var akkurat med i Flåklipa Grand Prix-løpet, og jeg var den eneste med en Herald. Jeg vet jo godt at det finnes bedre biler, men jeg synes det er gøy å ha noe som er annerledes.

Ifølge startlisten for Flåklipa Grand Prix i Lom og Skjåk var det i år 454 som deltok. Av 10

Triumph-biler var det én Herald. De øvrige var TR2, TR3, TR4, TR4A, TR250 og Spitfire.

Vurderte å bytte til MGF

Odd Svendsen sier den røde og hvite Herald'en nærmest har blitt en forlengelse av ham selv.

– I 2023 vurderte jeg å bytte min Triumph Herald med en mer moderne bil, en MG F, men da kom prostene hjemme. Barna mine sa at jeg ikke måtte finne på å selge Herald'en. Du vet, når en har hatt en bil så

lenge, er den nærmest blitt som en del av familien, sier Odd Svendsen.

– Og det er jo greit i grunn. Man får et forhold til bilen når man har hatt den så lenge som jeg har hatt denne, og når jeg kommer kjørende, ser folk på lang avstand at det er jeg som ankommer Førde eller Stryn. «Se! Der kommer'n Svendsen!» sier de gjerne.

– Hvorvidt det er gull eller skrap, beror i grunn på øynene som ser, mener Odd Svendsen. 🍷

Jaktet på Herald, valgte Vitesse

President Einar Ebeltoft i Norsk Triumphklubb reiste til England for å finne drømmebilen, en Herald kabriolet. Men endte opp med en Vitesse.

– Da jeg var 10 år gammel omtrent, hadde naboen en Herald. Han hadde skrudd av taket, sånn at det ble kabriolet, selv om det ikke er anbefalt. Det er bare fire skruer. Men det er ikke så lurt, fordi taket holder jo bilen sammen og hjelper med å stive den opp, sier Einar Ebeltoft.

Norsk Motorveteran treffer ham på telefon, travle dager før årets Triumph-treff som ble holdt på Leangkollen Hotell i Asker. Når vi spør om hvorfor han traktet etter en Herald, muligens en av de rimeligste fireseters kabrioletene på markedet, får han straks et par minutter til overs.

Glemmer aldri synet

– Altså, jeg glemmer aldri synet av bilen til naboen. Da jeg var student var bil nærmest «harry», og det var ikke før jeg ble 40 år

pluss, at jeg begynte å se meg om etter en Herald.

Ebeltoft forteller at han lette Norge rundt nærmest, uten hell, og begynte å se til England. Han reiste over, og hadde nesten gitt opp, da han snublet over en 1964-modell Vitesse i Newcastle.

– Vitesse har seks sylindre, 105 hestekrefter og er litt mer forseggjort med treverk og annet utstyr. Dette var en bil som hadde gått i Sveits, så den hadde opprinnelig venstreratt. Briten hadde bygd den om til høyreratt, men dette er jo enkle biler. Selgeren hadde alle de vitale delene for å bygge den om og tilbake til venstreratt. Og har du ikke 10 tommeltotter, klarer du fint å bygge dem om, forteller Einar Ebeltoft, som fullførte oppgaven etter ett år i hans eie.

– Hva er det beste med bilen?

– Utseendet, at det er kabriolet, den er enkel å skru på, den er rød inni og utenpå og holder greit følge med dagens trafikk, sier Ebeltoft til Norsk Motorveteran.



Mer aggressiv:

Einar Ebeltoft kjører Triumph Vitesse når muligheten byr seg. Doble skråstilte front-lykter er den største visuelle endringen fra Herald.



Særpreget:

Vitesse kler nyere felger. Hvilket design som er best er diskutabelt.

Spitfire og TR6 mest populære

Norsk Triumphklubb har ikke helt oppdatert oversikt over antallet biler i Norge, men ifølge en intern oversikt fra 2015, var det 1474 Triumph i landet den gang, derav sto 922 på skilter. Den gang var det 308 eksemplarer av Herald i

landet, hvorav 126 eksemplarer var registrert med skilter. Av 14 Vitesse hadde 10 stykk skilter. Når dette skrives i juni 2025, har klubben 164 medlemmer. De mest populære modellene i Norge er Triumph Spitfire og Triumph TR6.

DELER: USA Ford

BILVERKSTED: Alle motorkjøretøy under 7500 kg

Sjekk oss ut
på Facebook



 Rabekk Bil
USA FORD PARTS AS



BILVERKSTED:

**MEKONOMEN
RABEKK BIL AS**

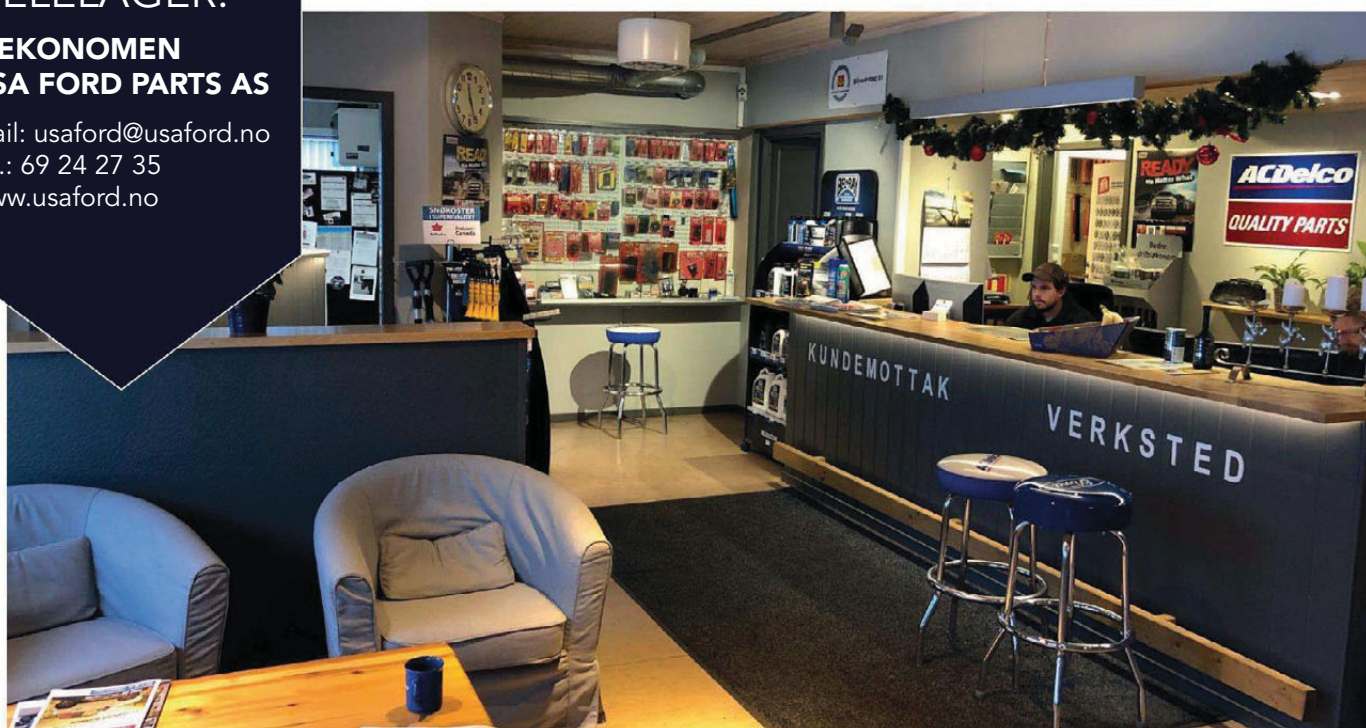
- Autorisert bilverksted
- EU-kontroll
- Medlem av Mekonomen-kjeden

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

DELELAGER:

**MEKONOMEN
USA FORD PARTS AS**

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



Besøksadresse: Krapfossvn. 4 - 1597 Moss



1985 Mazda 929 Coupé: Kosmisk coupé

Nostalgi er kanskje den største og viktigste faktoren til hvorfor vi som driver med veterankjøretøy gjør nettopp det. Ikke bare er de transportmidler fra en svunnen tid, de er også tidsmaskiner tilbake til den svunne tiden. Det kan både denne Mazda 929 Coupéen fra 1985, samt dens eier, skrive under på.

Tekst og foto: **Christopher Skjæveland**

Før vi dykker ned i akkurat denne Mazdaens historie tar vi et lite overblikk over deres sportslige coupé. Dens røtter strekker seg tilbake til Mazda Cosmo L10A i 1967, som ikke bare lanserte

merkets wankel-motor, men fungerte også som deres flaggskip-modell. Faktisk skulle flaggskip-statusen vedvare helt til produksjonsstans i 1996. I Japan ble nemlig 929 Coupé, som vi kjenner den som, solgt

under modellnavnet Cosmo, et navn Mazda selv følte gjenspeilte den internasjonale fascinasjonen for romkappløpet som igjen betydde fremtidsfokus og utvikling. Cosmo L10A (kjent som Serie I) var i produksjon i et godt år før en forbedret utgave i form av L10B (Serie II)

entret markedet, nå med 5-trinns kasse, 15-toms felger og 15 cm lengre akselavstand som nøkkelpunkt. Det er for øvrig en L10B superbilmann Jay Leno eier. L10B er i produksjon til 1972 og avløses av Serie CD et par år etter, i 1975. Denne perioden preges



Ole Lukkøye: skjulte lykter forsvant på tidlig 2000-tallet og har ikke gjenoppstått siden. Designet er svært rent og stramt med kun hjulbuene som bryter med sine runde former.



Øynene igjen: Det ser nesten ut som den sover, der den står med lyktene nede ...



Øynene oppe: ... for så å bråvåkne med øynene oppe. Som med andre japanske biler fra denne tiden, har også 929 Coupé et litt sånn «glad robot» preg over seg.

av det vi kan kalle en tidsforsinket muskelbil-boom med tidlig 70-talls amerikanske ikoner som sin inspirasjonskilde. CD-serien stoppet i 1981 med introduksjon av tredje generasjon, slik glansbildet på disse sider er, kalt Serie HB. Produksjonen vedvarte til 1989 (1986

for 929-sedan) og ble pensjonert av fjerde generasjon JC som ble introdusert i 1990 under navnet Eunos Cosmo.

HB for hjemmemarkedet

Tredje generasjon Cosmo deler chassis med Mazda Luce, en stor og romslig sedan i topp-

sjiktet som utenfor Japan utgjorde sedan-varianten av 929. Eller, det er ikke så enkelt. Cosmo (altså 929 Coupé) var å få som både 2-dørs Coupé og det japanerne kalte for 4-dørs hard-top. Ikke tenk amerikansk hard-top uten B-stolper. Her er det snakk om en 4-dørs sedan med rammeløse sidevindu, en trend tyske produsenter har praktisert i vel 20 år nå. Både 2- og 4-dørs variantene ble solgt med pop-up lykter til 1983, mens 2-dørsen fikk «vanlige» lykter i 1984 (for hjemmemarkedet). For eksportmodellene var det fremdeles mulig å få pop-up lykter, noe «vår» bil bevitner. HB-serie

Cosmo/929 er for øvrig den eneste bilen i bilhistorien som er tilbudt med både konvensjonell bensinmotor, dieselmotor og wankelmotor, men kun for hjemmemarkedet.

Dette er også den siste generasjonen som ble solgt utenfor Japan. Wankel-motoren var svært populær i Japan ettersom den med sitt lave litervolum var fordelaktig for bil-eierne der som måtte betale årsavgift basert på motorstørrelse. Her hjemme (i Europa, for øvrig) var det strengt tatt bare ett motoralternativ: 2-liters rekkefirer SOHC med 12 ventiler og innsprøytning. Ytelsen lå på 120 hk ved 5300 ▶



Lav snute: Ikke helt wedge-design, men ikke langt unna. Karosseriet stuper ned i en lav og avrundet snute. Felgene er for øvrig i 16-toms mot originale 14-toms, som eier har liggende.

omdreininger og 178 Nm ved 3700 omdreininger. Kompresjonen var relativt høy, ved 10.0:1. Ikke de helt store tallene, men la det være sagt, bilen føles på ingen måte treig. Bare ikke les om 12A Turbomotoren med 165 hk ved 6000 omdreininger og 231 Nm ved 4000 omdreininger. Ikke gjør det!

Gadgets og gizmos

Bilen er relativt voksen, men allikevel ikke fryktelig stor. Akselavstanden er på 261 cm, lengden 464 cm, bredde og høyde på henholdsvis 169 cm og 134 cm. Vekta er 1135 kg, noe som nok forklarer hvorfor den klarer seg så godt med «bare» 120 hk. 929 Coupé er også 80-talls futurisme i praksis. Innsiden er omtrent heltrukket i velur, fargeavstemt mot utsiden, samt lastet til gjellene med det som var av gadgets og gizmos. Her er det knapper og duppedingser for enhver mann (eller kvinne). Alle knappene lyser grønt til vanlig, men bytter til oransje lys når de blir «aktivert».

Instrumentene er digitale, der tallene er malt på og konstante,



I kommando-setet: Å sette seg bak rattet, er som å klyve inn i kommando-setet til en romjager, klar for oppdrag i kosmos.

men selve «nålene» for turtall og speedometer er byttet ut med «grafer» som beveger seg i positive lineære mønstre. Elektrisk justering av speil, vindu og seter. Til og med elektronisk styrte dempere (med LED-indikatorer i eget display) med tre moduser: Hard, soft og auto. Det eneste bilen egentlig mangler, er air-conditioning, ellers har den bortimot alt. Faktisk har akkurat denne bilen også forhandler-montert soltak (som var en opsjon den gang). Selv om air-con mangler, lider vi ingen nød. Store vindusflater som nedrullet gir store lufte-



Trangt: men ikke uholdbart. En skal være litt lengdeutfordret i beina for å utholde lengre kjøreturer i baksetet. Dog er det langt bedre enn en 2+2 løsning.



Kosmos: Alle som har et forhold til 80-talls Sci-Fi vil umiddelbart trekke paralleller til interiøret, jordfarger til tross.



Canal Digital: Digitale dashbord er blant annet undertegnedes favoritt. I mørket lyser instrumentene med en herlig, grønn glød. Tallene er statiske, mens grafene lyser gradvis opp i lineære mønstre.



På knappen: Dashbordet flankes av to «knappe-sentra-ler» med trykknapper for samtlige av bilens funksjoner. De lyser grønt til vanlig, men bytter til oransje ved aktivering.



Sol, takk: Originalt soltak, montert av Mazda-forhandleren som ny.



Nostalgiker: Bileier Andrzej, gjenopplever fordums glans bak rattet på sin 929 Coupé, med 80- og 90-tallsmusikk strømmende ut av høyttalerne.



Luftehull: Luftekanalene går langs dashbordet og ut i dørene, der ventilene sitter. Gummipakninger holder alt er tett og fint.

et pent eksemplar, en leting som tok ham til Belgia, der han fant dette smykket med bare 70 000 km på telleren. Bilen ble solgt ny i Tyskland og er svært godt vedlikeholdt. Faktisk har Andrzej full historikk på bilen og det som var av brosjyrer fra den gang den ble bestilt.

Andrzej er glad i å bruke bilene sine, denne intet unntak, selv om han møter protester fra andre «hobbyister» som mener det er galskap å bruke den, med sin lave kilometerstand og helt originale utførelse (med unntak av felgene, som er 16-toms og hentet fra en Volvo. Men de funker!).

– Jeg liker å kjøre. Det er det som er poenget med bilene. De må kjøres. Faktisk kjørte jeg bilen hjem fra Belgia. Kjørte

først innom Polen og fikk ordnet noen ting, før jeg kjørte hjem via Sverige. Jeg droppet Tyskland og Autobahn, da jeg ville være litt forsiktig med den, forteller Andrzej.

Han er glad i musikk, og bilen kom med sin originale Blaupunkt kassettspiller. Han tok derfor med seg noen av de gamle kassettenes han hadde liggende med på turen. Snakk om tidsreise! Det er her vi kanskje finner det største avviket: Der den originale spilleren skulle ha stått, står det i dag en moderne spiller med stort display og «blåtann» for enklere brukergrensesnitt. – Jeg liker at ting virker og at det er enkelt, forteller Andrzej.

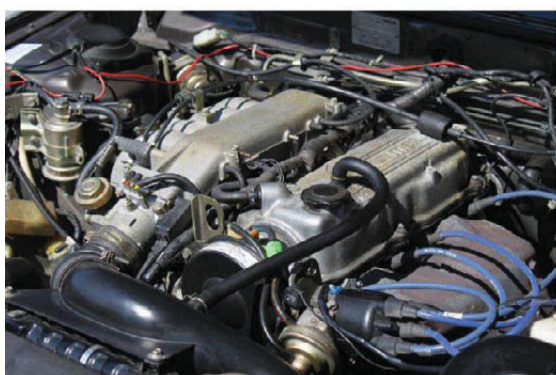
Andrzej er dessuten utdannet mekaniker og har derfor ingen problemer med å holde bilen ved like, selv om han kjører en del. I skrivende stund er det over 94 000 km på telleren. Fremdeles ser bilen omtrent ny ut. Et testament ikke bare til forrige og nåværende eier, men også Mazda selv.

åpninger, samt at bilen har ferskluft-dyser lagt ut i dørene (med gummipakninger mellom dashbord og dør).

Svipptur fra Belgia

Andrzej Brogowski er eier av dette prakteksemplaret av Japansk retro-futurisme. Som navnet tilsier er han fra Polen, men bor og jobber her i Norge. Han var så heldig å ha en dønn identisk bil i Polen på 90-tallet, da han var i midten av 20-årene. Fargen og alt er likt. Den

var dog kjørt en god del mer, med 200 000 km på telleren når han kjøpte den og langt over 300 000 km når han solgte den. Dog gikk den klokkefrem, helt uten feiltrinn. Dette er solide biler rent mekanisk. Det er stort sett rusten som tar dem. Andrzej ble far og en japansk todørs coupé var ikke spesielt praktisk som familiebil, så den ble som sagt solgt. Men han klarte aldri å glemme denne bilen. For noen år siden bestemte han seg for å lete etter



Hjertet: 2-liters SOHC rekkefirer med 12 ventiler og innsprøytning. God for 120 hk Det holder plenty.



Hegdal's Scania LT145

Tekst og illustrasjon: **Petter Tysnes**

UR39409, en bil som har vært litt i vinden i det siste. En sjelden fugl og dette, 1976 modell Scania LT145 tungtrekker, en av i alt 114 produserte. Importert av Ivar Hegdal og registrert i Molde den 23 mai 1984. Etter konkursen her blei den videresolgt til Håvard Bøhmer i juni -88. Gode seks år etterpå, nærmere bestemt den 29 august 1994, blir den videresolgt til Øivind Petersen. Her får den et langt liv, og blir

over 21 år seinere, i november 2015, omregistrert på Asker og Bærum Brønnboring AS.

Opprinnelig levert fra Södertälje som LT145, med tandemboggi, DS14-motor på 350 hk og GR860 10-trinns rangegirkasse. Etter mange år som tungtrekker blir den bygd om og "modifisert" til R143, hvor den får nytt "baktøj", 3-serie Toplinehytte og 470 hk 3-serie EDC-motor. Den blir og omregistrert til motorredskap.

Scaniaen blei avregistrert 2 november 2021, og muligens eksportert.

Råtøff bil i utgangspunktet, ikke bare som kraftig tungtrekker med "jernbanefjærer" på tandemmen, men i tillegg en "rambukk" av en støtfanger som gav den desto heftigere "look". Måtte jo bare lage en illustrasjon av den, et trent øye vil nok legge merke til at scenen, eller "nebbet" om du vil, på svanen er av det mindre

kraftige slaget en på originalen, i og med at jeg bare har forlenga ei toaksla Damm maskintralle, å spøta på den fire akslinger.

Litt friheter, kunstneriske sådan, kan en ta seg som sin egen sjef. Men uansett, tøffe saker, om jeg skal få si det sjøl.

En kuriositet med andre ord, av en Scania, i denne spalten fra "Tegnekontoret".

Alt du trenger for å stoppe rust under bilen.



fluidfilm.no

Clima Norge AS **AllTemp Handy** Sorpsjonsavfukter

Fjerner fukt og lukt
der du trenger det.

Høy kvalitet!

- Garasje
- Kjeller
- Hytte
- Båt
- Bobil
- Lager
- Vaskerom
- Kryp kjeller

Effektiv ned til 1 °C,
uten kompressor. Tykk
silikonslange medfølger,
for kontinuerlig drenering.



5 års
garanti

"Kjøper nå min tredje
etter at den første ga
seg etter nesten 15 års
bruk i arbeidskjelleren.
Anbefales!"

– Kjetil

3 995,-

clima-norge.no

1970 Volvo 142GT:

Modellen som ikke fantes



Volvo bygde aldri noen 142GT! Sier ekspertene. Jo, det gjorde de! Men ikke i Sverige. Derimot langt i vest – I Halifax, Canada. Her er en av de ytterst få som har overlevd – i Norge. ▶

Tekst og foto: **Ronnie Krabberød**



Uvanlig: Tore Flydals Volvo 142GT er modellen som ikke fantes, men i Canada ble den produsert.

Før i tiden, da alt visst var så mye enklere, sendte man faktisk «demonterte» biler i trekasser rundt om i verden for at de skulle bli skrudd sammen i sitt nye hjemland. Hensikten var stort sett for å slippe toll, skatt og avgifter. Så også i Norge. Før krigen hadde vi som kjent både Strømmen-Dodge og Kambo-Plymouth.

Volvo Canada Ltd. ble etablert 1959 som en ren importvirksomhet, men allerede 1963 begynte man også å sette sammen biler i Dartmouth i provinsen Nova Scotia på canadiske østkysten. Dette var den første utenfor Sverige. Volvo sendte i starten PV 544 i «trekasser» til Canada for å dekke det Nordamerikanske markedet, men snart ble dette utvidet til også å gjelde andre modeller.

Vokste

Kapasiteten var i begynnelsen 3700 biler i året, men allerede 1967 hadde man vokst ut av sine lokaler. Man flyttet til en mye større fabrikk i Halifax, også det på Nova Scotia. Der kunne man montere 8000 biler i året, noe man løftet til hele 12 000 før man stengte ned i 1998.

1970 var det Volvo 142/144 som fylte produksjonen, og på programmet sto blant annet 142GT – modellen som altså ikke fantes.

– Nei, det fantes ikke noen 142GT i det svenske Volvo-programmet, men folket i vest drømte om en oppfølger til Amazon 123GT. Derfor fikk de



VOLVO 142SGT

THE SWEDES HAVE THE RIGHT FORMULA

VANCOUVER VOLVO SALES
Operated By: PETE DOCKSTEADER CO. LTD.
1090 West Georgia St. Van., 5, B.C. 2-4709

Volvo have made friends in Canada over the past ten years with automobiles. The current series was introduced in 1966 as the four door 144S sedan and shortly after, the two door 142 and 145 wagon came along to widen the choice. For a short time, there was a gussied-up version of the 122 (Canadian) called the 123GT, and this machine had extra goodies such as a tach, overdrive, racing tires and extra trim (CT&T June 1967). We were most impressed with this version but it was soon to be dropped. Now, Volvo is in the GT business again with the same ideas applied to the 142 two door sedan. Our test car came with very comfortable cloth-covered seats and full nylon carpeting, plus overdrive, a dash-mounted tachometer and Goodyear radial ply high performance redline tires. The 142SGT retains the B20 engine (118 hp) and from a distance, it's hard to tell the car from the rest of the Volvo line.

Copyright, Track & Traffic, 1290 Ellesmere Road, Scarborough, Ont.

Den rette formelen: Brosjyre fra den canadiske forhandleren.



Kopierte: 142GT-emblemet var en nærmest kopi av det som satt på Amazon 123GT.

komme på noe smart, sier Tore Flydal fra Etne, eieren av denne unike bilen.

Løsningen ble å hotte opp toppmodellen 142S. Derfor har den canadiske 142GT-modellen 142S-emblem på begge forsikringsmerket kombinert med det unike, påklistede 142GT-merket bak. Dette ser for øvrig nesten ut som en kopi av det originale 123GT-emblemet, men med andre tall.

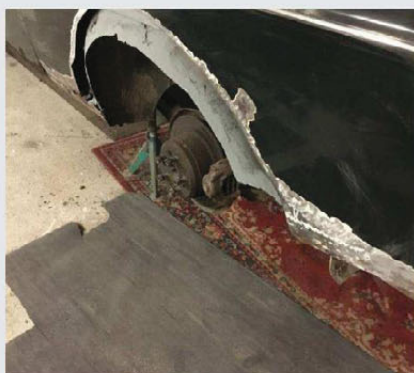
Bilen har en fantastisk historie. Det har bare vært én eier før Tore. Axel Molvær jobbet i mange år på den canadiske vestkysten som tømmerfløter og bjørnejeger! Da han skulle flytte hjem til Ørsta, ville han ta med seg en bil.

Canada-import

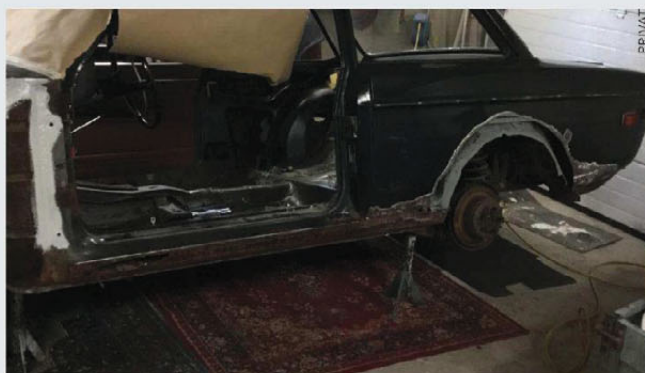
– Normalt ville man kanskje importert en velutstyrt amerikansk bil, men Axel, som ikke var spesielt bilinteressert, ønsket heller noe trygt som raskt og enkelt kunne fikses i Norge hvis det trengtes. En Volvo var for ham mye bedre enn en Cadillac, humrer Tore.



Forvandling: En ganske vanlig Volvo 142S ble en temmelig unik 142GT i Canada.



Oppspist: Rusta hadde gjort sitt inntog. Det var nok årsaken til at bilen havnet «på lager».



Bunnløs: Mesteparten av bunnen i bilen var «borte».

Axel besøkte Docksteader Motors i Vancouver siste dagen i januar 1970 og tok ut en ny 1970 Volvo 142GT – toppmodellen til 3995 canadiske dollar. I mai året etter kjørte han inn i Ørsta etter en tur halvveis rundt jorda.

– Axel fortalte at han kjørte bilen fra Vancouver til New York der den havnet på et skip som skulle til Rotterdam i Nederland. Axel var selv med på skipet, og kjørte siden gjennom Europa hjem til Ørsta. For øvrig med alle sine jaktgevær inntullet i et ullteppe i bagasjerommet, sier Tore.

Da han kom til norskegrensa midt på natta, var det ingen på Tollkontoret som var interessert å gå ut i regnet for å se på Volvo'n Axel ville importere som flyttegods. Hva de hadde sagt om de hadde funnet bagasjerommet fullt av våpen, kan man bare gjette.

Axel registrerte bilen i mai 1971, og i det norske vognkortet står det Volvo 142GT. Det er utvilsomt den eneste i Norge som kan skryte av å ha GT i det registeret. Axel brukte bilen

OWNER, PROPRIÉTAIRE **AXEL MOLVÆR**
 STREET, RUE **P.O. BOX 52**
 CITY, VILLE **PEST ALICE** PROV. **B.C.**
 V.I.N. **1423951122162**
 COLOUR NO. **94** ENGINE NO. **5962**
 NO. DE LA COULEUR **94** NO. DU MOTEUR
 IGNITION KEY NO. **E53521** TRIM NO. **621-646**
 NO. DE LA CLÉ DE CONTACT NO. DES ORNEMENTS
 DOOR KEY NO. **FR 751**
 NO. DE LA CLÉ DE PORTIÈRE
 DELIVERY DATE, DATE DE LIVRAISON **JAN 31 1970**
 SELLING DEALER, CONCESSIONNAIRE-VENDEUR
PETER DOCKSTEADER CO LTD
1090 WEST GEORGIA
VANCOUVER, B.C.

helt til den ble parkert i 2003, troligvis på grunn av masse rust i karosseriet.

Miles og kilometer

Han syntes nok ikke at det hadde noen hensikt å rustsveise

en 33 år gammel Volvo 142. Da hadde bilen rullet 190 000 kilometer. En artig greie er at bilen har speedometer i miles, mens kilometertelleren er i, ja, kilometer. Det ble kanskje enklest slik.

Boka: Service-hefte fra 1970. Axel hadde orden.

– Han var visst veldig nøye. Hans sønner forteller at når han hentet dem på skolen fikk de legge skolesekkene i bagasjerommet, og skoene måtte også av. Han skulle ikke ha noe sparking på seteryggene med møkkete sko, sier Tore.

Trekket på stoler og sofa er faktisk originalt, og det er også resten av interiøret. Da jeg fotograferte bilen var fremstolene på reparasjon, så det satt Recaro-stoler i bilen. Førerstolen var nemlig litt nedsittet etter mer enn 30 års bruk.

Tore kjøpte bilen i 2017 da han var på 50-årsdag hos en arbeidskollega som bodde i

Eiers etternavn – fornavn (C-D)		6180 SÆBØ		UE 10984	
Molvær, Axel					
Bosettedskommune	Kode	Distr. kode	Yrke kode	Kjøring kode	Avgiftsgruppe
Ørsta	1520	443	1	1 G S	113
Kjøretøygruppe	Kode	Modelltype	Kode	Reg. dato	Reg. første gang (B)
Personbil		142 GT	101	24/5-71	24/5-71
Mærke (F)	Kode	Modelltype	Kode	Registreringsår (I)	
VOLVO	580	142 GT		1970 imp. br.	
Understell nr. (G)	Lengde i cm	Bredde i cm	Antall aksler	Akselavstand i cm	
1423951122162	464	174			
Motorfylse i hk (DIN)	Slagvolum i cm³	Drivstoff kode	Kilometerteller nr.	Typogodkj. nr.	
1986		1	N.		
Gunnidimension foran	Plyrting	Ustyr	Lasteapparat	Tilhengerkopling	Siste kjennemerke
165 x 15 SR		Tipp	Kran		
Gunnidimension bak	Plyrting	Maks. aktuell totalvekt av tilhenger/redskap	Maks. aktuell totalvekt av tilhenger/redskap til motorvogn som er konstruert for en	Antall sitteplasser i alt	Stempel og underskrift
165 x 15 SR					
Kjøretøys tilatte totalvekt	kg				
Egenvekt	Vekt av fører				

Dokumentert:

Det originale vognkortet fra 1971 med 142GT svart på hvitt.



PRIVAT

Nærmer seg: Ferdig sveiset og grunnet. Man kan ane slutten på elendigheten.



PRIVAT

Blank: Ferdig lakkert i Dark Green. Montering gjenstår!



Førerplass: En GT har selvsagt «GT-ratt». Rattmuff i skai tilhørte tiden.

Ørsta. Tore hadde da en nyrestaurert Volvo 142 «lensmannsbil», altså ikke den tradisjonelle svart/hvite politibilen, men en litt mer diskret variant i California White med skilt på taket der det sto «POLITI» med hvite bokstaver på svart bunn.

Kompisen visste at Tore hadde litt Volvo-syke, så han tok ham med til garasjen der GT'n hadde stått parkert i nærmere 15 år.

– Jeg visste faktisk ikke hva dette var, men en 142S/GT fra 1970 var uansett noe jeg mer enn gjerne ville ha, sier Tore. Kunnskapen om denne unike bilen har kommet etter hvert.

–Det er ikke mye man finner. Det ble troligvis levert omkring 300 biler 1970-71, og eksperter påstår at det bare skal være tre-fire biler som ruller i dag. Min er kanskje den eneste i



Badevekta: 142 hadde fortsatt «badevektspeedometer» som fylte halve dashbordet. Den manuelle røde pila varslert fartsovertredelser.

Originalt: Slik ser en 1970-modell ut når eieren har tatt vare på den – i hvert fall innvendig.



Europa. Så den får vel kalles spesiell, fleiper Tore.

Unike detaljer

Da Volvo Canada bestilte sine «halvfabrikatene» fra Sverige «spekka» de en bil som skulle ha litt GT-feeling. Styringen kan synes et omdreining «raskere» enn standardmodellen, og rattet er et treeiket «GT-ratt». Ikke noe Nardi i tre, men selvsagt et polstret svensk sikkerhetsratt. Sikkerhet var jo Volvos varemerke.

Bilen har som 142S, en Smiths turteller på dashbordet. Den manuelle girkassa har også 0.79:1 overdrive, og girspaken er fortsatt den lange som nesten ender i torpedoveggen. Det sitter også en Dana 30 bakaksel med diffbrems i bilen og dessuten en skliplate under motoren.

– De blanke listene rundt hjulbuer og langs kanalene er uvanlige. Volvo 164 hadde jo dette som standard, men jeg har aldri sett en 142 fra 1970 med ►



Oppløst: Tore kom over noen gamle Marchal-lamper, og de fikk pryde fronten.

Midtkonsoll: Det fulgte tidsriktige kassetter med på kjøpet.

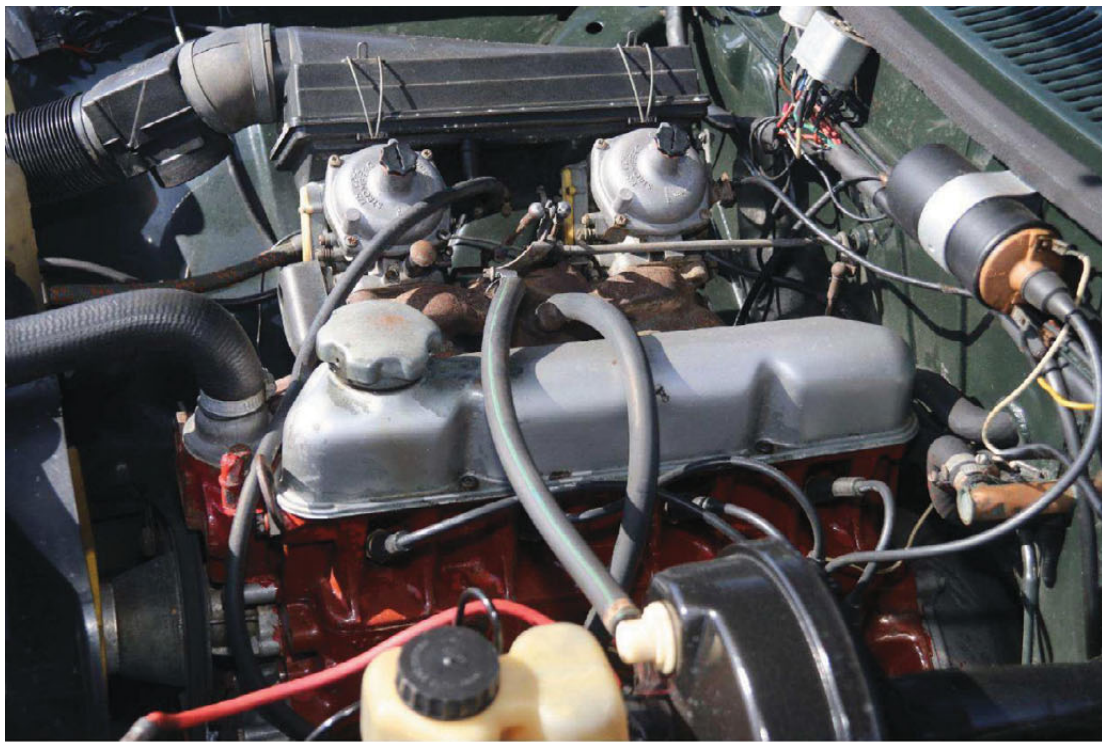


Turtall: 142S-modellen kom med Smith turteller montert på toppen av dashbordet.



Pent: De originale setetrekkene er fortsatt intakte etter 55 år.

Lyd: Originalradio med 8-spors spiller var nesten luksus på den tiden.



Maskinisten: Den gamle B20-trostjeneren hadde overlevd 50 år på Sunnmøre. Utgangspunktet – 142S – kom fra Sverige med to forgassere.

dette, selv om det faktisk var et tilvalg dette året. Dessuten er forskjermene unike for 70-modellen. Hjulbuene sitter lavere, såkalt lavbue, så det er større avstand mellom den langsgående blanklista og hjulbuen, dessuten er buen mer dratt ut, forklarer Tore.

Volvo hadde en egen race-avdeling på den tiden, så man kunne bestille masse «fabrikkdeler» som gjorde din Volvo kjappere. Man var jo ganske fremgangsrike i rally.



Gassere: De fleste Volvo-eiere er vel vant til SU-forgassere, men denne bilen har Stromberg. Tore valgte å beholde den tidsmerkede finishen.



Pynt: Blanke hjulbuelister er sjeldent på en 142. 70-modellen hadde også lavere bue enn senere modeller.



Kopi: Ekte Biltema «rally-wheels» fra 70-tallet. Design stjålet fra Minilite.

1971 etablerte man offisielt Volvo Competition Service. Det året kom også det nye dashbordet med fem runde VDO-instrument. Man leverte også et trimmingssett med blant annet doble Solex forgassere. Dette ga hele 140 hk Ønsket kunden å bygge en Grupp 2-bil, kunne Volvo Competition Service levere alt som trengtes. Så langt hadde man ikke kommet i 1970, derfor ser kanskje dashbordet litt «gubbeaktig» ut med sitt, i GT-sammenheng, speedometer av «badevektsmo-dell» der pilen lyser rødt hele veien.

– Bilen så ikke så ille ut der i garasjemørket, men da jeg fikk den hjem og begynte å plukke, så dukket historien frem. Det var masse rust i innerskjermer både fremme og bak. I gulvet i kupeen og bagasjerommet måtte det meste byttes, så også hjulbuer og kanaler. Det ble noen trillebårlass med rustskrap, sier Tore.

– Jeg kjøpte faktisk flere debiler for å komme i mål. Prosjektet hadde tre, fire forskjellige farger, før jeg fikk hellakkert den i originalfargen. Man kunne kanskje være fristet å kalle den British Racing Green. Den sitter tross alt på en GT-modell, men beskjedne svensker kalte den heller 94 Dark Green, sier Tore.

Teknisk tilstand var langt bedre enn karosseriet. Motor og girkasse hadde tålt 190 000 km meget bra. Dana-akselen trengte derimot en overhaling, og bremses og tørre foringer fikk byttes. Støtdempere er nå Bilsteins gassdempere, og spiralfjærene er også nye.

Etter restaureringen har Tore mest hatt det gøy. Bilen blir flittig brukt og er ifølge Tore riktig god å kjøre. Nå har den gått snart 30 000 km på fem sesonger.

– Entusiastbiler skal jo brukes, sier Tore, selv om bilen nesten er den eneste igjen i verden!

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



Trivelig: Oppdal Gammelteknisk Forening fyller 35 år i år. Her er noen av de vi møtte da vi stakk innom. F.h. Johan Lund, Magne Olav Svisdal, Martin Bjerkaas, Odd Arne Torve, Svein Arne Johansen, Lars Dørum og Jan Petter Hatlen.



Stilige folk: -Vi må jo være fine i tøyet, sier f.v. Magne Olav Svisdal, Brit Elin Rønning, Odd Arne Torve og Martin Bjerkaas. Det kommer kanskje ikke som noen overraskelse at det er Brit Elin som har stått for strikkagenserne.

Med glimt i øyet: Odd Arne Torve har pyntet sin 1963 Hillman Minx med Solan og Ludvig i forbindelse med veteranbillettpet Flåkløypa Grand Prix.



Oppdal Gammelteknisk Forening:

Holder liv i historien

På Oppdal traff vi en trivelig gjeng med entusiaster. Medlemmene i Oppdal Gammelteknisk Forening tar vare på lokal motorhistorie, og har en stor samling historiske kjøretøyer.

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

I vår- og sommerhalvåret er vi mye på farta for å lage reportasjer til Norsk Motorveteran. I forbindelse med en rundtur i Trøndelag ble vi invitert til å besøke Oppdal Gammelteknisk Forening, og se hva de steller med. Vi var ikke vonde å be, og stakk selvfølgelig innom på anlegget de disponerer på utsiden av Oppdal sentrum. Foreningen kan forresten feire et aldri så lite jubileum i år - 35 år siden etableringen.

– Vi er rundt 40 medlemmer

totalt, med en liten hard kjerne som møtes jevnlig for å skru og restaurere. Dessuten har vi fått inn engasjerte ungdommer som liker å skru, men det er plass til flere, forteller Odd Arne Torve i Oppdal Gammelteknisk Forening.

Han er mannen som har tatt kontakt med Norsk Motorveteran og invitert oss på besøk. Han er også ivrig veteranbileier og har blant annet en patinert Hillman Minx fra 1966. Han har også satt i stand tre lastebiler, se egen sak.

Lokalhistorie

Foreningen holder til i det som har vært brukt som et granatverksted for forsvaret på femtitallet. Det er lett å se på de ekstremt tykke murveggene og dører som stammer fra slagskipet Tirpitz. Den gang var det nok nødvendig å sikre omgivelsene i tilfelle en eksplosjon, men i dag kommer de eneste eksplosjonene fra forbrenningsmotorer som medlemmene setter i stand. De har samlet på seg store mengder med motorisert utstyr, hovedsakelig med lokal tilhørighet.

– Vi har rundt 50 gamle traktorer i samlingen vår. I tillegg kommer mye annet motorisert utstyr, som stasjonær motorer, snøscootere og lignende. Vi er opptatt av å

kunne historien til det vi har tatt vare på, slik at vi kan videreformidle dette til de som er interessert i lokalhistorien, forteller Torve til Norsk Motorveteran.

De arrangerer årlig en åpen dag ved foreningens lokaler, noe som er veldig populært blant lokalbefolkningen.

Nylig kunne de stolt vise fram sitt siste ferdigstilte prosjekt, en Bombardier beltebil som var starten på Nerskogs-ruta mellom Oppdal og Nerskogen i 1953. Vi kommer tilbake med en egen artikkel om beltebilen utover høsten/vinteren.

Strikkagenser

Da vi er innom Oppdal Gammelteknisk Forening



Bombesikkert: Lokalene til foreningen har tidligere vært brukt som granat-verksted av forsvaret. De solide dørene kommer fra slagskipet Tirpitz.



Strøken: Jan Petter Hatlen stilte med en urørt og flott 1990 Mazda 323 1,8. Den har jeg fulgt siden faren min kjøpte den ny for 35 år siden, fortalte han Norsk Motorveteran.



Ivrig deltager: Martin Bjerkaas har deltatt hele 17 ganger på Flåklypa Grand Prix i Lom, noe hattehylla i hans 1957 Volvo PV 444 er et tydelig bevis på.



Minner: Mange har gode minner med Opel Kadett. Lars Dørum eier denne Kadett LS Coupé 1700S fra 1969.



Samling: Oppdal Gammelteknisk Forening har en stor samling traktorer og annet motorisert utstyr med lokal tilknytning. Beltebilen skal vi se nærmere på i en kommende utgave av NMV.



Oppdals mest fotograferte: Johan Lund ratter sin godt patinerte 1927 Chevrolet Capitol pickup med stødig hånd. Bilen er opprinnelig en Touring, men ble ombygd og godkjent som pickup i 1956. Den gikk opprinnelig i Indre Østfold. «Den er restaurert under skallet, mens patinaen er beholdt. Planet er fra en bekkvogn, mens setetrekket er fra en sofa. Dette er nok Oppdals mest fotograferte bil», sier han med et bredt glis.





Barsk 3x3: En svenske bosatt på Oppdal bygde denne snøscooteren med Rotax-motor og drift på alle tre beltene. Det ble med denne ene som Oppdal Gammelteknisk Forening har tatt vare på.

Hekta på lastebil

Odd Arne Torve har ikke bare hjerte for Hillman og Oppdal Gammelteknisk Forening. Han er også lastebilmann og har satt i stand noen lastebiler. Vi snakker om to svenske og en italiener, nærmere bestemt en 1973 Volvo NB88 og en 1971 Volvo N86, samt en 1975 Fiat 75 NC. Sistnevnte gikk det jo mange av i Norge, men nå er de så og si borte alle sammen. Godt å se at noen tar vare på de som er igjen.



Boggibil: Odd Arne Torve med sin Volvo NB88 fra 1973.



Toakslet: 1971 Volvo N86.



Ikke mange igjen: 1975 Fiat 75 NC.

møtes vi av en blid gjeng medlemmer som virkelig brenner for gamle kjøretøyer og lokalhistorie. Flere hadde tatt med seg bilene sone og parkert de på linje til ære for Norsk Motorveteran. Plutselig utbryter en av de; «Vå må da ta på oss genserne våre!».

Det viser seg nemlig at Brit Elin Rønning i foreningen, er en ihuga strikker. Slikt blir det gensere av, men i en klubb som steller med bil og motor er det

ikke tradisjonelle mønstre som går igjen på genserne. Det er selvsagt bilrelatert med emblem og bilmerker som Renault, Opel, Hillman og Volvo PV. Vi fikk faktisk veldig lyst til å bestille en genser med motiv inspirert av vår 1954 Ford i samme slengen!

Etter omvisningen ble det tid for en liten matbit og en kopp kaffe, mens praten gikk livlig, før vi reiste videre på reportasje-jakt. Takk for at vi fikk komme! ☺



Sjelden: Bolens Diablo Rouge er en amerikansk snøscooter med en litt annen konstruksjon enn vanlig. Her er motor og belteaggregat foran, mens sitteplassen er på en «tilhenger bak». God framkommelighet og liten svingradius var blant fordelene.



☆☆☆
Automobilhallen as



ET HELT VANLIG BILVERKSTED
BARE "LITT" ANNERLEDES

Retro stil

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

Vår/sommersjekk

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



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



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



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



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

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



Sveiseoppdrag



Mekanisk rep



taxi



Bilelektro



Utlånsbil



Kontaktinfo:
63 90 19 56

Firmapost@
automobilhallen.no

Nedre hagaveg 724
2150 Årnes



Tekst og foto:
Asbjørn Rolseth
arolseth@online.no

Veteran-utrykning til

Tønsberg og Horten var åsted for det 14. Nasjonale Veteranbrannbiltreffet, som foregikk fra torsdag 29. mai til søndag 1. juni. Arrangøren Vestfold Brannhistoriske Forening stilte selv med fem flotte vogner – 1932 Indiana, 1937 International, 1956 Fargo, 1959 Dodge og 1964 Dodge. Også Bergen Brannhistoriske Stiftelse, Stavanger Brannbilkubb, Brannhistorisk Stiftelse Nes, Brannmuseet i Oslo og Motorhistorisk Klubb Drammen kom med flere biler hver, i tillegg til mange vogner fra andre hold. Til sammen ble det hele 34 kjøretøyer. På fredag kjørte bilene fra Tønsberg til marinebasen Karljohansvern i Horten, der disse bildene ble tatt.

De som har en glødende interesse for gamle ildslukkere, kan glede seg til neste veteranbrannbiltreff som arrangeres i forbindelse med Fjordsteam i Bergen 7.- 9. august 2026. 🍷

Norge har en fin bestand av veteranbrannbiler, som bare ser ut til å bli rødere og blankere for hver gang de møtes.



Volvo fra Fana: Volvo LV73 med karosseri fra Hartveit i Bergen ble førstegangsregistrert på Fana kommune i januar 1932. Bilen gjorde tjeneste ved brannstasjonen i Fana frem til 1968. Deretter ble den tatt vare på av Volvo-forhandleren Knutsen & Træen A/S og senere gitt som gave til Bergen Brannhistoriske Stiftelse. R-2029 ble restaurert ved Fana brannstasjon i 1979-80.

Dodge fra Horten: 1964 Dodge D-500 V8 ble anskaffet ny til Horten brannvesen og tatt ut av aktiv tjeneste i 1993, men eies fortsatt av Horten kommune. Bilen har Wi-Be stige fra Mora i Sverige og påbygg fra Grorud Karosseri- & Sveiseverksted i Oslo. Flere norske brannvesen kjøpte biler av samme type.

International: RE 20786 er en typisk brannbil slik mange norske kommuner anskaffet på 1960- og 70-tallet. 1972-modell International 1310 med V8-motor, 850 liters vanntank, Barton frontpumpe og påbygg fra Axelsen i Flekkefjord. Bilen gjorde tjeneste ved Oltedal brannstasjon i Gjesdal kommune frem til 2018. Disponeres nå av Stavanger Brannbilkubb.



Horten



Øvre og Nedre Eiker: Motorhistorisk Klubb Drammen deltok med to fine brannbiler med lokal historie fra Drammensregionen. En 1947 Diamond T Model 306 som ble levert ny til Nedre Eiker kommune, og en 1956 Ford F-620 levert ny til Øvre Eiker kommune. Begge med påbygg fra Fjeldhus og begge med 800 liters vanntank og Barton frontpumpe.



Jeep fra Gjesdal: Treffets minste deltaker var RE 44385, en Ford Jeep produsert i 1943. Den ble innrullert i Forsvaret i 1953 og solgt til Gjesdal Kommunale Brannvesen i 1974. Først stasjonert ved Gilja brannstasjon, senere ved Ålgård brannstasjon. Ble ikke avmønstret før i 2013 og disponeres nå av Stavanger Brannbilkubb.



Karljohansvern: 1962 Willys tilhørende Brannhistorisk Stiftelse Nes blir liten ved siden av museumsbåten «Utstein» på 435 tonn. Entusiastene fra Årnes stilte med flere biler på brannbiltreffet.



På gang: Legendariske «Ormen Lange» er i ferd med å bli restaurert.

Nå blir BP-Mack'en restaurert!

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



Ny jobb: Tor Østmoe (71) har fått ny jobb hos Eriksens Karosseri-design på Lena. Han er satt på jobben med restaureringen av den gamle Mack'en.

De som så tankvogntoget til Norsk Brændselolje A/S i drift, glemte det aldri. Datidens største på norske veier gjorde et mektig inntrykk. I de siste årene har Mack trekkvogna fra 1947 og semihengeren stått trygt og godt hos Tor Vidar Frydenlund i Ullensaker. Nå har restaureringsarbeidet startet. Tor Østmoe, kjent som BP-Tor på grunn av BP-stasjonen han bygde opp hjemme i Sørskogbygda i Elverum, er satt på jobben. 71-åringen har nylig blitt ansatt hos Eriksens Karosseridesign på Lena og fått en ny tilværelse som hybelboer på Toten.

I første omgang blir front og hytte demontert. Det foregår i hallen hos Frydenlund. Delene

fraktes så til verkstedet på Lena, der det bygges opp en jigg slik at alt kan tilpasses riktig. Høyre dør er ikke original og må lages ny. Motoren er det ikke nødvendig å gjøre noe med, men ramma skal sandblåses. Semitanken trenger ny front og nye skjørt.

Tor Østmoe har 38 års erfaring som biloppretter hos blant annet Elverum Auto og Elverum Karosseriverksted. Han ble etter hvert lei av plastbiler og elbiler og tenkte å pensjonere seg, men så ble det ny jobb isteden. Nå kan han konsentrere seg om restaureringsarbeid.

Norsk Motorveteran lover på sin side å holde leserne orientert om det spennende Mack-prosjektet!



BLI AMCAR-MEDLEM TA DEL I NORGES BESTE SAMHOLD OG FELLESKAP FOR KJØRETØYENTUSIASTER.

- Markedets beste forsikring og veihjelp
 - Teknisk og juridisk bistand
 - Bilpolitisk engasjement
 - Gode rabattavtaler
- Og mye mer...

www.amcar.no

NB!
Er du medlem i en
av våre tilsluttede
klubber så får kr.
300,- i rabatt
ved første års
innmelding.

amcar
- For norsk kjøretøyhobby

Indre Salten Motorhistoriske:

Entusiaster i nord

Fra tid til annen presenterer vi klubber, lag og foreninger her i Norsk Motorveteran. Her kommer en liten rapport fra Indre Salten Motorhistoriske i Fauske.

Tekst og foto: Rune Olsen, Indre Salten Motorhistoriske

Her kommer det litt informasjon om vår klubb, Indre Salten Motorhistoriske – ISM.

ISM ble dannet i 2020 etter at tidligere Salten Motorhistoriske delte seg i to der vi fra Indre Salten dannet ISM mens resterende av klubben ble Bodø Motorhistoriske Forening. Det var en fullstendig frivillig «skilsmisse» og våre to klubber samarbeider utmerket på alle måter. Det var kun av geografiske årsaker at klubben ble delt opp i to.

ISM er en klubb som omfavner alle typer motorhistoriske kjøretøy, fra moped, via bil til traktorer, påhengsmotorer og eventuelle andre morsomme ting med motor. Vi har klubblokaler på Fauske, der vi leier et gammelt fabrikklokale fra 1885 av Ankerske AS.

I sommersesongen følger vi en egen aktivitetsplan med faste søndagstreff, turer i nærområdet, deltagelse på lokale motortreff og ikke minst egne treff der Fauske Motordag begynner å bli et tradisjonelt treff for oss. Utenom sesong er klubblokalet godt besøkt både for formiddagskaffe og faste onsdagstreff.

Som alle andre klubber håper vi å få inn flere unge medlemmer, det er en kjensgjerning at snittalderen øker år for år.

I våre klubblokaler har vi foruten lagringsmulighet, også et par mekkeplasser, løftebukk, sandblåseutstyr, dekkomlegger/avbalanserer pluss annet



praktisk verktøy for våre medlemmer.

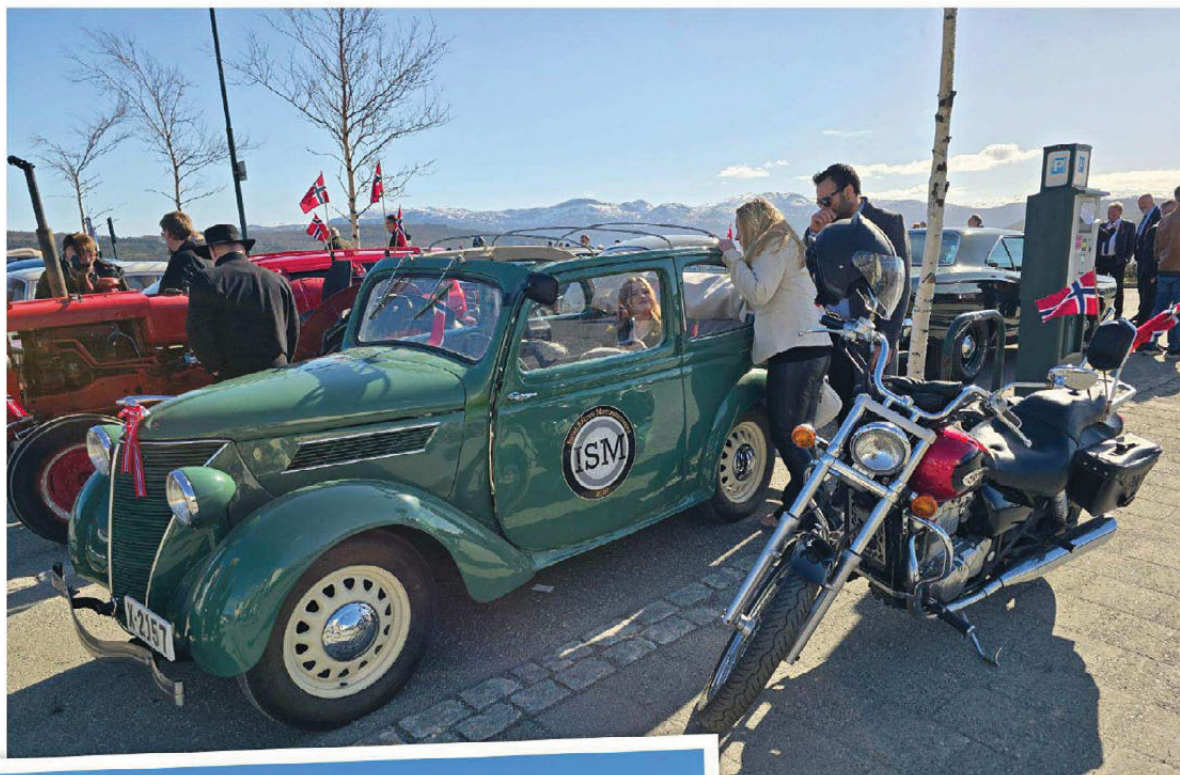
Klubben er den stolte eier av en 1938 modell Ford Eifel som ble innkjøpt lokalt og restaurert til god bruksstand. Denne bilen brukes på alle treff vi er involvert i, og hver 17. mai er det Eifelen som har æren av å kjøre i front på vår tradisjonelle 17. mai cruising.

Nåværende styre ledes naturlig nok av en kvinne, Anita Jørgensen, som sporty nok påtok seg vervet i mars 2025 etter at Kjell-Arne Christensen gikk ut av styret etter å ha ledet klubben siden etableringen i 2020.

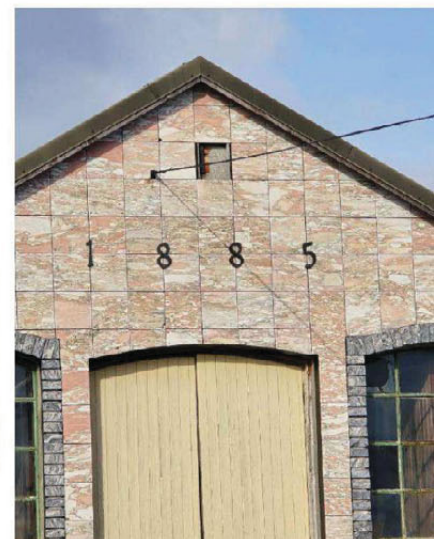


Klubbens bil: Klubben er den stolte eier av en 1938-modell Ford Eifel som ble innkjøpt lokalt og restaurert til god bruksstand.

ISM: Indre Salten Motorhistoriske oppsto i 2020 da Salten Motorhistoriske ble delt opp i to nye klubber; Indre Salten Motorhistoriske i Fauske og Bodø Motorhistoriske Forening. Det var rent geografiske årsaker til dette.



Alt med motor: Indre Salten Motorhistoriske favner all motorhobby, også traktorer.



Historisk bygg: Klubben leier lokaler i et gammelt industribygg fra 1885.



Stiller opp: ISM er en aktiv klubb og stiller opp overalt der det skjer noe. Her fra Salten-messa i år som ble arrangert av den lokale fotballklubben Fauske/Sprint.



Feiring: Veteranbilparade på Nasjonaldagen.

Viser seg frem: Her fra Fauske Motordag som ISM arrangerer.



Grensetreffet 2025:

Norges største?

Man skal alltid være varsom med å kære noe til først eller størst, men årets utgave av Grensetreffet i Halden er i alle fall blant de største bilhobbyarrangementene i landet. Og for en fest det ble!

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

Uke 32 er synonymt med Grensetreffet i Halden. Fra onsdagen fylles byen opp med biler og folk fra både nær og fjern, og bil og bilhobby står i fokus til og med søndagen den uka. Tusenvis av tilreisende sørger for fullt trøkk på overnattings- og serveringssteder, butikker og campingplasser. Arrangementet er kjempestort og kjempepopulært, og er med å sette Halden ettertrykkelig på kartet. Det er den lokale amcar-klubben Street & Cruisin' Club Halden som står for arrangementet. De legger ned en utrolig dugnadsinnsats for å dra det hele i land. Her snakker vi ikke om et enkelt arrangement, men om en rekke arrangementer hver dag, fem dager til ende. Tidligere har de hatt med seg det svenske forlaget Albinson & Sjöberg som hovedsamarbeidspartner, men i år er de byttet ut til fordel for Refuel/Amcar.

Onsdagen er selve åpningen av Grensetreffet og det hele startet med Amcar Cruise Night og kåringen av Miss Fuzzy Dice. Torsdagen var det rebusløp samt fellestur med fotosafari til den svenske bilkirkegården Båstnäs. På kvelden ble det invitert til debatt om retten til å reparere egen bil, og gjenbruk av deler. Her møtte MDGs Johan Kristian Rud og Amcars Hilberg Ove Johansen til debatt. Fredag var det Aarnes lunsj cruise på dagen, og Queen of Hearts Chick Meet på kvelden.



Lørdagen har det tidligere vært arrangert Nostalgitreff for nyttekjøretøyer, men dette er nå byttet ut til fordel for Refuel Youngtimer-treff med biler fra 1980–2010. Et fint tiltak som tiltrekker seg masse yngre bilentusiaster. Det arrangeres også Fun Run, en rekke merkeklubbtreff, samt konsert i Byparken. Selve finalen er på søndagen med Grensetreff på Fredriksten festning. I år kom det over 1000 kjøretøyer eldre enn 30 år på dette treffet.

Legg til at det var cruising i Haldens gater hver eneste kveld med stor stemning (på lørdagen hadde de sågar fått åpnet «streeten» (gågata) for cruising), så har man et perfekt bilhobbyarrangement.

Norsk Motorveteran var på plass de fleste dagene, og vi kan melde om topp stemning og masse flotte kjøretøyer på det som trolig er landets største bilhobbyarrangement. Det er bare å krysse av i kalenderen for neste år.

Toppmøte: Høvdinger i form av Pontiac hadde sin egen samling.



Finalen: Grenstreffuka går fra onsdag til og med søndag, som er finaldagen. Da er det samling på Fredriksten festning, der over 1000 biler var samlet i sommersolen.

Drops: En herlig bukett sportslige europeere i friske farger.



Merketreff: Lørdagen var det en rekke merketreff rundt om i Halden. Her fra Three Five Chevy Norge, som samlet eiere av Chevrolet fra årene 1955–1957.



Flere land: Grensetreffet i Halden tiltrekker seg deltagere fra flere land, ikke minst svensker.

Snøhvite: Et knippe sportslige Escorter inntok festningen på søndagen.

Tidlig krøkes: Treffets mest sjarmerende deltager var nok denne lille pjokken i egen custom-bil.



Scooby-Doo: Denne patinerte Ford-vanen førte tankene til bilen i Scooby-Doo filmene. «It's Mean, it's Green – it's the Mystery Machine».



Eight Amcars: 10 utvalgte medlemsbiler fra Eight Amcars Club (EAC) hadde fått eksklusiv plassering og promoterte godt for EAC Bilhistorisk Senter. GT Hawk tilhørende NMVs skribent Asbjørn Rolseth lyser opp.



Nyttig: Alle skulle hatt en pickup, gjerne en Ford fra 1934 som her.

Uvanlig: En Chevrolet Malibu med ombygget front? Nei, en Pontiac Acadian Beaumont Sport Coupé, produsert i Canada.

Cruising: Haldens gater var fylt opp med cruisende biler hver eneste dag og kveld. Her er det Øyvind Lorentsen som koser seg i sin vakre 1954 Ford Crestline Victoria.



Møbel: 1953 Buick Roadmaster Estate Wagon representerer noe av de vakreste når det kommer til stasjonsvogner.

For 80 år siden:

Frigjøringen av tvangsarbeidere

I år er det 80 år siden amerikanske tropper okkuperte «Stadt des KdF-Wagens» og frigjorde tvangsarbeiderne som hadde produsert Kübelwagen og Schwimmwagen for Nazi-Tyskland. Det skulle bli starten på det som i dag er Volkswagen.





Nazi-fritid: KdF «Kraft durch Freude» (Kraft gjennom glede) var Det tredje rikets statskontrollerte fritidsorganisasjon. De arrangerte blant annet billige konserter, utflukter, feriereiser og lignende for innbyggerne. Her et propagandabilde av en lykkelig familie på utflykt med sin KdF-Wagen.

US Army: Amerikanske tropper frigjorde tvangsarbeidere ved «Stadt des KdF-Wagens», nå kjent som Wolfsburg. I bakgrunnen ruver Volkswagen-fabrikken.



Tekst: Volkswagen AG og Tormod Granath-Magelssen

Foto: Volkswagen AG

I april var det 80 år siden amerikanske styrker frigjorde Volkswagen-fabrikken og byen som da var kjent som «Stadt des KdF-Wagens», senere omdøpt til Wolfsburg. Byen var etablert der i forbindelse med Nazi-Tysklands bilprosjekt «KdF-Wagen», i dag kjent som Volkswagen Type 1, eller «Bobla», som skulle produseres på en stor nybygd fabrikk langs Mittellandkanal i Niedersachsen. KdF står for «Kraft durch Freude» (Kraft gjennom glede) og var Det tredje rikets statskontrollerte fritidsorganisasjon. De arrangerte blant annet billige konserter, utflukter, feriereiser og lignende for innbyggerne.

Over 66 000 kjøretøy

Ved fabrikken ble ca. 7700 tvangsarbeidere og krigsfanger løslatt. Gjennom de åtte ukene som fulgte, skulle amerikanerne ta viktige avgjørelser for fremtiden til menneskene, byen og fabrikken. Den korte tiden de amerikanske militære styrkene styrte, la grunnlaget for demokrati, frihet og gjenoppbygging av regionen. Allerede i mai produserte fabrikken igjen biler, nemlig Kübelwagen for de amerikanske styrkene. De ble kalt Volkswagen Jeep. I slutten av juni 1945 overtok de britiske styrkene ansvaret for regionen som da befant seg i den britiske sonen.

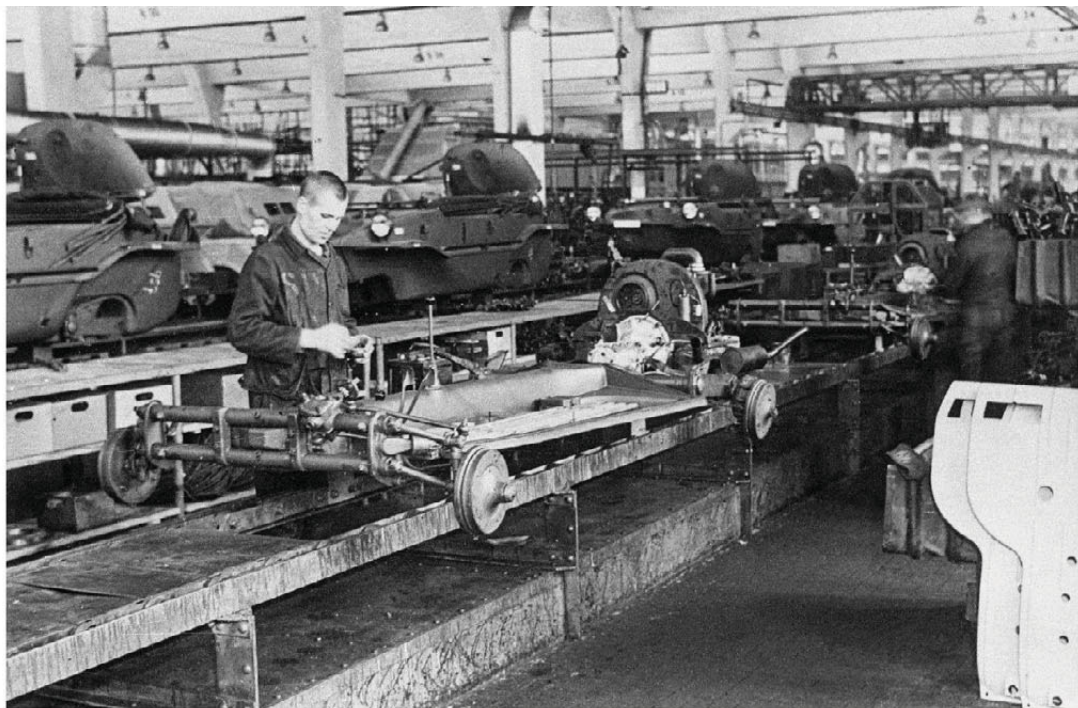


Palestina: Jødiske Judith Berger ble deportert til Volkswagen-fabrikken. Fra sommeren 1944 frem til april 1945 monterte hun miner og granater. Etter frigjøringen flyttet hun til Palestina og kom aldri tilbake til Wolfsburg. Her er hennes immigrasjons-papirer til Palestina. Hun døde i 2011.

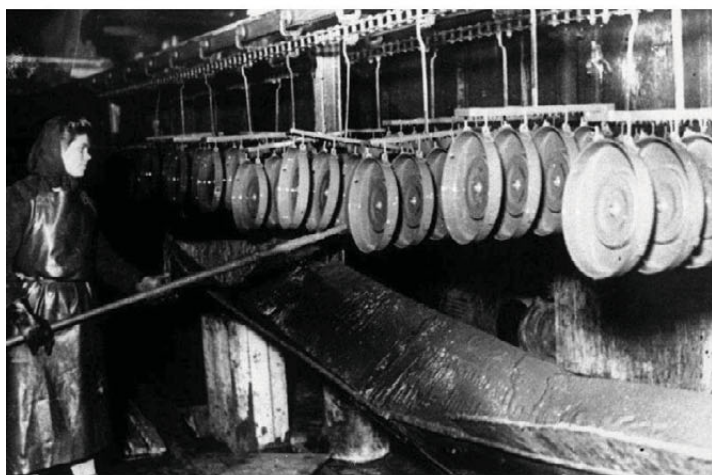
De siste 50 eksemplarene av Kübelwagen til Nazi-Tyskland rullet ut av fabrikken 10. april 1945. Alarmen gikk og varslet at amerikanske stridsvogner nærmet seg. Fabrikken, som da var kraftig skadet av allierte bombeangrep i 1944, stoppet krigsproduksjonen. I løpet av andre verdenskrig hadde de produsert totalt 66 285 kjøretøy.

Frigjøring og okkupering i to trinn

11. april frigjorde amerikanske tropper både fabrikken og byen som i dag er kjent som Wolfsburg, uten noen form for militær motstand. De avanserte raskt videre mot Salzwedel og elva Elbe. Kartene til amerikanerne viste hverken bilfabrikken eller byen. Frigjøringen førte til et



Tvangsarbeid: Sovjetiske krigsfanger produserer Schwimmwagen som skal brukes av tyske styrker.



Miner: Det var ikke bare kjøretøy som ble produsert på fabrikken. Her er en kvinnelig tvangsarbeider i gang med montering av anti-tank miner.



Montering: Tvangsarbeidere monterer motorer. Fabrikken hadde totalt 20 000 arbeidere, hvorav 2/3 var tvangsarbeidere.

vakuum i maktforholdene i området. Etter at SS og fabrikkens sikkerhetsstyrker hadde trukket seg ut, og Volksturm (Den militære formasjonen som ble opprettet som et siste desperat forsøk på å forsvare tysk territorium mot de alliertes styrker) var oppløst, så tvangsarbeiderne og krigsfangene at deres lidelser var over. Dette førte til tilfeller av plyndring, ødeleggelser og vold.

For å opprettholde ro og orden dannet arbeiderne en egen sikkerhetsstyrke, bestående av franske krigsfanger og nederlandske studenter, som hadde blitt satt i tvangsarbeid ved fabrikken. De skaffet seg våpen og kjøretøy, og opprettet et hovedkvarter i fabrikkens brannstasjon. Sjefen for fabrikkens kraftverk, Fritz Kuntze, hadde nektet å følge naziledernes ordre om å ødelegge kraftverket og sprengte broer i området. Han var opptatt av at kraftverket nå ikke skulle utsettes for sabotasje. Han tok med seg to ingeniører som også snakket godt engelsk, samt den katolske presten Antonius Holling, og kjørte til Fallersleben der amerikanerne fortsatt hadde avdelinger. De overtalte





Bil-byen: Byen Wolfsburg het «Stadt des KdF-Wagens» under krigen, og var bygd opp for å huse de som jobbet ved bilfabrikken.



Frigjort: Franske Jean Baudet født 1922 var tvangsarbeider fra sommeren 1943 til april 1945, og opplevde den amerikanske frigjøringen.



Sykepleier: Polske Sara Frenkel-Bass jobbet som sykepleier ved sykehuset til fabrikken. Hun klarte å skjule at hun var jødisk og jobbet ved sykehuset frem til frigjøringen.

Bombet: I 1944 ble store deler av fabrikken ødelagt av allierte bombeangrep.



dem til å komme tilbake til byen og fabrikken for å vise militært nærvær. 15. april okkuperte de så området på ny, avvæpnet opprørerne og overtok det administrative ansvaret.

20 000 arbeidere

Alt i alt var 20 000 mennesker tvunget til å jobbe i Volkswagen-fabrikken under den andre verdenskrig. Av dem

kom ca. 5000 fra konsentrasjonsleirene. I 1944 var to tredjedeler av arbeiderne der mot sin vilje. Det var jødiske kvinner og menn, krigsfanger, utskrevne arbeidere, og personer fra land som Nazi-Tyskland hadde okkupert. På frigjøringsdagen jobbet ca. 9100 arbeidere i fabrikken, hvorav mer enn 7700 var fra andre land. Den største gruppen på 3000 arbei-

dere var fra Sovjetunionen, hovedsakelig ukrainere.

Amerikanerne etablerte Wolfsburg (som fikk sitt navn den 25. april 1945) som oppsamlingspunkt for alle som ikke var hjemmehørende i området, for å organisere deres hjemreiser. I april og mai -45 dro de første togene, stort sett bestående av åpne godsvogner, mot hjemlandene til tvangsarbeiderne. For noen

Varelager: Ferdigstilte Kübelwagen utenfor fabrikken etter frigjøringen.

av dem ventet det både mer nedverdiggelse og straffeforfølgelse da de kom hjem, fordi noen land så på dem som desertører og mennesker som hadde samarbeidet med Nazi-Tyskland.

Demokrati

Amerikanerne ga «Stadt des KdF-Wagen», som byen da var kjent som, sin første demokratiske struktur ved å sette opp en form for kommuneadministrasjon samt et bystyre. På deres første møte den 25. mai ble det vedtatt å endre navn på byen til Wolfsburg. Den nye byen tok et historisk navn etter slottet Wolfsburg, som første gang ble nevnt i dokumenter fra år 1302.

Amerikanerne satte opp et verksted for egne militære kjøretøy på fabrikkområdet. De fant deler og komponenter rundt i området og fant ut at det var et potensial for å starte opp igjen fabrikken. I mai kunne de rapportere at de hadde begynt å montere



Restene: Volkswagen-fabrikken etter frigjøringen i april 1945.



Feiret: Franske tvangsarbeidere feirer frigjøringen med «trikoloren».

«Volkswagen Jeeps» (basert på Kübelwagen) ved hjelp av 200 arbeidere. Totalt ble det produsert 133 «Volkswagen Jeeps», under kummerlige forhold, biler som skulle brukes av de amerikanske styrkene.

Starten på et bileventyr

Etter hvert begynte man å planlegge overgang til sivil bilproduksjon. Prosessen fortsatte britene med da de overtok ansvaret for byen og fabrikken, som lå i det som ble kalt den britiske sonen. Rett etter jul i 1945, og fortsatt under vanskelige forhold, startet så den sivile produksjonen av Volkswagen Type 1.

Den nederlandske bilimportøren Ben Pon besøkte

fabrikken i Wolfsburg i 1946. Da så han et transportmiddel der føreren satt bak et lasteplan. Kjøretøyet ble brukt til å frakte deler internt på fabrikken. Han funderte på om det ikke var mulig å lage en varebil basert på bunnplata til Volkswagen Type 1. 23. april 1947 laget han en enkel tegning som skulle bli starten på Volkswagen Type 2, eller Transporter som vi kjenner den i dag. Det viste seg fort at bunnplata fra Type 1 ble for svak, så man gikk for en annen løsning. I november 1949 rullet så den første varebilen, Volkswagen Type 2 ut fra fabrikken. Et bileventyr var for alvor i gang.



Hjem: Frigjorte tvangsarbeidere, konsentrasjonsleirfanger og krigsfanger venter på hjemsendelse fra «Stadt des KdF-Wagens», som Wolfsburg het under krigen.

Fra militær- til sivilproduksjon

1945

10. april: De siste 50 Kübelwagen (Type 82) produseres ferdig i Volkswagen-fabrikken. I løpet av den andre verdenskrig produserte fabrikken 66.285 kjøretøy, hovedsakelig Schwimmwagen og Kübelwagen for den tyske krigsmakten. Men det ble også produsert 630 KdF-biler, som var folkebilen designet av Ferdinand Porsche.

11. april: Amerikanske tropper frigjør Volkswagen-fabrikken og «Stadt des KdF-Wagens» langs Mittellandkanal. Soldatene møtte ingen militær motstand og avanserte østover mot Salzwedel og elva Elbe. Rundt 7.700 tvangsarbeidere ble frigjort ved fabrikken.

15. april: Amerikanske tropper okkuperer Volkswagen-fabrikken og byen, på anmodning fra fabrikkrepresentanter og frigjorte arbeidere.

Tidlig mai: Produksjonen av «Volkswagen Jeep» (Kübelwagen) for amerikanske, og senere britiske styrker, starter. Amerikanerne utnevner Rudolf Brörmann, tidligere inspeksjonssjef ved fabrikken, til fabrikkssjef. Amerikanerne innfører også demokratiske strukturer og et bystyre i «Stadt des KdF-Wagens».

25. mai: Bystyret beslutter å endre byens navn til Wolfsburg.

5. juni: Britiske militære myndigheter overtar ansvaret for Volkswagenwerk GmbH og utnevner et fabrikkstyre.

22. juni: Britene bestemmer at fabrikken skal starte produksjonen av 20.000 Volkswagen Type 1. Major Ivan Hirst får ansvaret for fabrikken.

27. desember: Serieproduksjonen starter.

1946

30. mars: 1000 kjøretøy produseres på en måned.

1948

1. januar: Heinrich Nordhoff blir toppsjef.

23. mai. Vest-Tyskland dannes.

29. juli. Hovedkontoret til Volkswagenwerk GmbH flyttes fra Berlin til Wolfsburg.

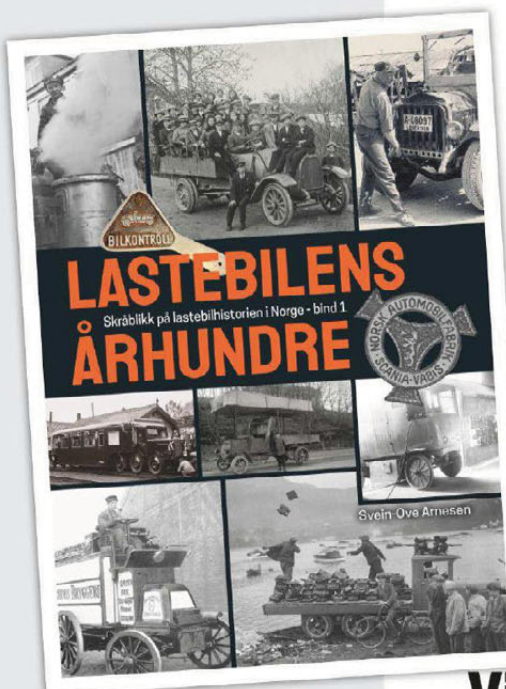
1949

8. oktober: Vest-Tysklands føderale regjering overtar Volkswagenwerk GmbH.

12. november: Den første Volkswagen Type 2 ruller ut av fabrikken.

Bokomtale:

Underholdende historier med duft av eksos



Lastebilens Århundre - Bind 1
Forfatter: Svein-Ove Arnesen
Sider: 228
Pris: 399,-
Utgiver: Svein-Ove Arnesen
(www.veteranlastebilboka.no)
ISBN: 978-82-692602-4-3

Av Tormod Granath-Magelssen

Trodde du at lastebilhistorien, eller kjøretøystorier for den saks skyld, er for nerder? For de av oss som drømmer om bensin og diesel, kan bilmerker utenat og ser forskjell på årsmodeller ved å kaste et blikk på et blinklys? Da må du tro om igjen, i alle fall etter å ha lest boka "Lastebilens Århundre" av Svein-Ove Arnesen. Den er nemlig så mye mer enn et oppslagsverk med

nøktene tall og forklaringer – her snakker vi historie satt inn i et hverdagslig miljø, slik det hele startet for veldig, veldig lenge siden.

Skribenten

Forfatter og utgiver Svein-Ove Arnesen er for øvrig intet ubeskrevet blad. Han har vært journalist, redaktør og eier av fagbladet TransportMagasinet i mange år. De senere årene har

Ville åpne postrute



- Sendte søknaden til seg selv og innvilget på rekordtid

DA POSTVERKET BLE etablert i Norge i 1647 var det sendere som fikk svar for levering. Det var en plikt, ikke et tilbud. Som takk slapp de blant annet vareskatten. Postmønstret økte etterhvert drastisk. I 1848 sendte vi over 1 million brev og mønstret ble et problem. Det hjalp litt da vi fikk jernbane. På nøyaktig samme postmønstre ble underveis. Det samme gjorde de på skipene. Ved stasjonene var det postkontor. Men nasjonens sterke filatelistiske ferjetur om å stadig sende mer post, bidro til et løpingsproblem. I 1849 hadde meningen bevisst økt til 77 millioner. Hvordan skulle alt komme frem?

Landets første postrute
Det passet derfor både Postverket og befolkningen godt at bilen så sitt snitt til å unngå de gamle hender. Vi har fortsatt noen millioner Melde og Rensdyrtene tidligere i boken, men de fikk ikke postkorting før 1913. Står med bil

for best med post var sommeren 1908. En ny rute mellom Strømmer og Rødhammen ble tatt i bruk. Både ruten og energiske menn som forsto viktigheten av det formelle. Skolepater her Strømmer & Namsos Automobilklub og direktøren, Jens Mørch, sendte søknad om tillatelse til ansettelsen. Posten gikk den gjennom i rekordfart. På tre måneder var ruteforbindelsen i orden. Det kan ha noe å gjøre med at direktør Mørch også var antagningssjef og tillatelsen dermed den som behandlet søknaden. Han sendte altså søknaden til seg selv. Men tre uker senere var i posten! Uansett – ruten kom i gang med to Rex Simplex kjøpt av forhandler Arne Guldal i Trondheim. Det var en av få forhandlere utenfor hovedstaden og også en av initiativtakerne til prosjektet. Ved å si foretaksaktene, fikk han bil ut i markedet.

Trondherbilene
En av stasjonene, Oliver Jouslin Ivarsen, var oppmønstret mekaniker ved Strømmerens vedlegg i Trondheim. Da han

ble spurt om han kunne tenke seg jobben som sjåfør, så han til. Han hadde nemlig allerede sett en bil da han som sjåfør hadde vært i utlandet og kunne tenke seg å kjøre et slikt apparat. Dermed ble han sendt til Tyskland for to måneder kurs i kjøring og vedlikehold av bilen. I 1910 kjøpte skolepater en tredje vogn av merket La Baire. Forøvrig fikk tyskerne en fantastisk godt handling i å leppe dekk. Mange bønder la pulke stein og glasser i hjulposene for å få dekket raskt fra veiene. Bilen ble dermed tørrere. Det ble de også om de var så uheldig å komme bak da varierende leasemann i Østfold. Da hjalp det ikke å trene for å komme forbi, men først fikk de de kilometrene som leasemannen brukende argvildt med sin best sysses var smugling for han slapp den forbli.

På tross av delvis økonomiske problemer, overlevde ruten. Dette ble også starten på fylkesbilene i Nord-Trøndelag som i dag er Trondherbilene.



Et knippe tidlige postbiler



Oslo Postvesen sin første lastebil fikk ikke med hjulene

Dette skal være Oslo Postvesen sin første lastebil – en Daimler fra 1918. Da fikk skolepater seg tidlig i 1919 etter at Stortinget i 1917 hadde bevilget 94000 kroner til saken. Lindstrøm & Rødsahl fikk kontrakt på levering, men det skulle bli et stort problem. Bilen var gull skulptur å få hjem, men ikke gummi hjulene. Alle slaps departement ble involvert og gummiimportøren fikk tilbud om store summer for å ordne skoen, men til ingen nytte. Telegummen var for tyngre frem og tilbake over det store i selv posten syntes at posten gikk for tungt og en stund lå det an til at selveste militæret måtte ta postkøringen en periode. Posten hadde nemlig nettopp vært opp av telen (med sin faste transport for å overta korrupsjonen). Men så tok kjøperen bevilgning nok slutt og posten kom frem. Senere kom også nye Unic på plass. Deretter utførte sin arbeid i ruten til de for de ble erstattet – eller kanskje som det het den gang – av GMC 2,5 tonnere og en del Chevrolet.



Heyrestyrt med gardiner

Fyrstendomsordren ble den kalt. Ivert 1. juni 1910. Det var en franskbygd La Baire med 53 hester som gikk med post og folk. Bilen var starten på Fyrstendoms Automobilskole som via senere fusjoner ble Telemark Bilruter.



NSBs første transportbil i Trondheim

Det ser ut som et krigslandskap i bakgrunnen. Men så er Trondheim ved 1879 ser såpass rolig ut at vi tipper det er feil. Altså, bilen står i bilhallen fra 1922 registrert med 40 hestekrefter og merke Deutsche. Dette var altså en DAG - Deutsche Last-Automobilfabrik AG. Produksjonen var grunnlagt i 1910. Fotoet er tatt mellom 1915 og 1930 en gang.

Krevde å få redusert postomløp til tre ganger daglig

Morgenbladet kunne 12.02.1919 informere om at Christiania postbudforordning etter en livlig debatt fikk sitt krav om redusert postomløp innvilget. Budet var altså ikke lenger lever posten en fire (4) ganger daglig. Det gikk på helsen løs. Det fikk holde å levere post til husstander tre ganger daglig.



Milepæl

Etter regjeringen av 1924 skulle det stå en milepæl for hver halv mil. For hver halv mil skulle det stå avstanden til stiftelsen i hvert av de fire stiftene i landet. En stiftelse er en by som er slett for en biskop. I 1975 gikk vi over til det metriske systemet og endret systemet til kilometer. For den tid var en mil 11,2 km. Denne tallet viser at det er 160 kilometer og er felles vegnummeret omkring posthuset mellom 1977-1990. "Mil" benyttes var forøvrig oppslutt etter disse årene.

Lett og ledig: Boka inneholder spennende historier, fun facts og unike bilder.

En ædruelig og dygtig mand kan
faa vel aflønnet plads som chauffør paa
en lasteautomobil i Trondhjem.
Ansøkninger med lønsforlangende
og attestavskrifter indsendes til
Nordenfjeldske Annoncebyrå.
Trondhjem, nrk. "Chauffør—Trondhjem"

Edruelig sjåfør søkes
I Aftenposten 29.06.1913 kan vi se at en edruelig sjåfør søkes.

5) Fritagelse av veavgift iflg. lov av 21. juni 1912 for automobil som bare brukes indenfor byens grænser.

Gasverket har søkt om fritagelse for den veavgift som ifølge lov av 21. jun 1912 påhviler automobiler, fordi Gasverkets lasteautomobil alene skal brukes inden byens grenser. Loven gir adgang til at meddele saadan fritagelse, og i henhold hertil foreslaar formandskapet, at Gasverkets lasteautomobil fritages for avgiften. Den andrar til kr. 200 pr. aar.

Gassverket lovte å bare bruke lastebilen innenfor bygrensen og fikk derfor fritak for velavgift i Trondheim står det å lese etter et bystyremøte i Trondhjem den 12.1.1917

En mand blev igaar overkjørt
af en lastebil ved Torveg.
Manden fik endel skrammer og
blev bragt til sykehuset, hvor han
blev sat under behandling. Idag
er manden noksa bra og helt bra
vil han være om etpar dager.
Chaufføren skal være den
skyld i uheldet.

Mannen blir nok helt grei igjen om et par dager. Positivt å se at det ble nevnt at sjåføren ikke var skyld i ulykken. Det var da noe. Sarpen, torsdag 24. mai 1917

Fjorte gaslykten overende.
En lasteautomobil tøret i gaar ej-
termiddag mot en gaslykt i Norde-
gate med sit kras, at lyktenjosten bleo
hviet saa den stod i vinkel.

Gotisk skrift var brukt til like over århundre-skriftet i avisene. Men Folketidende i Trondheim syntes godt lesbarheten kunne vente litt lenger. Her er en notis fra 18. november 1915 der vi får nyheten om at en lastebilautobil dagen i forveien regelrett hadde tornet mot en lyktestolpe i nordre gaten. Det gikk sannelig ikke bedre enn at lyktestolpen endte i vinkel. Det var ikke så lett å finne andre biler å kollidere med på den tiden, så man måtte finne andre ting å krasje med.

[illegible]

I 1922 hadde ikke de tyngste bilene luft i dekkene. Det fantes ikke gode nok dekk. Men med en halvannen tonner gikk det fint. En halvannen tonner klarte omkring 1,5 favn ved og var langt raskere enn en hest og en tyvare bil med kompakt gummi.

Amerikanak moderne 3 tons last
 inger og dimensioner efter de ny
 skrifter, byttes med en 1½ - 2 tons
 eller lidt brukt lastbil.
 Na helst være forsynet med luftinge
 og gøre en hastighed af 30 km.
 Billet nrk. 4149 Førsteklassen bil

Grundet anskaffelse av lastebil selges 2 gode arbejdshester.
Vognmand Paul Brandt.

I Lofotposten tirsdag 4. november 1919, kan vi lese om Vognmand Brandt som dropper gamle hestekrefter til fordel for nye. Han var nok tidlig ute, der oppe i nord. Det var ikke mange månedene i året bilen kunne være ute på den tiden. Flere solgte forevrig hester med stort tap for å handle laste bil sånn omkring 1920-1925.

April 1912. Amundsen ankommer sydpolen og det russiske militæret anbefaler tyske lastebiler. Mannesmann-Mulag blir frontet stort i norske aviser av de norske representantene. Merket ble overtatt av Büssing i 1928.

Telefon No. 45. M. Gurevskiy.

I avisen Hardanger kan vi lese at det i 1915 var rom for å få fatt i en flyttobil signert Odda Autotransport.

Trenger såfør umiddelbart

Vi tør ikke en gang tenke på hva som kan ha skjedd i Bergen. Annonsen sto i Arbeidet, mandag 6. august 1917. Vi får håpe det gikk bra.

Om du fikker glæde i store bus, sånn omkring grensen til Sverige i Østfold, skal du ikke se bort fra at fangsten, her anklaget seg gjennom et historisk kjøretøy. En eller annen plass i jernemst - antakelig såvidt inne på svenske skid - ligger nemlig den første busken produsert av Scania Vabis i 1911. Med sine 35 km klarte den 20 km/ og 12 passasjerer. Bønder og hestefolk satte opp feller for å stanse den bråkende bussen og tolovnende var heller ikke på eiernes skid. Det gikk i tre. Etter mange skader, ble det stilt. Sjåføren fortsatte rett inn på norden år til, men til stilt kjørtene han ut på jernstien mellom Norge og Sverige der han parkerte og lot vinter bli til vår. Der ligger den ennå - den aller første svenskproduserte bussen!

Vi tør ikke en gang tenke på hva som kan ha skjedd i Bergen. Annonsen sto i Arbeidet, mandag 6. august 1917. Vi får håpe det gikk bra.

Morgenbladet, onsdag morgen (det ligger liksom litt i navnet, men de skrev faktisk det) den 2. mai 1900. Dette må være en av de aller første tvistene mellom motoriserte og fribente i trafikken. Vi skal oversette: "I anledning av skade forvoldt hest og vogn tilhørende herværende vognmann ved at hesten ble skremt av en motorvogn på ruten Christiania-Grefen, har vognmannen ved byretten anlagt erstatningsaksess mot motorvognkompagniet." Hvorfor bruke flere setninger når man klarer seg med én?

Vognmand med Motorvogn.
I Udsælgning af Skude forsvandt Pich
og Vogn tilhørende en berberende Vogn-
mand derved, at Deften blev framt af en
Motorvogn paa Platen Christiana - Grefsen,
har Vognmanden ved Varetten anlagt
Grænsningssøjlemaal med Motorvogn-
formaaet.

han satset på forlagsvirksomhet og utgivelser av bøker, spesielt innenfor transporthistorie. Han er medforfatter og utgiver av "Veteranlastebilboka", som har kommet ut i 10 bind, samt boka "Lastebilpionerene" og jubileumsboka til NLF Oslo og Akershus. I tillegg har han gitt ut Sties-boka "Termotransport på første klasse", og flere andre bøker som omhandler transportbransjen. Forfatteren er med andre ord godt forankret med begge beina i transportens verden. De som har hatt gleden av å lese hans tekster gjennom årene, vet at Arnesen er god med ord og har en svært underholdende penn. Det bærer også hans ferskeste bok preg av. Tekstene er lette og ledige, med stor "glimt i øyet"-faktor og kvikke formuleringer. Ikke rart at bokas undertittel er "Skråblikk på lastebilhistorien i Norge".

Glemte annonser: Blant innholdet finner vi også mange svært underholdende annonser fra gamle dager.

Boka er bygd opp fra pionértiden, da de første motoriserte kjøretøyene begynte å rulle på elendige norske landeveier, og framover til 2. verdenskrig. Det er en svært underholdende kjøretur vi er med på, der vi blir tatt med på en reise i Norge, men med avstikkere til andre land for å få helheten til historiene. Underveis i boka ble vi sittende å både måpe og humre av historiene. Visste du at Norges første bussjåfør måtte styre med beina og at bussen han kjørte fikk klengenavnet "Tarmrister'n"? Eller at man skulle kjøre på høyre siden av veien, men bare i svinger eller når det var mørkt? Eller at

krigen mellom vognmenn og de første lastebileierne var både hard og uforsonlig?

Det er egne kapitler som tar for seg hvordan de første pionérene måtte kjempe for sine idéer, om Christiania Vognmandsforening som kjempet mot trikken og forlangte at jøvelskapen skulle ha en utstoppet hest foran trikken, for å berolige andre hester som var ute på jobb. Eller historien om den første brannbilen i Kristiania som var elektrisk fordi bensin var brannfarlig. Det er også kapitler om de første førerkortene, opprinnelsen til lovverk for motoriserte kjøretøyer, gassdrevne kjøretøyer med gassen i ballonger på taket, Norges første kvinnelige yrkessjåfør, fortellinger om veiutbygging, kollektivtransport, ferieturer med lastebil og 2. verdenskrigs utfordringer og mye, mye mer. Alt er krydret

med morsomme notiser, gamle annonser og fotografier fra bilens og lastebilens barndom og første tiår i Norge.

Forfatteren har lagt ned et meget tidkrevende arbeid i jakten på de gode historiene og bildene som boken er fylt med. Som nevnt innledningsvis er ikke dette en bok for norder (selv om de også vil ha stor glede av den), men for alle som har lyst til å lære noe om vår historie. Joda, de motoriserte kjøretøyene står for den røde tråden i boka, men tidsreisen favner så mye annet.

Vi gjengir gjerne forfatterens oppsummering av boka, som sier sitt om innholdet: “Den er for deg som vil oppleve historien gjennom de som faktisk levde den – med olje på hendene, støv i håret og en lastebil som knapt ville starte”. ☺



Bilåret 1925 i USA:

Sedan-dominans og rekkeåttre på rad

Amerikansk bilindustri nådde to vendepunkter i 1925: Antall merker som tilbød rekkeåttre ble firedoblet, og alle bilmodeller av kommersiell betydning (unntatt Essex) kunne leveres som sedaner, altså 4-dørs lukkede biler.

Tekst og foto: Tor Ivar Volla



WIKI/ SIGNAG CCA-SA-20

Tok kunder fra Ford: Chevrolet Superior series K.

Essex Coach kostet ikke mer enn en åpen bil da den ble lansert i 1921, og snart foretrakk stadig flere å kjøpe en bil som var komfortabel å ferdes i året rundt. I 1925 tilbød så godt som alle produsentene lukkede biler, som begynte å få overtak i markedet. Ved inngangen til 1925 hadde bare Packard, Duesenberg og Bay State rekkeåttre i seriebiler, Cadillac, Lincoln, Cole, Peerless, Wills Sainte Claire og Cunningham hadde V-åttre, men V12-motorer ble ikke lenger tilbudt på nybilmarkedet.

Noen av USAs dyreste og mest prestisjefylte merker som Locomobile, Pierce-Arrow og McFarlan sverget fortsatt til enorme seksere – McFarlans var på hele 9,4 liter! Det samme gjaldt Rolls-Royce som bygde biler i Springfield, Massachusetts, og hvor bare chassiset kostet 35 % mer enn USAs dyreste hjemmeavla bil kostet som komplett sedan: Locomobile 48.

Ballongdekkenes gjennombrudd medførte at hjul og særlig felger fikk mindre diameter enn før, noe som ga en optisk illusjon av at både akselavstand og hele biler fremsto som mer langstrakte og elegante. Spesielt for amerikanske kunder som la status i en bils akselavstand, virket ballongdekk-biler tiltrekkende. Men det lå også status i bilenes panserlengde – og der passet rekkeåttre perfekt inn i den pågående trenden.

Sekserne ned i økonomi-segmentet

Den typiske økonomibilen i USA var 4-sylindret, og frem til nå hadde kun Oldsmobile hatt en 6-sylindret sedan til under 1300 dollar. Sekserne tilhørte altså mellomklassen og oppover. Men fra 1924 kunne man også få en 2-dørs Essex Six coach til 900 dollar, og tilgangen på en så billig sekser førte til at Essex doblet salget sitt på ett år og steg til femteplass blant verdens mest solgte merker.

Nå slo Nash til med sin lenge bebudede økonomimodell under det nye merket Ajax under ledelse av sjefingeniør Earl G. Gunn, som var overført fra deres nedlagte luksusmerke LaFayette. Som sedan kostet Ajax Six i underkant av 1000 dollar. Kort etter kom også Overland med sin 6-sylindrede model 93, som i sedanversjon kostet under 900 dollar! Etablerte segmentdefinisjoner var åpenbart på gli. ►



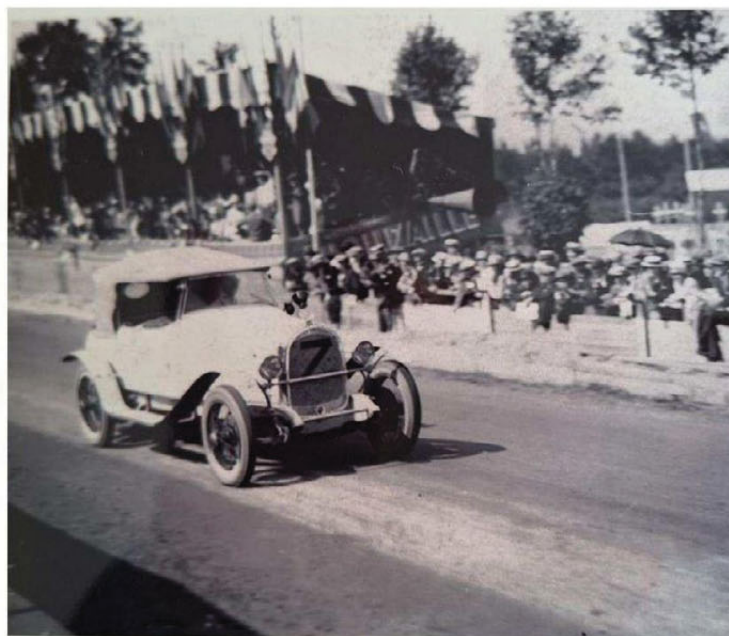
ASBJØRN ROLSETH

Sekserbombe i Norge: Ajax i Alta.



WIKI/ GPS 56 CCO

Dobbelrekord: Dodge var teknisk konservative, men fulgte moten utseendemessig som med denne 126 Roadster og bygde for første gang over 200 000 biler. Selskapet ble samme år solgt for et rekordbeløp.



PRIVAT ARKIV

Sjokk for Europa: Som første USA-merke deltok Chrysler i 24-timersløpet ved Le Mans med en ganske lett trimmet B-70, og satte seg umiddelbart i respekt med en 7. plass blant Europas råeste sportsvogner!



ALBURN-CORD-DUESENBERG MUSEUM

Årets døde (motorhistoriske)

Clément Ader (84), Maximilian Moritz Schröter (74), Henry «Harry» John Lawson (73), Elwood Haynes (67), Ludwig Lohner (66), George Herbert Thrupp (66), James Deering (65), Josiah Dallas Dort (64), Fritz Henriod (64), Sir William Peck (63), Baron Boris G. Lutzkoy (60), Milton Othello Reeves (60), Henry Abram «Harry» Lozier (58), René Hanriot (57), Joseph Jacob Cole (56), James Landsdowne Norton (56), Georg Klingenberg (55), Arturo Elizalde Rouvier (54), Terry George Stafford (51), Pierre de Crawhez (50), Walter Schuricht (47), Henri Julien Marie Matthys (40), Egon Seilnacht (39), Antonio Ascari (36), Paul Marcel Teste (32), Harry Stanhope (30), Marius Georges Mestivier (29), Raymond Lloyd Cariens (25), William Henry Carlson (25), Frederick Hollis Wells (25), Ada Otto (24), André Guilbert (21).

Tøffere for Ford

Samtidig begynte GMs strategi med biler som kunne kjøpes på avbetaling å bære frukter. I januar ble K-generasjonen av Chevrolet Superior lansert, og med den nye Duco celluloselakken i mange nye farger kunne Superior tilpasses kundens smak enda mer enn før. Differensialstøyen som tidligere hadde vært det store irritasjonsmomentet ved Chevrolet var også blitt eliminert med en ny banjo-bakaksel. I løpet av året skulle det bli solgt færre en 4 T-Ford for hver Chevrolet, mens forholdet året før hadde vært 6,5 mot 1. Imens fortsatte

Ford å bygge ut sitt globale imperium ved å opprette nye samlefabrikker både i Australia og Japan. GM svarte med å oppføre en tilsvarende for Chevrolet i Argentina.

Riktignok kostet en Chevrolet 25 % mer enn en Ford som sedan, men Henrys dilemma var at man nå kunne kjøpe 3–4 år gamle biler som var kraftigere og mer moderne enn Model T for en tilsvarende pris. Omsider tok han inn over seg at Model T var blitt en anakronisme i nybilmarkedet. Nå gjaldt det i første omgang å få fiffet opp utseendet, noe sønnen Edsel forgjeves hadde ivret for

Image-løft: Auburns nye eier Errett Lobban Cord slapp designeren James M. Crawford løs på merket, med en oppsiktsvekkende ny front og svært friske farger som resultat. Den nye premiummodellen 8–88 som roadster ble godt synlig i mengden!

lenge, og få igangsatt utviklingen av en helt ny avløsermodell. Mot slutten av 1925 kunne Ford tilby ballongdekk som en start, men på den annen side kunne T fortsatt leveres med kun magnetstrøm og sveivstart i spareutgaven.

Bilbransjens største overskrifter var det imidlertid enken

etter Dodge-brødrene som sørget for da de solgte familiekonsernet til Dillon, Read & Co. for eventyrlige 146 millioner dollar – den til da største kontanttransaksjon i finansnæringsens historie. Ganske fascinerende at USAs rikeste enker oppnådde dette som følge av ekteskap med to rølpete fyrer som aldri ble riktig anerkjent i «det gode selskap»! Samtidig ble Dodges tidligere

Norsksolgt: Franklin 11-A på Rogaland bilmuseum.



ANTIQUE AUTOMOBILE CLUB OF AMERICA

En finere Flint: Durant gjorde sitt premium brand Locomobile litt mer folkelig og bærekraftig med rekkeåttner Junior 8.



WIKI/ ALLEN WATKIN CC-BY-SA-2.0



Hjalp lillebror: Sleidemotoriserte Willys-Knight sørget for å opprettholde konsernets markedsposisjon da den rimeligere Overland viste salgsnedgang.



WIKI/ MR. CHOPPERS CCA-SA-30

Skinnet bedro: Rickenbacker bød på cutting edge teknologi bak et konservativt utseende. Denne 6-sylindrede D6 ytet 68 hk mot forgjengerens 58 og fikk samme karosseri som den kraftigere nyheten Vertical Eight.

president Frederick Haynes etterfulgt av E.G. Wilmer.

Krise for mange firere

Av andre merker i økonomisegmentet holdt Star salget stabilt, mens utviklingen for storebroren Durant fortsatte rett ned. Selv Overland gikk samlet noe tilbake til tross for sin populære billig-sekser.

Hos Gray, som med sin «normalbetjente T-Ford» aldri ble blant de store, trakk president Frank L. Klingensmith seg i januar like før kanadiske Gray-Dort henvendte seg med forespørsel om å få bygge Gray på lisens – deres forrige lisensgiver Dort var blitt avvirket året før. Gray avviste henvendelsen og ga isteden bilen sin et merkbart prispåslag. Gray-Dorts tilsvarende fremstøt

overfor Hudson og Nash førte heller ikke frem, og før årets utløp var et av Canadas mest populære merker blitt historie. Felles for disse firer-merkene var at ingen kom med noe egentlig nytt.

Walter Chrysler nedla firer-merket Maxwell etter nesten 600 000 eksemplarer siden starten i 1904, for nå var det de vellykkede sekserne under hans eget navn som gjaldt. Men et større tap for det amerikanske mangfoldet var at Rollin gikk konkurs i desember; det hjalp ikke hvor avansert og velbygget den var i forhold til prisen, så lenge den ikke hadde nok sylindre og akselavstand etter hjemmemarkedets smak. «Postordremerket» Bush gikk også til grunne nå sammen med de tre Buda-

drevne, ferske taximerkene Pennant, Standish og Traveler. Til gjengjeld kom Astor, og den større Hertz fikk et solid oppsving i forhold til forgjengeren Ambassador. Kanskje de taxibyggerne som ga seg så skriften på veggen i og med at GM nå overtok Yellow Cab ...

Publikumsmagneter i mellomklassen

Med gradvis sterkere kjøpekraft søkte stadig flere gjennomsnittssamerikanere seg til mellomklassen ved kjøp av ny bil. Dette ga fantastiske salgsoppsving for Chrysler som mer enn doblet, og Hudson som nesten doblet, stykksalgene sine mens Nash økte med 60 %, Cleveland med 50 % og Auburn med 30.

Det ferske Chrysler vakte også oppsikt i Europa, der de

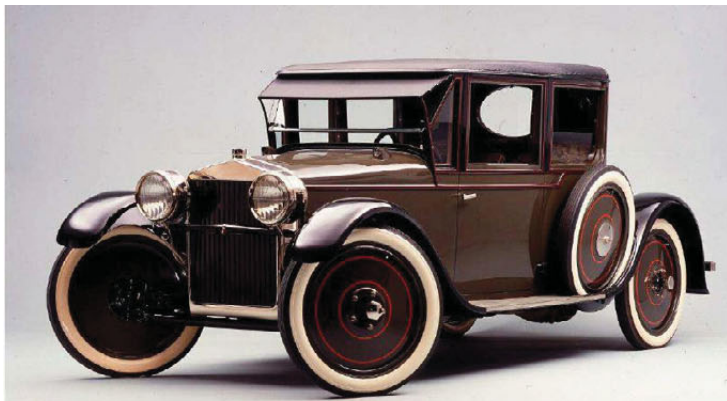
var det første US-merket som deltok i 24-timersløpet for sportsvogner ved Le Mans og endte som nr 7 totalt! Ikke nok med det: Malcolm Campbell, som drev bilforretning i Londons King's Road med agentur på Ballot og Itala, tok også det nye Chrysler med i porteføljen. For å promotere nyheten fikk han sin mekaniker Leo Villa til å tune et chassis og forsyne det med et racerkarosseri, døpte den «Bluebird» som sine andre racere, og vant et handikapløp på Brooklands i september med 160 km/t i snitt!

Auburn gjennomgikk et fullstendig hamskifte da deres nye eier Errett Lobban Cord ansatte designeren James M. Crawford til å løfte merket ut av den gemene, grå hop. Trikket var en kontrastfarget linje som delte seg midt bak radiatoren og fortsatte som lange sveip bakover mot torpedoveggen, og man kunne også få forskjellige farger over og under denne linja. I tillegg skrånet utlufningslissene i pansersidene fremover, slik at bilen ga inntrykk av å ville jage i samme retning. En premiumversjon med Lycomings 88-hesters



WIKI/ JOE DESOUSA CCO

Stor og sportslig: Kissel tilbød også sin nye, store 8-75 som Gold Bug Speedster – og ingen var lei seg for det!



Original i ett og alt: Prototypen Julian Sport Coupé med stjernemotor, midtstyring og Fleetwood-bygget karosseri.

NATIONAL MOTOR MUSEUM



NATIONAL MOTOR MUSEUM



WIKI/CHRISTIAN MARECHAL CC-BY-SA-4.0

Forhjulstrekker: Harry Miller bygde den første racer bilen med fwd på 20 år, og Dave Lewis ble toer i Indy 500 med den!



CLASSIC CAR CLUB OF AMERICA

Dobbel død: I lengden greide ikke Cole å holde tritt med andre finbil-merker og ble avvirket under tragiske omstendigheter. Her en Master sedan Brouette.

hydrauliske sådanne på tilvalgslista.

Ikke med på festen

GMs skår i all sin glede var at Oakland gikk markant tilbake, muligens fordi Oakland ble kannibalisert av for liten prisforskjell til lillebror Oldsmobile og den minste Buick'en, som også hadde seksere. Oaklands president George W. Hannum ble erstattet av Alfred Robinson Glancy før året var omme.

Også Gardner gikk noe tilbake, selv om de foretok en klassereise ved å droppe sine firere til fordel for en sekser og en – helt riktig, rekkeåtter, begge fra Lycoming. George H. Davis hadde for sin del opplevd fallende salg på sine kvalitetsbiler helt siden 1920, men fortsatt nektet den seige 50-åringen som hadde fått amputert høyrearmen sin ved fødselen å gi opp sitt kall. Hos Lexington var produksjonen nede i en fjerdedel av hva den var to år tidligere, premiumtypen Minute Man ble faset ut, og luksusetgaven Ansted sto fortsatt på pause. Dessuten mistet de en motorkunde da merket Australian Six forsvant på klodens søndre halvdel.

Enda verre var situasjonen for trio en man nå kunne kalle «The lost Sons»; Apperson, Anderson og Hanson. Anderson greide ikke å reise seg igjen etter fjorårets storbrann og innstilte produksjonen for godt i september. Etter flere års ulønnsomhet stengte også Hanson porten med bare 20 bygde biler i sitt exit-år. Apperson, som i utgangspunktet tilhørte en høyere prisklasse, måtte innstille produksjonen mot årsslutt grunnet lagringsproblemer trass i at de erstattet sin V8 med den noe svakere, men mer moteriktige og langt rimeligere rekkeåtter Straight-Away Eight.

To markante fabrikatene i den øvre mellomklassen forsvant i januar. Det ene var

rekkeåtter toppet kaka. Det tok ikke lang tid for usolgte biler på Auburn-fabrikkens gårdsplass var historie!

Også Elcar og Kissel lanserte toppmodeller med Lycoming rekkeåtter, sistnevnte økte salget med 50%! I juni foretok Moon en annen vri ved å lansere sin rekkeåtter som et eget merke, Diana – passende oppkalt etter månens gudinne, og med en like lite tilfeldig kjølerfigur som minnet sterkt om belgiske Minervas. Continental-åtter ble forfinet med Lanchester vibrasjonsdemper, firehjulsbremser var hydrauliske og tilvalgslista var både innholdsrik og påkostet.

Hupmobile tok en råtjans ved å gå fra kun firere til kun åttre med sin Line Eight – men det lønte seg! En annen stor overraskelse var at Durant-konsernets rekkeåtterbidrag fikk gå under prestisjemerket Locomobile, selv om motorstørrelsen var bare litt over en tredjedel av sekseren i deres gigantmodell 48. Denne Locomobile Junior Eight lå ikke stort høyere i pris enn Flint E-55 med seksere fra samme konsern. Mye av de to model- lenes øvrige innmat var den samme, og sedanutgavene var sågar priset likt!

Rickenbackers rekkeåttersatsning het Vertical Eight og bød på nye løsninger som oljefiltrering gjennom destillasjon. En slik bil var pace car ved årets Indy 500 med Eddie Rickenbacker selv bak rattet. Hos konservative Studebaker, som tidligere hadde ødelagt mye salg for Rickenbacker og andre ved å annonsere at firehjulsbremser var livsfarlig, fikk pipa en annen lyd etter at forsikrings-selskaper begynte å tilby rabatt for biler med slike bremses: Nå satte Studebaker til og med

De største bilprodusentene i 1925:

1. Ford (US)	1643295
2. Chevrolet (US)	444671
3. Dodge Brothers (US)	201000
4. Buick (US)	192100
5. Essex (US)	159634
6. Hudson (US)	109840
7. Studebaker (US)	107732
8. Overland (US)	104407
9. Nash (US)	85428
10. Ford (CDN)	79244
11. Chrysler (US)	76600
12. Star (US)	70339
13. Citroën (F)	60868
14. Morris (GB)	54152
15. Willys-Knight (US)	45471
16. Oldsmobile (US)	43386
17. Paige (US)	39703
18. Hupmobile (US)	37287
19. Fiat (I)	37054
20. Renault (F)	36970
21. Packard (US)	32027
22. Jewett (US)	28621
23. Oakland (US)	27423
24. Chevrolet (CDN)	24775
25. Ajax (US)	22122
26. Peugeot (F)	20505
27. Cadillac (US)	17750
28. Austin (GB)	16429
29. Reo (US)	16035
30. Opel (D)	15280
31. Ford (RA)	15000
31. Maxwell (US)	15000
33. Flint (US)	14595
34. Cleveland (US)	12435
35. McLaughlin-Buick (CDN)	11464
36. Chandler (US)	10416
37. Durant/Rugby (CDN)	10000
37. Willys-Overland (CDN)	10000
39. Clyno (GB)	9772
40. Franklin (US)	8595
41. Lincoln (US)	8451
42. Rickenbacker (US)	8049
43. Chevrolet (RA)	7930
44. Brennabor (D)	7500
45. Moon (US)	7325
46. Jordan (US)	6531
47. Mathis (F)	6430
48. Standard (GB)	6376
49. Rover (GB)	5325
50. Pierce-Arrow (US)	5231

Haynes, som på 1890-tallet hadde igangsatt USAs kommersielle bensinbilproduksjon i kompaniskap med nettopp

Apperson, men ved årsskiftet besluttet bostyrer at Haynes-biler kun skulle fremstilles av deler på lager. Elwood Haynes selv døde av lungebetennelse allerede i april. Det andre tapet var kvalitetsmerket Westcotts konkurs, også i januar. Burton Westcott hadde vært konstant syk etter å ha mistet kona si i 1923 og gikk selv bort i januar 1926. Hans sjefingeniør J.H. Tuttle fortsatte hos Checker, noe som over tid skulle få virkninger for taxinæringen.

Huffman, som i hovedsak bygde nyttekjøretøy men hadde slitt med likviditeten siden oppstarten i 1920, kom overraskende tilbake med personbiler etter ett års fravær. 150 eksemplarer av deres nye Model L kom i handelen før det igjen ble stopp og fokus på last. I tillegg døde nisjemerket Barbarino, og GMs to prototyper ved navn Cadet ble det ikke noe mer ut av.

Originale prototyper

I mellomtiden var den fremragende bilkonstruktøren James Scripps Booth ferdig med å slikke sine sår etter at GM først hadde overtatt, deretter anonymisert og til slutt avlivet bilmerket hans. Nå hadde han revet seg løs fra sitt nye levebrød – billedkunst – for å bygge prototypen til en avansert, stor sedan ved navn Da Vinci som han hadde tegnet året før. I tillegg til rekkeåtter med overliggende kamaksel, 9-lagret veiv og dobbelttenning var både det sentralsmurte chassiset og kardangakselen senket ved hjelp av at differensialpinjongens inngrep var på kronhjulets nedre del. Scripps Booth hadde vist tegningene til flere bilprodusenter i håp om at de ville kjøpe konstruksjonen, blant dem Fred Moskovichs hos Marmon. Det skulle Scripps Booth snart angre på, for i 1925 skiftet Moskovichs arbeidsgiver til Stutz etter et kort engasjement hos Franklin, med klare planer om at den neste Stutz-



HERITAGE MUSEUMS & GARDENS

Oppkjøpt: Rolls-Royce of America overtok Brewster som karosserileverandør, og ble samtidig kvitt en edel konkurrent.



BARN FINDS

Ett trinn ned: Den tredje av USAs «Three P's», Peerless, prøvde seg med hell på denne rimeligere 6–70.

modellen skulle bli adskillig mer sofistikert enn de eksisterende ...

Enda mer spesiell var sportscoupeen som Julian Stephen Brown bygde og ga sitt eget fornavn. Med sentralrørbasert plattformramme og en horisontal, luftkjølt 6-sylindret stjernemotor i hekken forespeilet den Porsches folkevognutvikling på 1930-tallet rent teknisk, mens midtplassert førerplass var Rumpler-inspirert i en møblering som minnet om amerikanske elbilers – inkludert et klappsete for barn på hver side av rattstammen. Julian var sønn av den store oppfinneren Alexanter T. Brown som tjente seg søkkrik på å gjøre bl.a. skrivemaskiner mer brukervennlige, men var mer playboy enn stayer og kom ikke videre etter prototypen.

Verd å nevne er også Moore Autoplanes oppstart med å bygge prototyper på flyvende biler, for ikke å snakke om de

to forhjulsdrevne racerbilene avdøde Jimmy Murphy hadde bestilt av Miller, hvorav den ene greide en andreplass i Indy 500 med Dave Lewis bak rattet. Vinneren av både løpet og US-mesterskapet var Ralph DePalmas nevø Pete DePaolo med Duesenberg. Han ble den første til å seire med en snittfart på over 100 mph – på et dårlig vedlikeholdt brosteinsunderlag som flådde hendene til rå kjøttkaker gjennom rattslagene, slik at alle førerne måtte ha avløsere underveis.

Trangere nest øverst

Den store vinneren blant de bedrestilte bilkjøpere var Packard 3rd series, som vi kommer tilbake til. Stutz bidro med sin nye 600-serie og høystatusmerket Peerless med den «rimelige» innstegsmodellen 6–70. Også nisjemerket Dagmar tok et trinn ned med sin 6-60, men oppdaget fort at nesten ingen ville ha den. ►



WIKI/ BISVARUP GANGULY CCA-3.0

Premium-vinneren: Packard gikk for mer avansert teknologi enn de fleste premiumkonkurrentene i både Series 3 med rekkesekser og Series 2 med rekkeåtter (bildet).



WIKI/ JOSE LUIS CERNADAS IGLESIAS CCA-2.0

Innstegsmodell: Tro ikke at Pierce-Arrows «lille» 80 var noen billigbil. Man kunne få to Diana Eight for omtrent samme pris.

Marmon avløste klassikeren 34 med 74, som dessverre økte Marmons økonomiske vanskeligheter. Case endret navnet på sin minste modell til Jay-Eye-See etter gründerens initialer J.I.C. I desember overtok John North Willys Stearns-Knight, men holdt det likevel utenfor Willys-Overland der den nye Willys-Knight 66 slo godt nok an til å kompensere for den smule nedgangen til smørbrødmerket Overland. Det eneste sleidemerket i USA Willys nå ikke rådet over var Sterling-Knight som bygde biler i langt mer beskjedent omfang. Alle de nevnte nyhetene var seksere som møtte en viss konkurranse fra Jordan – de prøvde seg et

segment opp med rekkeåtter Line Eight.

Nisjemerket Du Pont flyttet fra Pennsylvania til Massachusetts etter at motorleverandøren Herschell-Spillman la inn årene. Vel fremme i sitt nye hjem spritete Du Pont til gjengjeld opp motorene fra deres andre leverandør Wisconsin med toppventiler og effektøkning fra 57 til 75 hk, og pluss på med hydrauliske firehjulsbremses. Dermed var merket på hugget igjen.

Etter store interne kontroverser rundt merkeimaget lanserte Franklin i mars nyheten 11-A med den fremtredende falske «radiatoren» som forhandlerne hadde klaget seg til. De fikk

rett, for det viste seg at også Franklin-kundene foretrakk et slikt prangende gebiss fremfor det funksjonelle, men gammel-dagse kullskuffepanseret i Renault-stil som Franklin var den siste på skansen med i USA. Samtidig var de gamle Franklin-fordelene som lav vekt og lett styring i behold.

For andre produsenter i denne klassen var situasjonen dystre. Roamer oppnådde bare 12 % av sin produksjon fra to år før og var helt på felgen, så i desperasjon gikk de fra en 54-hesters sekser til en 88-hesters åtter, begge fra Continental. Med kun 48 bygde biler i 1925 begynte også Bay State å møte veggen. Joseph J. Cole tok for sin del konsekvensen av Coles negative salgsutvikling og besluttet å oppløse sitt ennå gjeldfrie selskap før det gikk ut over privatformuen hans. Men i likhet med Haynes og Westcott fikk heller ikke Cole nyte noe tilbaketrukket liv, for midt under avviklingen døde han uventet av en infeksjon.

Luksus-sug

Packard gjorde det knallbra i de to øverste segmentene, godt hjulpet av nyheter som det første chassiset i seriebiler med sentralsmøring (Bijur fabrikat) og delsynkronisert 3-trinns kasse. Dette kom først på 2nd Series med åtter og senere på året i sekseren 3rd Series. Packard høynet dessuten sin eleganse gjennom panserfiguren «Goddess of Speed». Lincoln, som hadde 20 % salgsøkning, gjorde tilsvarende ved å innføre en greyhound som radiatorpynt, men merkelig nok var det ikke noe slikt å se på Cadillacs 26-modeller som ble lansert i august. Cadillacs divisjonssjef Herbert H. Rice ble for øvrig avløst av Lawrence B. Fisher i mai.

Som så mange andre dyre merker prøvde også Pierce-Arrow og Wills Sainte Claire seg med rimeligere modeller,

men de holdt prisene innenfor premiumsegmentet. Begge hadde 4.7 liters seksere, men mens Pierce-Arrow 80 hadde trauste sideventiler bød Wills Sainte Claire W-6 på overliggende kamaksel, og like fullt var den adskillig rimeligere å bygge enn deres eksisterende V8. Wills Sainte Claires marginer forble likevel små, mens Pierce-Arrow opplevde en salgsøkning på eventyrlige 160 % (til sammenligning nådde Packard 70 %) og kunne gå i lystig champagnerus hele veien til banken ...

Cunningham fortsatte sin praksis med å ikke oppgi produksjonstall (men lå i 1925 antagelig rundt 100), og ved en lett oppgradering fra V-5 til V-6 hang de i hvert fall godt med ennå. Rock Falls, en annen bærebil-basert luksusbilprodusent, valgte på den annen side å gi seg.

I februar måtte Duesenberg omorganiseres på nytt, men ved årsslutt kunne Duesenberg notere et toppår med 135 solgte biler. Derimot hadde motorproduksjonen hos Rochester-Duesenberg opphørt slik at «norske» ReVere måtte få frem en helt ny bil, 6J, med sideventilt Continentalsekser og andre spesifikasjoner som gjorde merket helt anonymt i mengden.

Dette absolutte toppsjiktet slapp heller ikke unna frafall. Det mest smertefulle var at Mercer – i sin tid USAs første og ledende sportsbilmerke – forsvant etter flere år med profilutvanning. Dorris hadde bare blitt håndlaget på bestilling de siste to år, og etter en rekke kostbare rettssaker var firmaet ferdig i juli. George Dorris hadde vært en pioner blant USAs bensinbilforkjempere og hadde bygget sin første i 1897. Ved årsslutt opphørte også Brewster da Rolls-Royce kjøpte dem opp som karosserileverandør til sine Springfield-bygde biler.



Er du klar for en ny sesong?

Med en god forsikring, ligger alt til rette for mil etter mil med gode opplevelser i sommer.

En god forsikring og en trygg bil er en god start! Etter en lang vinter, er det smart å sjekke at alt er i orden før første kjøretur.

En annen ting det er lurt å sjekke, er forsikringen din. Vi har skreddersydd en forsikring for LMK-medlemmer. Den gjelder i hele Europa, ved kjøring, transport, verkstedopphold og lagring

– og du får selvfølgelig veihjelp på stedet og hjemtransport.

Så gjør deg klar til sesongen og mange fine opplevelser på veien med en skreddersydd forsikring.

Vil du vite mer? Ring oss på 21 49 50 37 eller les mer på if.no/lmk.

I samarbeid med



Full klaff: Norgesløpet 2025 ble en suksess med fantastisk sommervær, massevis av blide mennesker og flotte veteranbiler.



Norgesløpet 2025:

Sommer-suksessen!

Årets utgave av Norgesløpet gikk av stabelen i Vestfold, nærmere bestemt i området rundt Sandefjord, Larvik og Stavern. Rundt 150 kjøretøyer deltok og det hele ble en stor suksess i det fantastiske været!

Tekst og foto: Tormod Granath-Magelssen

Norgesløpet er et veterankjøretøyløp som går på rundgang blant LMK-tilsluttede motorhistoriske klubber i Norge. I fjor ble løpet arrangert av Bodø Motorhistoriske Forening, der

85 kjøretøyer deltok. Årets utgave tok Sandefjord og Larvik veteranvognklubb seg av, og ble arrangert i stedet for deres tradisjonelle «Gladløpet». Hovedsetet var lagt til Sandefjord, nærmere bestemt i

Badeparken med Scandic Park Hotell rett ved siden av. Deltagende kjøretøy som ble parkert i parken over natta fikk trygt tilsyn av vakter.

120 kjøretøyer var påmeldt på forhånd, i tillegg ble det et

tredvetall etteranmeldte, så totalen endte på rundt 150 kjøretøyer. Starten gikk fra Badeparken lørdag morgen og arrangørene hadde lagt opp til en flott rute, der man passerte mange av severdighetene i



Hvalfangerbyen: Norgesløpet 2025 var lokalisert til Sandefjord. Start og mål var i Badeparken, og det offisielle treff-hotellet var Scandic Park Hotell ved siden av parken.



Sponsor: Norsk Motorveteran var stolt sponsor av Norgesløpet 2025. Her ruller en herlig 1930 Nash, med fortid som russebil i 1962, ut på ruta.



Bredde: Nærmere 150 kjøretøyer deltok på Norgesløpet, og bredden var stor.



Ta vare på varebilen: 1965 Commer Cob er en herlig representant for britiske nyttekjøretøyer.



distriktet rundt Sandefjord, Larvik og Stavern. Ruta var på ca. 60 kilometer og deltagerne fikk en flott tur i flott landskap. Det var ikke lagt opp til poster underveis. Det skulle skje inne på Fredriksvern i

Stavern, der deltagerne også ble servert en enkel lunsj.

Vi i Norsk Motorveteran deltok med egen veteranbil, og vi var også en av sponsorene til Norgesløpet denne gang. Alt i alt hadde vi en flott opplevelse,

og arrangementet var profesjonelt gjennomført av folka i Sandefjord og Larvik veteranvognklubb.

Vi gratulerer!

Tung jobb: Andreas Schytte-Larsen strever med å sveive i gang sin Darraq fra 1904. Bilen var for øvrig den eldste påmeldte.



Stavern: Halvveis i løpet var det stopp for lunsj og oppgaver inne på Fredriksvern.



Svart og hvit: 1935 Terraplane Convertible Coupé og 1937 Buick.



Liten og kjekk: 1969 Mini pickup er en hendig bil.



Arbeidsbil: 1955 Volvo 445 Duett i flott stand.



Til nytte og glede: 1934 Chevrolet pickup foran en Chevrolet Master Convertible av samme årsmodell.



Gedingen: Vi har tidligere presentert denne 1919 Cunningham i NMV, men blir fortsatt like imponert over den gedigne bilen. Nå er den til salgs.



Norsksolgt: RoseMarie og Thor Gjerde kjører ut i løypa med sin vakre 1929 A-Ford Roadster som er solgt ny i Moss. Thor kjøpte den i 1980.



Langveisfarende: Elisabeth og Per Olav Faaren fra Strømmen i Trøndelag hadde tatt turen med sin herlige 1913 Buick Roadster. «Vi har jukset litt og fraktet den til Sandefjord på tilhenger», innrømmet de. Det forstår vi godt.



Ford foran Chevrolet: God stemning ved starten fra Badeparken i Sandefjord.



Fluenetting: Smart løsning for å få inn luft uten at insektene følger med.



Delvis i skyggen: Nydelig 1928 Hupmobil i en flott fargekombinasjon.



Knæs j Nash: 1939 Nash Lafayette som ble solgt ny i Norge.



Ung sjåfør: Benjamin Nesvåg hadde kjørt fra Hauge i Dalane med sin 1923 T-Ford. Applaus, applaus!!



På tre hjul i svingen: 1957 Tempo Transport med fjong varekasse.



Sukkertøy: Vi digger arrangementer der det dukker opp biler av alle mulige fabrikat.



Varmt: Reve-boa i 30 varme-grader var uaktuelt, så den ble bare luftet i stedet.



Stilke folk: Noen av deltagerne stilte med tidsriktige klær.



Feiret igjen: Amcars Fuelfest ble en flott markering av deres 50 år lange virke for bilhobbyen.



Amcar Fuelfest:

Flott 50-årslag

Amcar ser som kjent tilbake på 50 år i bilhobbyens tjeneste, og har virkelig valgt å markere jubileet. Først med en konferanse og jubileumsfest tidligere i år, deretter Amcar Fuelfest på Lillestrøm i et utrolig fint sommervær. Snakk om feiring!

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

Vi fyrte selvsagt opp motoren i vår gamle Ford, og dro i vei i retning Lillestrøm og Amcar Fuelfest. Arrangementet gikk av stabelen på messeområdet til Nova Spektrum, samme arena som Oslo Motor Show

benytter. Men i motsetning til under OMS, som foregår i slutten av oktober, gjør sommer og sol det mulig å fylle opp parkeringsplassen på utsiden med fine biler og glade motorentusiaster. Inne i anlegget var en av de store

hallene tatt i bruk for å vise fram klubber og organisasjoner. Blant annet hadde man gjenskapt en scene fra Mels Drive In som også ble benyttet i forbindelse med Motorama-utstillingen for 50 år siden. De hadde sågar fått

tak i noen av bilene fra den gang. Alt i alt konkluderer vi med at Amcar Fuelfest ble en skikkelig fest, selv om vi hadde håpet på litt flere biler av ikke-amerikansk art denne gangen. Men trivelig det var det!



Forder: Britiske og amerikansk side om side på Lillestrøm.



Twins: Det er ikke størrelsen det kommer an på, men sjarmen.



Vanlig før: Hyggelig å se en hel og pen Dodge Dart. de vokser ikke på trær lengre.



Solskinnsbil: 1950 Cadillac convertible er ikke feil på en dag som denne.



Blå Granada: Litt fetere hjul og en spoiler gjør seg på en Ford Granada.



Legende: «Dream Machine» gjorde furore på bilutstillingene for en del tiår siden. Nå er bilen på vei tilbake.



Limo-lang: Kronprins Harald var første eier på denne Volvo 264 limousine.

For fire: 1958-1960 Ford Thunderbird fikk tilnavnet Squirebird.



Sitrongul: Ford Granada Ghia med 3-liter, vinyltak og soltak er gromme greier.



Staselig: 1935 Buick Roadster er et vakkert skue.



Liten: Fin Ford Fairlane med beskjedne mål til å være amerikansk.



Britisk: Lekker 1963 Austin Healey 3000 tilhører Elisabeth Lekang fra Larkollen.



Originalbil: 1957 Cadillac Eldorado Biaritz har gått i Norge siden ny. Første eier var skipsreder Peter Diderik Herlofson i Oslo. Bilen er i originalstand, bortsett fra nytt interiør. I dag eies bilen av Ingunn og Jon Grasto fra Sarpsborg.



Hvit italiener: Nei, vi snakker ikke om høner, men om denne lekre Alfaen.



Austin Healey-stand: Flere bilklubber hadde stands på Amcar Fuelfest.



Høy: Uvanlig amerikaner. AMC Eagle SX/4.



Mels drive in: Nostalgi så det holder med flere biler kjent fra Motorama-utstillingene.



Gyllen fugl: 1958 Studebaker Golden Hawk i strøken stand.



Racerbil: Speedster basert på en 1923 T-Ford.



Håndlaget: Buick Roadmaster Skylark hjalp Buick med sitt litt trauste image.



Størst på hest: Visste du at Studebaker en gang var verdens største produsent av hestevogner? Denne ble benyttet av jernbane-ingeniørene i forbindelse med byggingen av Bergensbanen og Gjøvik-banen.



Amcars lastebil: 1963 Chevrolet C60 var i Amcars eie fra 1976 til 1991. Da ble den ansett å være brukt opp og solgt. Kåre Jørgen Underhaug fra Jondal så lastebilen i Bergen allerede som 5-åring og glemte den aldri. Han ble eier av lastebilen da han var 12 år, men da var den i elendig forfatning. Nå fremstår den i all sin glans etter hans omfattende restaurering. Se egen artikkel i denne utgaven av NMV.

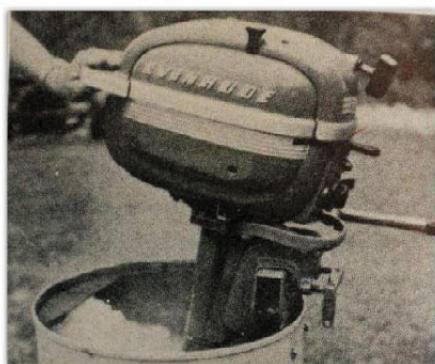


For langtur: – Med denne har jeg kjørt over store deler av verden, blant annet til Sør-Afrika og gjennom Sør-Amerika. I 2021 krysset jeg USA med bilen, i forbindelse med jubileet til Renault 4, forteller Trond Hagen til Norsk Motorveteran.



«Burkslave»

Utøvere av motorsykkel sport er i klassen uredde, spør du oss. Enten det er snakk om motocross, speedway, langbane eller road racing. De, unnskyld uttrykket, gærneste etter vår mening, er de som sitter i sidevogna og slenger seg ned for å motvirke tyngdekraften i svingene på banen. Det svenske uttrykket «burkslave» sier sitt om den tøffe oppgaven til disse fryktløse kvinner og menn. Bildet er hentet fra Illustrert Teknikk og Hobby, oktober 1955. Billedteksten lyder: «Dødsforaktede franskmenn agerer ballast for å holde alle tre hulene på marken i en kurve». Vel, de gjør vel mer enn å agere ballast, der er jo ballasten!



Barndomsminner

Har man benyttet påhengsmotoren i saltvann må man huske å kjøre den «ren» med ferskvann i en tønne vann, før den settes bort for sesongen. Bildet bringer fram barndomsminner av en pappa som gjennomførte dette hver høst. Hans 2,5 hesters Arcimedes-påhenger av svensk fabrikat, måtte renses og lyden av påhengeren som putret og gikk, der den hang på en grov planke mellom to trær, glemmer vi aldri.



På fjong adresse

Skulle man falle for fristelsen for et italiensk kjøretøy det herrrens år 1938, var det bare å ta turen til Norsk Italiensk Auto AS, «midt mot rådhuset» i Oslo. Der fristet de nemlig med de nye Fiat-modellene. Adressen var Nansens Pl. 6, i buen ved Oslo rådhus. En fjong adresse som i dag huser alt annet enn en bilforhandler.

Tysk kvalitet

Dagens biler er så fulle av data og elektronikk at ingen snakker om bilradio lenger. Nå er det flatskjermer og multimedia for alle penga som gjelder. Før i tiden var derimot bilene ikke utstyrt med radio i det hele tatt, det måtte man som regel kjøpe av en ekstern leverandør. Var det noe som virkelig sto høyt

på lista over kvalitetsradioer til bilen, så var det tyskproduserte saker. Blant de beste var Becker og Blaupunkt, eller Blåpunkt som den ble kalt her til lands. «Hele verden inn i bilen» lover denne annonsen fra AS Automagnet i 1955, et selskap som ble startet allerede i 1920. I 1962 byttet de navn til Robert Bosch AS og er fortsatt høyst oppegående.



I vogn-skjulets gjemmer

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

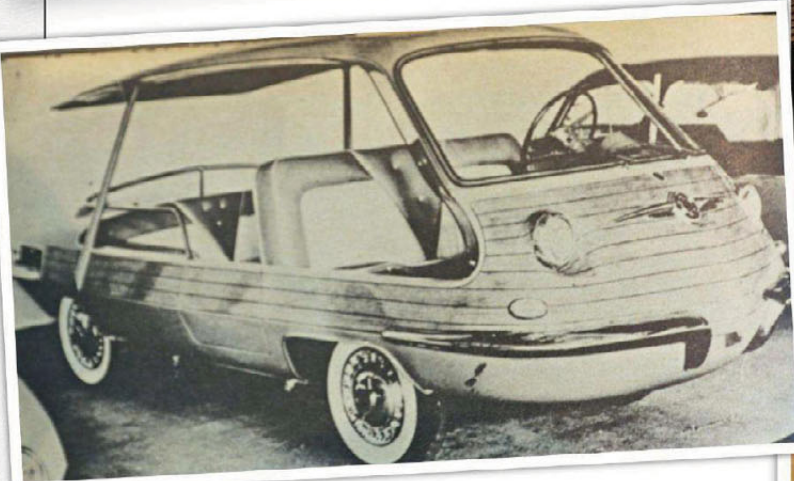
Send inn dine bidrag til redaktør Tormod Granath-Magelssen, mail: tormod.magelssen@egmont.com

Eller per post: Norsk Motorveteran
PB 4980 Nydalen, 0441 Oslo
Merk konvolutt «Vognskjulet»



Hallo!

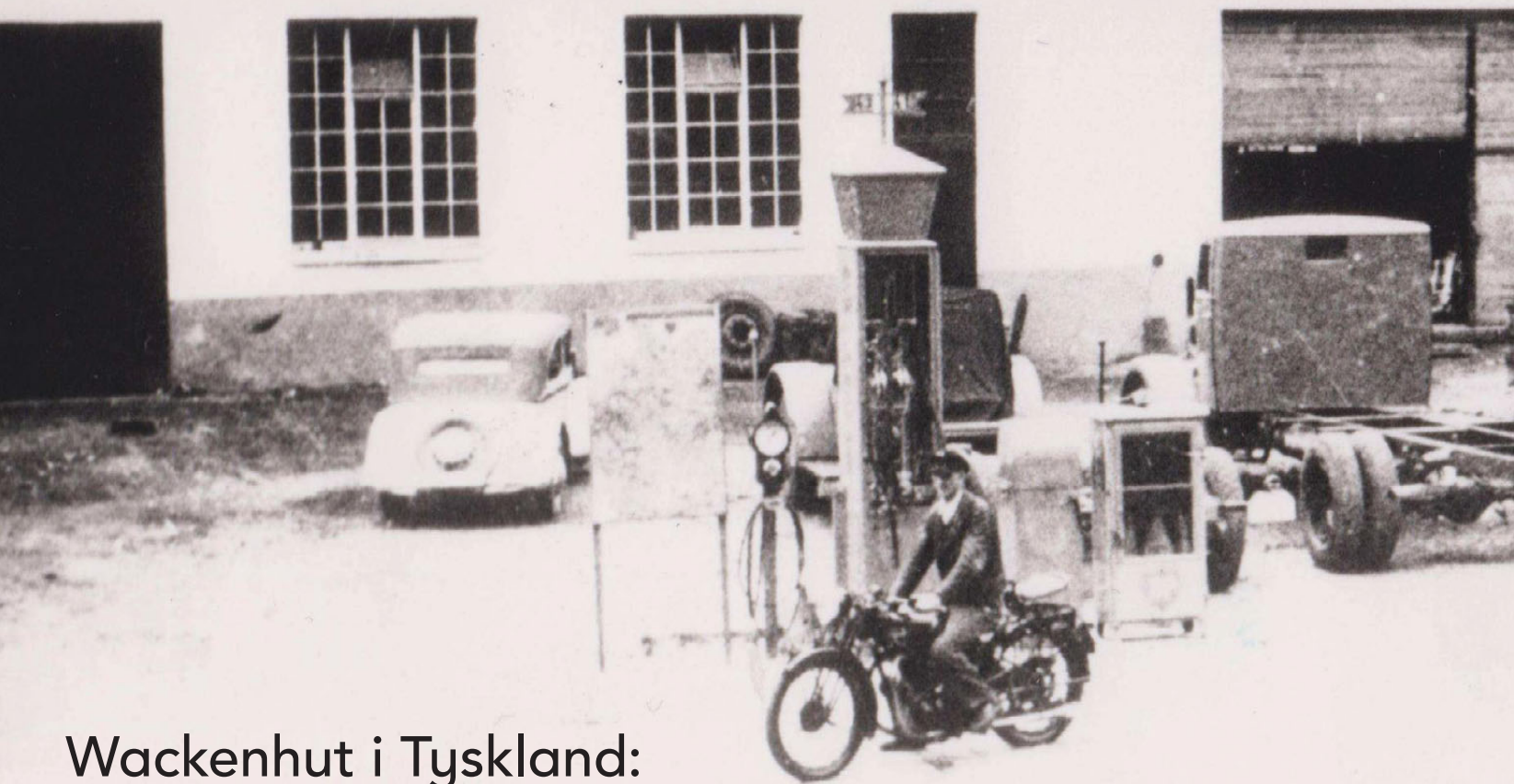
I 1958 var «drive-in»-telefoner siste nytt i Chicago. I alle fall hvis vi skal tro notisen vi fant i Illustrert Teknikk og Hobby fra 1958. «Foreløpig er det lagt opp tre stykker som et eksperiment», står det i teksten, som også kan fortelle at de er både vanntette og er opplyst om natten.



Strandliv à la Michelotti

Designeren Giovanni Michelotti er et kjent navn innen bildesign, med et hav av bilmodeller på samvittigheten. Han lekte også med strandbiler i forskjellige former. Det gamle s/hv-bildet er basert på en Fiat Multipla, mens fargebildet er en strandbil bygget på DAF og gitt i gave fra DAF til Dronning Beatrix og Prins Claus, i forbindelse med fødselen til Willem-Alexander i 1967.

Karosseriefabrik Gebrüder Wackenhut



Wackenhut i Tyskland:

Premium-produsent av Mercedes-hytter

I 1993 feiret Wackenhut, en bedrift som drev med bygging av tilhengere, påbygg og førerhus for lastebiler, sitt 60-årsjubileum. Eiere og sjåfører av Mercedes-Benz lastebiler var ofte ikke klar over at de hadde et førerhus designet og produsert av dette selskapet før på 60-tallet. Vår frilanser ser tilbake på jubileet i 1993.

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

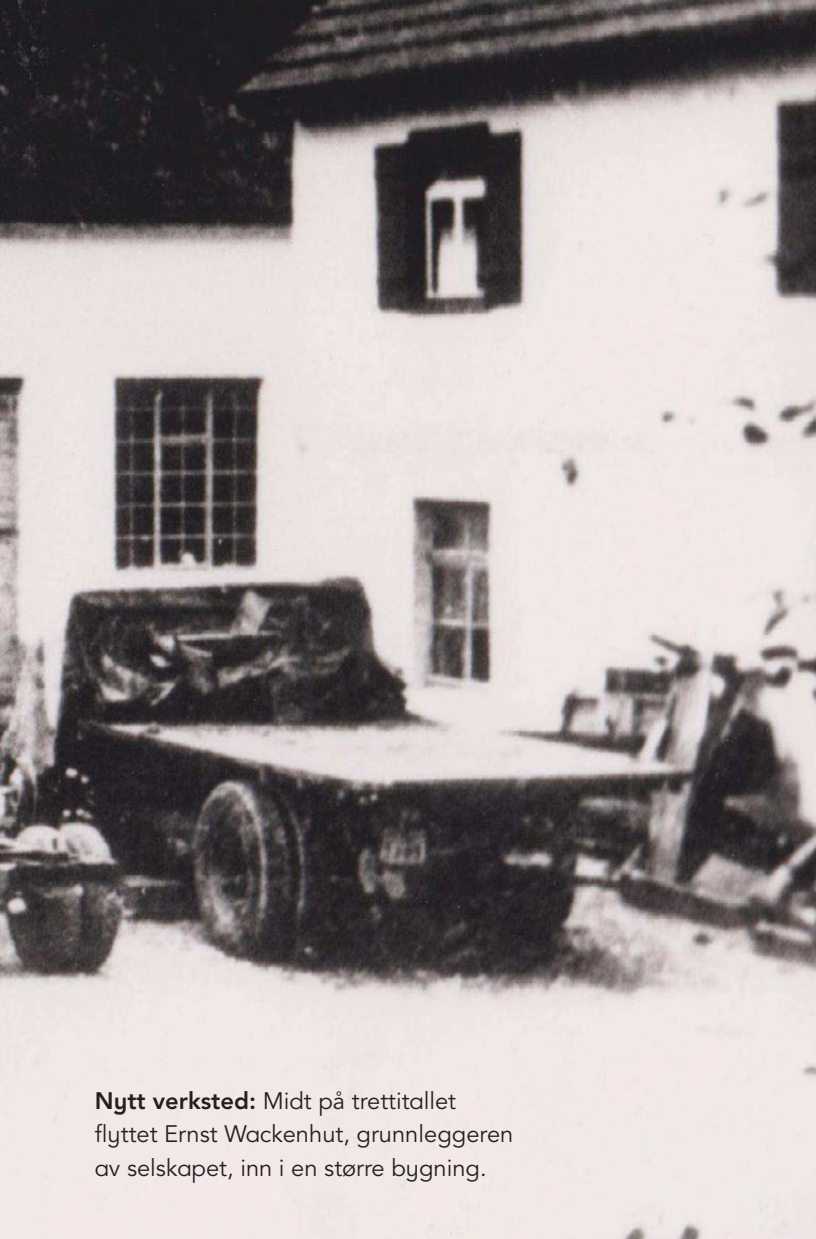
I tillegg til velkjente lastebilmerker, hadde produsentene av påbygg og tilhengere en viktig rolle i historien om nyttekjøretøyene. Firmaet Wackenhut er spesielt verdt å nevne. Vår forfatter besøkte selskapet i anledning 60-årsjubileet i 1993.

«På den tiden tjente vi gode penger. Men for å tjene dem, må man ha solide kunder.» Denne erfaringen var fortsatt

nyttig etter 60 år. Man må ha lojale kunder og lojale, faste leverandører. I dalene i Nord-Schwarzwald var dette fortsatt viktig.

Startet i det små

Brødrene Ernst og Wilhelm Wackenhut hadde et ganske travelt liv. Ernst var bare 20 år gammel trearbeider da hans læremester døde i en trafikkulykke. Det var mot slutten av



Nytt verksted: Midt på trettitallet flyttet Ernst Wackenhut, grunnleggeren av selskapet, inn i en større bygning.



Skål!: En NAG (senere overtatt av Büssing) type 5/2 med 80-100 HK med påbygg og tilhenger fra Wackenhut, lastet med vintønner.



Klar for tyngre lass: Sjåføren (med sjæførlue) sitter på støtfangeren til en MAN F2/H6 fra 1935 (6 tonn, 6 syl., 100 hk) med Wackenhutkarosseri.



1932, fortsatt under påvirkning av den globale økonomiske krisen. Ernst kjøpte verkstedet som lå i Altensteig, ikke langt fra Stuttgart, for en relativt liten sum og fortsatte å bygge førerhus i form av trerammer som deretter ble kledd med stålplater, samt lasteplan på chassiser. Ett år senere ble Ernsts bror Wilhelm, som var

utdannet smed, med i virksomheten.

Økonomien tok seg opp.

«i 1937 hadde vi allerede 60 ansatte,» sa den da 82 år gamle Wilhelm Wackenhut under vårt besøk i 1993. «I disse dager bygde vi de første tunge lastebilene med treakslede tilhengere».

Det var perioden da den

Stopp ved Loreley-klippen:

Sjåføren fra bensinstasjonen, på vei til Ruhr-området langs Rhinen, poserer for en lokal fotograf med sin MAN F2/H6.

virkelige langtransporten begynte. Ved begynnelsen av andre verdenskrig var Wackenhut sterkt involvert i å bygge «Einheits-Fahrerhäuser» – primitive førerhus, for Mercedes L 4500 laget av en slags kryssfiner og tykk papp.

Fra håndkjerrer til sovehytter

Etter krigen begynte Wackenhut å produsere håndkjerrer med en eller to aksler. De gamle forbindelsene med Daimler-Benz førte snart til samarbeid igjen, i produksjon av lasteplan.

I tillegg bygde Wackenhut to til tre førerhus på amerikanske GMC-lastebiler, som det var store lagre av overalt i den amerikansk-okkuperte sonen av Tyskland. Siden det ikke var mer bruk for US Army, ble de solgt til tyske myndigheter, som overlot dem til lokalsamfunn og selskaper som trengte dem.

Daimler-Benz hadde startet opp igjen produksjonen av lastebiler i Gaggenau, Schwarzwald. Wackenhut utviklet førerhus for forskjellige typer nyttekjøretøyer på chassis fra gamle lastebiler av alle merker, som transportselskaper ønsket mer komfortable førerhus til. De utviklet og produserte også førerhus til Mercedes-Benz L4500 med 6 tonns nyttelast. I 1948 ble Wackenhut, takket være sine gode forbindelser



Vintertid: Stolt viser sjåføren av denne Mercedes-Benz L 5000 (nyttelast 5 tonn, 6 syl., 120 hk) frem det tildekkede motorpanseret som beskytter mot kulden.



På langtur: Den samme Mercedes L 5000 tilhørende selskapet Karl Kirn, med sagskåret tømmer fra Schwarzwald, en veldig vanlig og godt betalt frakt.

med Daimler-Benz, tilbudt status som forhandler, noe de fortsatt er i dag. Anlegget ble etablert i Nagold nær Altensteig.

I løpet av femtitallet forbedret økonomien seg veldig. Kjente lastebilprodusenter kom inn på markedet med forskjellige modeller, Büssing, Faun, Henschel, Kälble, Krupp, Mercedes og flere, alle med snute. Wackenhut, som andre karosseribyggere, produserte førerhus, påbygg og tilhengere.

Spesielt den legendariske Mercedes L 6600 med enormt panser, men et lite førerhus, ga Wackenhut, med sine nå 200 ansatte, en mulighet til å vise sine kapasiteter. De presenterte fire versjoner av førerhus for L 6600, blant dem typen «Frankfurt» med et halvlangt førerhus, utstyrt med en sammenleggbarkøyeseng og typen «Hamburg» med langt førerhus og to køyer.

I 1957 presenterte Daimler-Benz sin første førerhus-versjon på typen LP 326. Trafikkministeren i denne perioden, Hans-Christoph Seeböhm, ønsket å beskytte jernbanen. Han senket totalvekten for en 2-akslet lastebil til 12 tonn. For å øke totalvekten fikk førerhuset LP 333 en andre foraksel for 6 tonn. Den nye 6x2-lastebilen fikk betegnelsen LP 334, blant sjåførene fikk den tilnavnet «Tausendfüßler» (Tusenben). Førerhuset ble bygget av



Typisk tysk lastebil-tilhenger

kombinasjon: Som denne Mercedes-Benz L 6500 (nyttelast 6,5 tonn, 6 syl., 150 hk) fra 1938 med Wackenhut 3-akslet tilhenger, var veldig vanlig i Tyskland frem til nittitallet og er fortsatt i bruk.

Wackenhut i en relativt «enkel» fabrikkversjon samt forskjellige, mer komfortable, Wackenhut-versjoner. Den ble bygget som lastebil og traktor. I 1963 endret Daimler betegnelsen fra 333, 334 og så videre, til kombinasjonen med tre eller fire sifre, først en eller to (avhengig av kjøretøyets totalvekt) og de tredje og fjerde



Ideell for berging: En Pacific tanktransporter der Ernst Wackenhut (med hatt) kontrollerte det hele, ble modifisert til en bergingsbil for å bringe skadede kjøretøy til verkstedet.



Trofast kunde: På femtitallet fortsatte Karl Kirn å kjøpe Mercedes, her en L 6600 (6,6 tonn, 6 syl., 145 hk). Den høye og romslige førerhytta av type Hamburg med opplyst firmareklame, er også laget av Wackenhut).



Frankfurt-IAA 1957: Nye Mercedes lastebiler med Wackenhut-produserte førerhus LA 329/LP og L330 Exp. (6 tonn/6,6 tonn, 6 syl., 145 hk).



Schwarzwald-produsert i Nagold: Mercedes 333 (8 tonn, 6 syl., 180 hk) med det komfortable Wackenhut-produserte førerhuset.



sifrene for hestekrefter. Dermed ble LP 333 med 16 tonn og 200 HP LP 1620, og LP 334 med 20 tonn og 200 HP ble LP 2020.

Skuffelsen

På midten av sekstitallet ble Wackenhut bedt om å designe et nytt, kubisk førerhus. Utkastet til et slikt førerhus ble presentert som en stor skalamodell. Den endelig utformede versjonen ble laget av Daimler-Benz-ansatte, men hadde ganske mange elementer fra den Wackenhut designet. Til stor skuffelse skulle det nye førerhuset ikke lenger bygges i Nagold, men i en Mercedes-fabrikk. Wackenhut-kunder ►

... med den typiske Wackenhut-kanten over frontruten.



Før leveranse: Fem Mercedes L 6600 med romslige Wackenhut-førerhus klare for levering til sjåførene, som vanligvis ble ledsaget av firmaets eiere.



Stor og voluminøs: MAN 16.320F trekkvogn med volum-tipp for transport av lett bulk for 38 tonns totalvekt.



Endringer: Færre tilhengere, flere semitrailere i tyske transportflåter. Fra en produksjonslinje på Wackenhut-fabrikken.

fortsatte imidlertid å be om en mer komfortabel versjon med den typiske Wackenhut-kanten, et element som allerede hadde vært typisk på de første Wackenhut-versjonene av LP 333 og 334.

Selskapet i Nord-Schwarzwald ble også brukt av kunder fra andre tyske lastebilprodusenter som Büssing, MAN og så

videre. For Büssing-selskapet i Brunswick (Braunschweig/Nord-Tyskland) ble de bedt om å designe den da planlagte Büssing BS 16, en 16 tonns lastebil. Og for Mercedes-lastebilene med rundt førerhus og lang panser fortsatte de å bygge disse førerhusene ved anlegget i Nagold.

Mange andre selskaper, som



Frankfurt-IAA 1963: Dette året presenterte Daimler-Benz det første «kubiske» førerhuset, ennå ikke tiltbart. Wackenhut, som inntil da hadde produsert førerhus over motoren, hadde presentert et design for dette i et kubisk design. Men Mercedes-Benz, til stor skuffelse for Wackenhut, valgte en versjon utarbeidet med produksjonspartneren, men bygde den i en egen fabrikk.



Ta en Pepsi!: I 1959 bygde Wackenhut en flåte med mellomtung lastebiler for det tyske datterselskapet til Pepsi Cola.



Triumph kroner din figur: Den berømte tyske designeren av dameundertøy bestilte en serie LP 223 med distribusjonspåbygg.



Den «nye generasjonen»: Året er 1973. Med 1626 med en V8 / 260 hk og 1632 med en V10 / 320 hk og andre versjoner, begynte Daimler-Benz å ta igjen de mer komfortable og kraftige konkurrentene.



Til Frankfurt: Paraden av Mercedes-Benz lastebiler med Wackenhut-førerhus er klare til å dra fra Nagold til IAA i 1959.



Kolleger: Her ved et stopp nær Loreley-klippen. En Faun L900D (9 tonn, 6 syl., 170 HK) med Wackenhut-påbygg og -tilhenger fra 1938 lastet med sagbrukstømmer.

ønsket å ha spesialdesignede kjøretøyer for sin virksomhet, bl.a. Pepsi Cola i Tyskland, bestilte lastebiler med spesielle påbygg. Viktige bestillinger var også de fra det tyske «Technisches Hilfswerk» (Teknisk hjelpeorganisasjon) der de forlenget førerhusene for å gi plass til flere personer. Disse skulle benyttes i forbin-

delse med nasjonale eller internasjonale ulykker, eller katastrofer som jordskjelv.

En annen viktig gren av Wackenhut var og er fortsatt forming av metallplate-deler for kunder i bilindustrien, der Daimler-Benz fortsatt er en viktig kunde, men nå innen andre typer industri de er involvert i.



Stolt sjåfør: Büssing 8000 S med Wackenhut-karosseri og 3-akslet tilhenger, en svært foretrukket langtransportbil på slutten av femtitallet.



Magnum-flaske: Hvor skal de plassere den store flasken? På vei til Köln kjøpte sjåførene i en Wackenhut-utstyrt MAN Z1 (3 tonn, 6 syl., 60 HK) fra 1931 en suvenir.



Nok et stopp ved Loreley: I 1938 var kona til en av sjåførene med på en tur til Rhinland i denne 6-tonns Henschel 6J.



Ankomst ved et rederi: En Krupp med Junkers-motor klar for lossing. Påbygg og tilhenger er produsert av Wackenhut.



To mann på langdistanse: De to sjåførene i J. G. Stickel Transporte stoppet sin MAN F2/H6 fra 1935 (6 tonn, 6 syl., 100 HK) med Wackenhut-karosseri på en tur langs Rhinen.



Sirkusbil i 1938: Chevrolet med lasteplan fra Wackenhut for Circus Willy Österle.

Under vårt besøk i anledning 60-årsjubileet erklærte Wackenhut-CEO Dr.-Ing. Rochus Gronwald til oss: «Wackenhut ser seg selv som den individuelle leverandøren av kundenes etterspørsel etter spesifikke transportløsninger. Dette betyr ikke at hvert Wackenhut-kjøretøy er unikt. Vi jobber hovedsakelig med konstruksjons-sett

(konstruksjonsgrupper eller -systemer), men ved et senere tidspunkt i produksjonen kan vi integrere individuelle, spesifikke løsninger.»

I de siste årene, ettersom etterspørselen etter høyvolumtransport har vokst enormt, har vi fulgt denne utviklingen ved å tilby et godt utvalg av kjøretøyer for høyvolumtransport.

I dag er Wackenhut hovedsakelig forhandler og partner av Daimler-Benz for biler og nyttekjøretøy med flere avdelinger i sørvest-Tyskland. Produksjonen av Wackenhut er blitt kjøpt opp av Oxford Automotive Inc. i Troy, Michigan (USA). Gamle eller eldre sjåførere og eiere av transportselskaper husker

fortsatt de komfortable og pent designede førerhusene til Wackenhut med den karakteristiske kanten over frontruten. Garasjen og senere kjøretøyprodusenten Wackenhut av brødrene Ernst og Wilhelm Wackenhut er blitt en del av den tyske historiske utviklingen og konstruksjonen av nyttekjøretøyer.



Nordisk Lancia-treff:

Maks 4 biler var like

Når Lancia-elskere samles, er det stil over arrangementene. Derfor var forventningene høye foran årets nordiske Lancia-treff i Horten. Med rekorddeltagelse og topp stemning ble forventningene innfridd.

Tekst og foto:
Tor Ivar Volla

Lancisti Norvegesi var vertskap for årets nordiske merketreff på Redningsselskapets konferanse- og hovedanlegg Noatun ved Horten. Stevnet ble samtidig den Grande Finalen for foreningens velkjente «høvding» Harald Bergsaker som har vært leder de siste 21 år og nestleder i de foregående 6. Pluss klubbredaktør parallelt i 8 av disse årene! Oppi det hele har han holdt i stevner og pleiet kontakt med både ambassadører og kulturinstitusjoner for Italia gjennom sitt lederverv. En innsats som førte til at han ble tildelt den italienske stats høyeste utmerkelse en ikke-italiener kan motta for å markedsføre landet utenfor støvelens grenser.

Sånt setter standarder langt forbi de fleste andre merkeklubb-ambisjoner. For det er vel måte på hvor mye eksempelets makt kan innvirke og ringvirke



To på topp: Harald Bergsaker og ambassadør Stefano Nicoletti.

– eller? Men konsekvensen har uten tvil vært at den norske klubben har blitt bærebjelken i det nordiske Lancia-miljøet der svenskene, som stiftet sin klubb allerede i 1953, var de førende i tiår etter tiår.

Rekorddeltagelse

En annen effekt er at det i år deltok nær 60 biler hvorav en omfattende delegasjon kom helt fra Finland. Og at 82 år gamle

Karl Säger og hans kone Ursula stilte med en 35-modell Augusta de hadde kjørt på egne hjul fra Sveits via Frankrike i 30-mils etapper. Etter stevnet skulle de også bli med en mindre Lancia-gruppe på vestlandsrunde. Totalt en tur på 400 mil ifølge egne beregninger. Smak på den, de som ikke tar med eldstebilen på dagstreff fordi den yngre er «mye mer å kjøre med».

Programmet var godt og variert, men ved ankomsten fredag ble bilene dynket med formidable skyllebøtter fra oven. Så eierne trakk raskt innendørs for å hygge seg med kulinariske utskielser og Ivar Engeruds kjente Zagato-foredrag i oppdatert versjon. Etterpå var det mulig å få kjøpt signerte utgaver av hans bok «Bilen i Norge 125 år» – med sterke oppfordringer fra Bergsaker selv. Lørdag var heldigvis stikk motsatt værmessig, og etter å ha tørket vekk «brennglassene» (vannansamlingene) på voksede lakkflater var det fellesutflukt til Marinemuseet og Preus Fotomuseum på Karljohansvern. Personlig ble jeg mest imponert over den pensjonerte ubåtkapteinen som orienterte om Kobben-ubåten på stedet, og uten blygsel beskrev de alt annet enn antiseptiske forholdene om bord. I tillegg til hvaler som forelsket seg i ubåtene og fulgte etter mens de utstøtte lyder som fikk sovende mannskap til å bråvåkne av sjokket.

Ambassadør med familie

Lenger utpå dagen var det lunsj og omvisning i Redningsselska-



Essensen: Det var dette det handlet om!



Eldst og yngst: 1935 Augusta og 2002–2006 Ypsilon.



Festaften: Noatun bød på stilfulle lokaler og førsteklasses kjøkken.



GP-førernes favoritt: Racerstjerner som Fagioli, Nuvolari og Varzi hadde Augusta som privatbil. Å kjøre en fra Sveits til Norge i 2025 er ikke mindre sportslig ...



Ettertraktet: Stratos i ultrasjelden gateversjon er manges drøm.



På gløtt: På Fulvia Zagato kunne bakluka åpnes elektrisk fra fører plass til en liten utlufts-spalte.

pets opplærings-senter med demonstrasjon av bølgeeffekter i det store bassenget. Her dukket også stevnets heders-gjest, Italias ambassadør Stefano

Nicoletti, opp med kone og svigerinne.

Festaftenen ble – nettopp, en fest. Danskenes delegasjonsleder Rasmus Kjær hyllt



Delta mot Delta: Uansett generasjon, det viktigste er (å) delta!



Undertegnades favoritt: Tidlig Flaminia GT 3C 2,5 Coupé Touring Superleggera, før den ble 2,8 og med barnesete.



Ultrasjelden: Zagato-behandlet Beta Spider. Kanskje de burde latt det være?



Før varmetråd-epoken: Flaminia berlina med doble viskere på bakruta.



Generasjonsskifte: Håvard Birkeland – Lancia Norvegis nye leder.



Maamme: Den finske delegasjonen fremførte nasjonalsangen med fynd og klem.



Parade: 3 Aurelia'er på rad er ikke hverdagskost!

ambassadørens svigerinne for å ha hentet godværet fra Palermo (der hun administrerer Sicilias arkeologi). Kjær uttrykte også lettelse over at svenskene skulle holde neste års treff, slik at deltagerne forhåpentlig glemte det norske før det blir danskenes tur. Svenskenes formann Per Edvardsson kvitterte ved å trekke frem en pose rabarbra og lokale grønnsaker som eksempel på neste års meny og overlot posen til Norges avtroppende, som det også ellers ble gjort stor stas på. Finnene donerte en 58 % whisky fra et av deres nyere brennerier, mens sveitserne overrakte en rikt dekorert kubjelle som kunne vekke konsumenter av finsk whisky til live igjen. Og sist, men ikke minst, holdt ambassadør Nicoletti selv en munter og inspirert tale til forsamlingens udelte fornøyelse.

Kvelden ble i tråd med tradisjonen avsluttet med at hvert lands deltagere samlet seg til separate kor for å synge sin nasjonalsang i fellesskap. Stilfullt, klangfullt og morsomt!

Den nye lederen for Lancia Norvegi er Håvard Birkeland (48) som i bilsammenheng har bakgrunn fra bl.a. Maserati-miljøet. Og som svarer kontant på vemmelige spørsmål om å fylle Bergsakers sko: «Nja, la oss heller si at jeg har min egen skostørrelse å fylle».

En sånn nøkternhet tror vi lover godt!

Bli fast leser av

MOTOR VETERAN

Halvt eller helårsabonnement

Få Norsk Motorveteran t-skjorte i velkomstgave!



Et halvt år kr 599

Fire dobbeltnumre + en spesialutgave

Ett år kr 1099

Åtte dobbeltnumre + to spesialutgaver

+ kr 49 i porto i forsendelse for gaven

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

Vognmannen 2025: Vellykket jubileumsløp

Årets Vognmannen var det 30. i rekken. Denne gang var «åstedet» Voss, og selv om værgudene ikke akkurat spilte på lag, ble det et svært vellykket arrangement.

Tekst:
Tormod Granath-Magelssen
Foto: Petter Tysnes

Sommeren er full av hyggelige veteranbilarrangementer og veteranbil-løp, men noen veier tyngre enn andre. Da tenker vi ikke først og fremst på viktigheten av arrangementene, men om tyngden på kjøretøyene. Selv om man kan delta på Transporthistorisk Forenings «Vognmannen» med alle typer nyttekjøretøyer, er det ingen tvil om de tunge kjøretøyene dominerer. Det være seg lastebil, vogntog, buss eller brannbil.

Årets arrangement var det 30. i rekken og det hele gikk av stabelen på Voss. 180 påmeldte tyder på stor interesse for dette tradisjonsrike arrangementet, som Norsk Motorveteran er en av hovedsponsorene til. At det ble vellykket, til tross for regn, er et skikkelig kvalitetsstempel. Vi hadde vår fotograf på plass, og noen av blinkskuddene kan du se i denne bildereportasjen. God fornøyelse!

Klassisk: Vognmannen 2025 ble i år arrangert på Voss. Flotte nyttekjøretøyer og heftig natur passer godt sammen.



Sjelden: En sjelden Mercedes-Benz L321 på tur.



Kaptein Snutebil: 1977 Scania 140 er manges våte drøm.



Legendarisk: Vogntogene fra Sties var legendariske, og er det fortsatt.



Tømmer:

Uvanlig i dag, vanlig i tidligere tider. Volvo N88 med hengern på ryggen.



Anlegg: Mercedes-Benz 2238 fra 1986.

Minner: Redaktøren av NMV har en fortid som yrkessjåfør og fikk nostalgiske minner når han så denne Volvo FL10ern.



Fin: 1946 Ford er en fin representant for etterkrigstidens transportutstyr.



Berget: Patinert Villing-berger med en sliten Tempo i brillia.

Sidedør: Amerikansk distribusjonsbil i norsk fjellheim. 1979 Chevrolet Step Van.



Variasjon: Som alltid domineres Vognmannen av svenske lastebilmerker, men denne gang var det overraskende mange Mercedes-Benz med i feltet. Gledelig!



Feit blanding



Hva slags bil?

Hei. Skulle vært moro å få vite hva slags bil min onkel hadde på 50-tallet. Han var i hvert fall en stolt ung eier.

Mvh. Øyvind Hestevold

Hei.

Takk for et veldig artig bilde!

Det første vi tenkte på var Hudson, på grunn av triangelmerket på radiatorkappa, men det stemte dårlig med bl.a. de spesielle felgene. Vi har tatt en runde i redaksjonen og tror nå

det er snakk om en tysk Adler Standard 6, 1930-/1931-modell. Adler bygde sin første bil i 1900 og holdt det gående til 1939. De var kjent for god kvalitet og var en av pionerene på forhjulsdriфт med sin Trumpf Junior i 1934. Etter 2. verdenskrig kom Adler i gang igjen, men da var det motorsykler de produserte. Frontfangeren på din onkels Adler er av nyere modell og fra et annet merke.

Red.

Cucciolo moped

Gratulerer med et meget interessant blad om mopeder, lettvektre og scootere. Dette vekket gamle minner fra 50- og 60-tallet. Savnet bare en moped som var populær på denne tiden, nemlig den italienske Cucciolo (som betyr liten valp). Den hadde Ducati 4-taktsmotor med toppventiler og åpent svinghjul. Denne var mitt første motorkjøretøy.

Lurer på om det fortsatt finnes et eksemplar av denne unike skapningen i Norge. Kan dere sjekke?

Vennlig hilsen
Paul T. Anderson.



Hei. Takk for hyggelig e-post.

Ja, vi skrev i lederen at vi kjenner til Cucciolo'er i Norge. Det finnes antakelig flere Cucciolo'er stående her og der, men det er nok ikke alle eiere som vet at firetakteren er fra Ducati. Motorsportutøveren Tore H. Bratlie var også veldig begeistret for sin Cucciolo i sin ungdom.

Hilsen redaktøren



Mercedes-Benz AG

Delebil

Mercedes-Benz 300 SL feiret sin spektakulære debut på International Motor Sports Show i New York i 1954.

«Måkevingen» – både vakker og innovativ – var den raskeste bilen i sin tid, med en toppfart på opptil 250 km/t. Takket være sin lette konstruksjon med en rammekonstruksjon og ikoniske måkevingedører, ble coupéen raskt en legende – på veien og på racerbanen. I 1999 kåret til og med en jury

av motorjournalister den til «Århundrets sportsbil». I samarbeid med Mercedes-Benz har leketøyprodusenten Mattel nå skapt en tro kopi i skala 1:12 – modellen kombinerer utmerket design, presis finish og nøyaktige detaljer. Videre inkluderer den metalleder og ekstra deler for tilpasning. Mercedes-modellen er den første modellen i The Premium Series i den nye Mattel Brick Shop Hot Wheels-produktlinjen. Modellen består av 1600 individuelle deler.

50 år med beltepåbud

I år er det 50 år siden bilbeltet ble påbudt å bruke for fører og forsetepassasjer i alle biler der dette var montert. Siden påbudet kom i 1975, har bilbeltet vært en viktig livredder. Vi kan takke en innovativ svenske ved navn Nils Bohlin for at vi har trepunktsbelter i dag. Bohlin var ingeniør for både Saab og Volvo. Allerede på 1950-tallet mente han at bilene burde få trepunktsbelte. Da Volvo Amazon ble lansert høsten 1956 hadde den innfesting for trepunktsbelter i forsetene, og i august 1958 ble 1959-modellen presentert med trepunktsbelter som standard foran. I tillegg lot Volvo andre dra nytte av denne viktige sikkerhetsanordningen. Likevel skulle det gå et par tiår før det ble påbudt i Norge. – Det finnes mange trafikksikringstiltak som har reddet liv, både i Norge og ute i verden. Men effekten av trepunktsbeltet er kanskje uten sammenligning det billigste og nyttigste trafikksikringstiltaket av alle. Lagt stramt og tett på kroppen,



ned på hoftene og godt inn på skulder, holder det oss på plass – enkelt og effektivt, sier regionleder Knut Olav Røsseland Nestås i Trygg Trafikk Vestland.

Når vi vet hvilke krefter som er i sving så fort vi er i bevegelse, gjør vi klokt i å sikre oss. En menneskekropp kan fort veie det samme som en fullvoksen elg eller en liten elefant, helt avhengig av fartsnivået ditt. Elger og elefanter vil vi verken ha i fronten eller usikret i baksetet. Bruk bilbeltet – og bruk det riktig, sier han i en pressemelding.

Jubilerende Ford

I år fyller Ford Transit 60 år. Den 9. august 1965 rullet den første Ford Transit av samlebåndet i Ford sin fabrikk i Langley i Storbritannia. Da regner vi ikke med den tyske Ford Taunus Transit som ble borte da Transit Custom ble lansert. Allerede i 1967 ble Transit markedsført som tilpasningsdyktig for ulike bransjer; renserier ønsket høye varebiler for å kunne henge klær i flere høyder, den samme hadde bakerne behov for slik at de kunne stable bakevarer i fulle høyder, grønnsakshandlere krevde stort varerom for å kunne stable så mange kasser som mulig og konditorene hadde sine spesielle krav til innredningsløsninger. At Transit også var en kvikk varebil fikk politiet i Storbritannia erfare. Den var nemlig favoritten til bank- og togranere som trengte god plass og et varerom. Dermed fikk den tilnavnet «Britains Most Wanted Van». Vi gratulerer!



Moped-ekstra

Hr. redaktør.

Selvfølgelig burde jeg skjerpet meg med en gang jeg så hvem som hadde skrevet lederen i Moped Ekstra (Norsk Motor Veteran nr. 9. 2025). Men jeg trodde faktisk at den uendelige saken om lettvekteren Olympiade var ferskvare! Ikke engang da jeg så henvisning til en annonse som «fremdeles lå på Finn i 2017», eller hva det var, fattet jeg finten.

Først da jeg reagerte på redaktørens underlige konklusjon etter 10 omfattende sider som egentlig ikke handlet om noe som helst gikk det opp for meg at dette måtte være reprise. Her skjeller han ut en leser som har snyltet på redaksjonens kompetanse «for å skru opp en salgspris til fantasinivå».

«Direkte misbruk av våre tjenester» skriver «redaktøren», og dette – sammen med den enorme spalteplassen artikkelen representerte – er så utvilsomt

Tor Ivar Volla at det hele må stamme fra den tiden han var redaktør.

Noe som avsløres på de siste sidene, der det blir tilstått at det hele er hentet fra NVK Pluss 5b/2017.

La meg si det slik at selv om redaktøren følte seg veldig tråk- kapåtærne er dette noe av det mest underholdende jeg har lest på lenge. Folks evne og vilje til å grave etter noe som egentlig er fullstendig likegyldig for de alle fleste kjenner åpenbart ingen grenser – heldigvis – og folks evne og vilje til å skrive det ned for evigheten, og folks evne og vilje til å lese det etterpå, må både applauderes og oppmuntres.

Jeg vet forresten ikke om det har dukket opp informasjon om Olympiade i etterkant, men for ordens skyld: Lettvekteren ble importert av Erling Sande og avertet av ham til en pris av kr. 775,- i årene 1937, 1938 og

1939. I '37 ble det registrert 59 av dem, året etter 19 og i 1939 ble det 20.

La meg føye til at Fiat-minnene til Melvin Mølnås (NVK nr. 7-8/25) er den type herlige Personlige Tilbakeblikk som alltid gjør det spennende å åpne NMK for å se hvilke overraskelser bladet kan by på denne gangen.

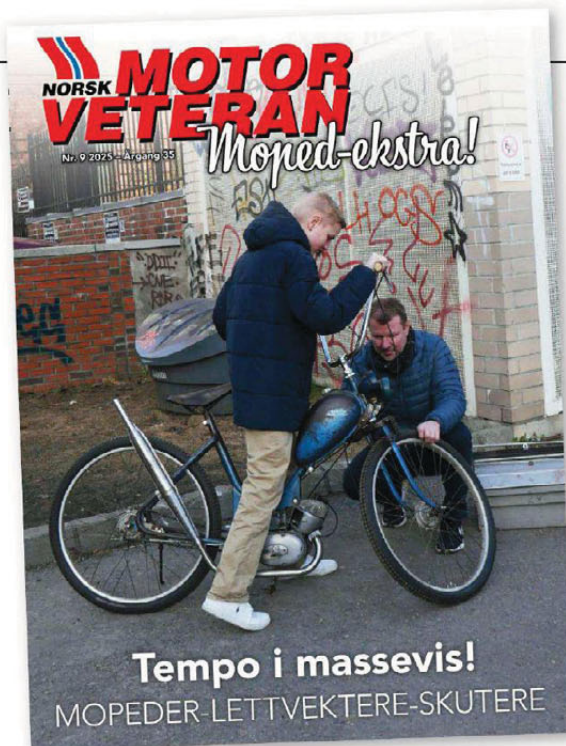
Jon Winding-Sørensen

Hei og takk for et engasjerende innlegg.

Det er gøy at selv gjenbruk kan fungere underholdene. Tor Ivar Vollas engasjerte artikler er alltid lesverdige, selv i reprise. Melvin Mølnås sine minner er også blant våre favoritter.

Jeg håper vi skal klare å overraske og underholde også i tiden som kommer.

Mvh redaktøren



Bruktmarkedet

Skal du kjøpe eller selge veterane (eldre enn 25 år) biler/motorsykler/traktorer/båter/stasjonær-motorer, deler, litteratur etc, kan du avertere gratis, med bilde, i vårt innholdsrike bruktmarked.

Annonsene bestilles pr. e-post/brev/postkort/tlf/sms/mms. PS: SKRIV TYDELIG!

Slik kan du sende oss annonsen din:

MED E-POST:

post-norskmotorveteran@egmont.com

MED SMS/MMS ELLER RINGE:

Tlf: 970 88 360

MED POST:

Norsk Motorveteran, Postboks 4980,
Nydalen, 0441 Oslo
Merk konvolutt «Privatannons NMV»

VIA NETTSIDEN VÅR:

www.norskmo.no

Frister for innlevering av annonser:

Frist utgivelse nr. 13-14: 11. september

Frist utgivelse nr. 15-16: 16. oktober

Frist utgivelse nr. 17-18: 20. november

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



1960 Chevrolet Corvair. Bil med norsk historie. Gått kun 62000. Automat. Nyoverhelt motor og bremses++. Meget god stand. Selger under selvkost. Pris kr 150000;- /bud. For mere info ring. Tlf : 920 82 990

Biler selges



-73 Sunbeam Hunter, eid av Roots-entusiast siden 1978. Det må sies å være ganske unikt. Bilen starter og fungerer, men trenger litt vedlikehold. Maskinelt og teknisk i god stand, men litt smårust hist og her. Pent interiør. Gode dekk. Ny dynamo. Selges h.b.o over 20 000,-. Tlf 957 97 494



1993 Opel Corsa 1.4i City
Eu ok til 18.8.25. rust begge kanaler, lekker kjølevæske fra topp,sprekk i frontruta
Kjørbar delebil/objekt
Km 156000
Pris: 10.000/bud
2338 Espa
Tlf 469 52 531



Meget fin 1969 Volvo 142. Lav km 85500. ikke restaurer. ikke rust.ikke vinterkjørt. selges for 240 000kr eller seriøst bud. må sees står i Odalen.Evt byttehandel I fin Ford Mustang eller annen amcar vurderes ikke noe " flak" må være v8. flere bilder se finnkode 404034142. Henv tlf: 909 39 029.



57 Borgward Isabella TS Coupe
Nyoverhelt motor o.a. En av fem? registrerte i Norge.
Må selges p.g.a. eiers syn.
Bilen befinner seg i Asker. Flere opplysninger på 90127426 eller tor.glosli@hotmail.com
Kr. 190.000.- (Laengt under selvkost)



Sjelden DKW F12 Roadster 1965, med bare 38000km på teller, og med ny motor og kalesje, dekk etc. Ble importert fra Sverige i 2012, og hadde der bare 1 eier! Farge Capri Blue. Nettopp ny EU, kun bremsevæske som måtte skiftes. Pris kr 140000 nok



Peugeot 201, kjøpt ny hos BOS i 1936 av gullhandler på Hamar. Gjøre mye med denne, står igjen noe før det er titt og kjør. Nye dekk som ikke har rullet på asfalt. Tlf: 413 15 604

Ditt komplette amcarsenter i Tønsberg

PHOENIX US CARS

Nye reservedeler, slitedeler, servicedeler og brukte deler - Verksted - Bilsalg



1969 Pontiac Firebird Convertible 350 5,7L

106.326 Km, Manuell, Her har vi fått inn en hel og pen 69 Firebird . Ta kontakt for mer informasjon eller besøk vårt showroom i Tønsberg. vi tar den gjerne inn på en løftebukk inne på verkstedet vårt sånn at du får inspisert den under også. Kr 369.000,-



1940 Plymouth Business Coupe Rod

24.494 Km Automat, Det er en svært høy finish og kvalitet på lakken som ble utført hos Skaugs Servicesenter på Brumunddal for ca. 8 år siden da det samtidig ble gjort en større karosserijobb. Godkjent Statens vegvesen med 360 cid. motor, 727 automat, skivebremses etc. Kr. 455.000,-



1969 Chevrolet Chevelle Coupe LS2 C6 Corvette Motor

6L 405Hk, Meget pen, hel og fin bil med en 2007 modell C6 Corvette LS2-motor fra skadedebil som kun hadde ca. 9.000 miles. 6-trinns girkasse fra en Pontiac GTO, Hotchkis bærebærer, stabstang og fjærer. Alt godkjent i vognkort. Kr.579000,-



2009 Dodge Challenger SRT-8 6,1L V8 431Hk 18567

Km, Automat, Abs, Cruise, El vind, Klima, S lås, Skinn, Startspærre, El luke, Alarm, mm Super-Lav kilometerstand og "Clean Carfax". Vi tar innbytte og vi ordner finansiering på dagen. Kr.529900,-



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,-



1970 Ford Mustang Shelby GT 350 Cabriolet 5,7L V8

88420Km, Automat, Et ikon i Norsk bilhistorie, samme eier siden 1981. bilen har de seneste årene gjennomgått en total "Makeover" av profesjonelle fagfolk. Kr.1 200 000,-



1949 Plymouth Special De Luxe 3,6L 6 Seter, Manuell,

Her har vi fått inn en trivelig og koselig bil som har hatt et fint liv og har klart seg fantastisk bra. Les informasjon fra selger i USA på et av bildene her i annonsen. Kr.159000,-



1963 Cadillac Eldorado Biarritz 6,3L V8 181399Km,

Automat. Eldorado var toppmodellen til Cadillac og Biarritz-utgaven (convertible) ble kun produsert i 1825 eksemplarer. Denne bilen taler for seg selv på bildene. Kr.498000,-



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,-



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,-



1965 Pontiac Boneville 2D HT Coupe 6,4L V8 242

Hk, 131945Km, Automat, 6 Seter, mm Her lar vi bildene tale for seg selv. Denne bilen må sees og oppleves, og vi tar den mer enn gjerne inn på verkstedet og løfter den i været så du kan se hvor fin den er. Kr.439000,-



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,-

Tlf: 33 74 46 00

mobil: 934 09 156 / 951 09 170

E-mail: post@puc.as

Postadresse:

Box 2121, 3103 Tønsberg.

Besøksadresse:

Broen 7, Ås industriområde.

ÅPNINGSTIDER:

mandag - fredag: 08.00 - 17.00

lørdag: Stengt (kun etter avtale)

Se vår hjemmeside:

www.puc.as

Biler selges



Volvo 1800es 1972 selges.

Bilen er restaurert i forhold til rust, lakk og inventar. Dette er en Tysk bil med takluke, originalmontert i Tyskland. Bilen selges med garanti. Ta kontakt så kan vi diskutere avtale og pris og vise den på løftebukk. E-post: egilskyrud@gmail.com



1972 Fiat 500. Morsom liten bil som vaker stor oppmerksomhet. Total restaurert i Italia 2016 med fabrikkny 650 cc motor gått ca 500 mil, ny synkronisert girkasse, ny for og bakstilling og nytt interiør. kilometerstand er ikke sikker på en 53 år gammel bil. Må sees denne er knalltøff. EU godkjent 29.10.24. Pris kr 155000,- Ring 920 82 990 for mer info.

Biler kjøpes

Triumph TR6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Bildeler selges



2 stk. Opel Kadett 1,7 D 1991 modeller motor og gir var ok da dem ble parkert for mange år siden. Selges som delebiler helst samlet for Kr. 5000 for begge. Tlf 980 27 923



BMW isetta hjulkapsler. Tlf: 413 15 604



BUG & SNOW DEFLECTOR ubrukt i original eske fra tidlig 50-tall. Selges inkludert frakt kroner 1000,-. Bjørn Kaspersen. Tlf 992 54 766. Epost: texasbjorn@yahoo.com

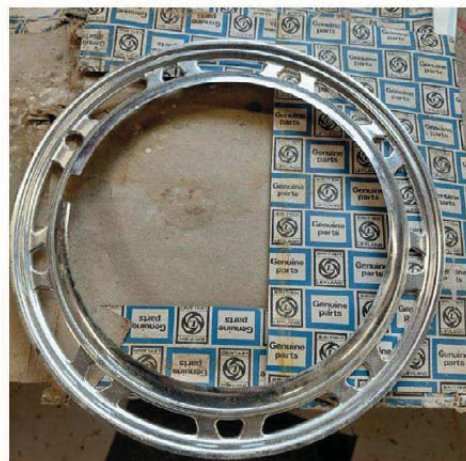
Mercedes 170S 1951
Och Mercedes 220 W187 1952
Säljes i delar. Många fina bra delar.
Vid intresse ring 0046705816535



Ny/nyoverhelt motor til A-Ford. Var innkjøpt til en -31 modell. Topplukk/vannpumpe/pakninger/bolter +++ mye mer nytt og brukt. Se bilder. Også to nye dekk. Alt selges, helst samlet. Kom med bud! Flere bilder kan sendes på sms. Ligger også på Finn.no Tlf 957 97 494



Nye felgringer til Ford Escort MK1 selges. Bud ønskes. Tlf 957 97 494



Tre stk nye felgringer til engelsk bil. Vet ikke helt hvilken. Men står British Leyland på lappen. Bud. Tlf 957 97 494



Gir og kardang til Skoda 1000MB fra ca 1965 modell kr 800. Tlf 980 27 923.

Bildeler kjøpes

Til Taunus 12m P4 -64: Ynskjer å kjøpe tenningslås.dørlåser, og bagasjeromsloklås med nykkler. Tlf: 976 80 069

Deler ønskes kjøpt: Til 1929 Chevrolet lastebil søkes panser, radiator, fjærer foran, ratt/stang/snekke, og andre ting. SMS til tlf: 995 44 744

Felger til Triumph Stag og Triumph 2500 ønskes kjøpt. Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Dekk 185/80-15 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Moto-meter til forgasser ønskes kjøpt. Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

AMCAR har noen **få billetter** igjen til

GOODWOOD REVIVAL

11.-15. september

For kun 13 990,- får du flybilletter, inngangsbilletter til Goodwood alle dager, hotell i Brighton, busstransport hver dag, program, erfarne reiseledere og en opplevelse for livet!

Goodwood Revival - av mange regnet som verdens beste motorsportsarrangement.

Mer info og påmelding:
amcar.no/medlemsturer eller tlf. 476 90 113



SKILTHANDLERIET AS

Veteranskipt og tidsriktige skilt i preget aluminium.

DD 02468

YT-A

YRKESTRANSPORT

F-31907
HOTELLVOGN

Fra kr.

550,-

Bleikeriveien 1, 1658 Torp
post@skilthandleriet.no
Telefon: 907 74 765
www.skilthandleriet.no



Vi er på Facebook!

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

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

Myrveien 30 - 3271 Larvik

Tlf. 33 11 42 13 - 911 911 30 - E-post: - bjorn.gui@lf-nett.no

NORGES RÅESTE PÅ MUSTANG-DELER

... og andre Ford-modeller,
GM og Mopar. Alt fra original
til racing.



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, Industrigat. 1, Lier



Bilfabrikken

Bildeler kjøpes



Ønsker to slike lykter til en bergningsbil.
Tlf: 413 15 604

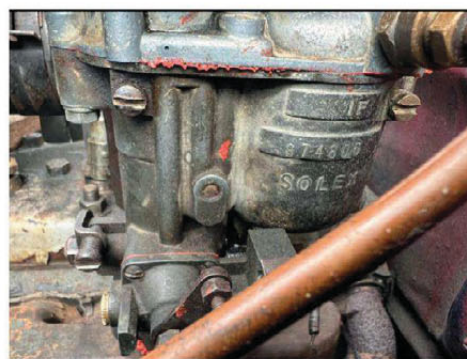
Hardtop til Triumph stag kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Hardtop til Triumph TR 6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Deler til Triumph TR 6 kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)



Tenningslås til, Ford Eifel 1937 modell ønskes kjøpt.
Tlf: 413 15 604



Solexs forgasser som på bilde ønskes kjøpt.
Tlf: 413 15 604



Deler kjøpes til Messerschmitt KR 175.
Tlf: 413 15 604

Ønsker skvettlapper til min BMW I 320 mod.1986.
De har gått ut av produksjon i 2015, men håper noen har noen brukte.
mobil: Tlf: 954 99 984.
E-post: perahen@online.no



Cd/ radio spiller til BMW E38 ønskes kjøpt.
Bmw Business CD RDS. Også andre deler til E38 kan være av interesse.
Tlf: 911 03 197
Epost: b@groven.es

Bilhenger selges



Eldre Motrail tilhenger med doble karmar og justerbart drag selges for 4000 kroner.
Mangler sikkerhetslenke mellom bil og henger, samt at håndbrekket må oppgraderes.
Prisen kan diskuteres noe.
Ta kontakt ved eventuell interesse på telefon 911 39 345.

MC-deler selges



Tempo ramme 1 uten papirer.
Tlf: 413 15 604



Tempo ramme 2 selges uten papirer.
Tlf: 413 15 604



To tempoer uten papirer, corvette og swing.
Tlf: 413 15 604

Traktor selges



Nuffield DM4 1953 modell.
Selges over 13.000 eller bud. Historikk, er registrert med skilter, brukbare dekk og fullt kjørbart. ikke pen i lakken, hydraulikk og elektrisk skal være ok. Kan leveres med utstyr. Motor BMC Diesel Simms pumpe, vekselstrømsdynamo. Selges grunnet eierens alder. Står i Enebakk.
Tlf 922 45 309 eller
epost stroemh@gmail.com

Litteratur selges



AMCAR nr. 2-3-4/1977. Selges pr stk inkludert frakt kroner 500,-. Bjørn Kaspersen.
Tlf 992 54 766.
Epost: texasbjorn@yahoo.com



VETERANSKILT

fra kr 610,- pr stk
i vår nettbutikk.

Besøk vår
nettbutikk på
www.lator.no

Veteranskilt i riktig utførelse før 1971!
Tidsriktige skilt for kjøretøy over 30 år!

Fabrikk og kontor: Ulvenvegen 371, 5217 Hagavik
Tlf. 55 36 26 90 E-mail: lator@latorskilt.no + www.lator.no

**Med erfaring helt fra dengang
da veteranbilen din var ny!**



"Sikkerhet på sikt"

OBS! NY ADRESSE: Gladengveien 18 - 0661 Oslo
Tlf. 977 64 555
post@jensenautoglass.no www.jensenautoglass.no

Din leverandør av classic Mustang og Volvo deler!



ALT TIL DIN
VOLVO 444-240



ALT TIL DIN
MUSTANG 1964-73



Tunvelen 3, 1820 Spydeberg - 69 83 55 50

Følg oss på Facebook!



www.jorgenrud.no

www.usautoparts.no

VELKOMMEN MED DIN BESTILLING ALLE DAGER 8-17 (10-15)

Har du fått
mangler etter
EU kontroll?

VI LAGERFØRER
ALT TIL EU
KONTROLLEN!
Gode verkstedsrabatter!



U.S. Auto Parts
Allt i Amerikanske bildeler

usap@online.no Boks 6060 - 7434 Trondheim Telefon: 72 90 04 40 Fax: 72 90 04 41



Besøk vår nettbutikk

www.husebyautodeler.no

Huseby Autodeler leverer
deler til klassiske bilmodeller.
Godt utvalg i bremsedeler,
understellsdeler, elektrodeler,
servicedeler og kjøledeler
til kjøretøy produsert i
Europa og Japan.

**Vi er spesialist på deler
til klassiske biler**



post@husebyautodeler.no



91 79 80 18



Besøk oss

VOLVODELER!

Stort utvalg av motor / slidedeler



Bilbelter fra Sabelt



"Ekte" WEBER til engelske
priser! DCOE 40/45 M/Trakter
fra kr 6895,- pr. stk. inkl. mva
FAJS fra kr 2995,-

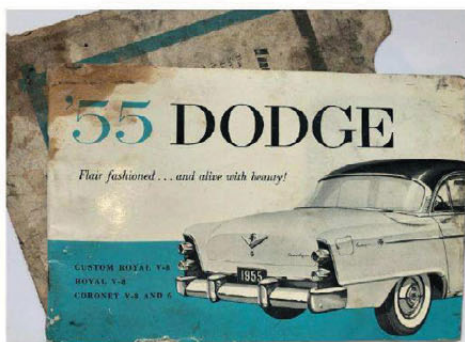
**Deler og innsug
til mange veteranbiler!**

**Vi leverer også hele
sortimentet til KG
TRIMMING Sverige**

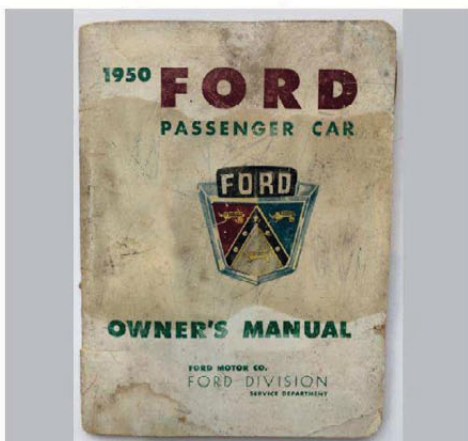
Åpningstider:
Hverdager 10-16.30
Torsdag 10-18
Lørdag stengt
Torvliå 14, 1722 Sarpsborg



Tlf 69 15 57 11
www.pedersenracing.no
butikk@pedersenracing.no



1955 DODGE instruksjonsbok med konvolutt. Selges inkludert frakt kroner 200,-. Bjørn Kaspersen. Tlf 992 54 766. Epost: texasbjorn@yahoo.com



1950 US FORD instruksjonsbok. Selges inkludert frakt kroner 200,-. Bjørn Kaspersen. Tlf 992 54 766. Epost: texasbjorn@yahoo.com

Diverse selges



Platesaks. Tlf: 413 15 604



Columbia No 112, engelsk reisegrammofon inkludert 2 stk 78-plater og ei eske med stifter. Gramofonen har bærehåndtak og fungerer. Noe bruksslitasje utvendig på kassa. Sveiv som kan gjemmes inne i fronten, hastighetsreguleringen fungerer som den skal og drivverket har nesten lydløs gange. Det er plass til noen plater under lokket. Kr.550,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Profiluthevet Mercedes Grand Prix 1914 på treplate med 2 festekroker. Format 42 X 25 cm, kr. 250,-. Bilde Szisz i Renault, vinner av det første Grand Prix i 1906 etter original av Ernest Montaut. Fururamme 32 x 23 cm. Kr. 100,-. Begge for 300,-. Alle priser inkl. porto. Mob. 918 71 503



Tysk thermo picknick koffert 35x26x17 cm, med originalt kjøleelement. Meget pen lunch boks, med bærehåndtak og lås, 4 uttrekbare brett. Ca. 1970. Kr.250,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Camping gaz primus S200 S, fungerer. Kr.100,- Camping gaz lykt Symphony med glødenett og autotennning, fungerer. Som ny med original eske og bruksanvisning. Kr. 225,- Ca. 1970. Kan sendes. (har gassbokser men disse kan ikke sendes) Tlf. 907 52 035.



Corgi Toys modell. Popeye Paddle Wagon modell nr. 802 i Comics serien. Made in Great Britain i 1967. Med Skipperrn og Olivia. Det mekaniske fungerer. Tung modell i støpejern og plast, ca. 13 cm lang. Kr. 350,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Plakat i farger med noen rifter og bretter, 63x84 cm. Info om forskjellige skilt, oppmerking av kjørebane og lyssignaler. Reklame for ESSO og Trygg Trafikk. Utgitt av Vegdirektoratet juni 1958. Kr.225,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035



VW Classic Bus 1962, KT5060. 1:32 plastmodell fra Kinsmart. Ca. 13 cm lang. Liten bit av støtfangeren på høyre side foran er borte og bakakslingen er litt skjev. Friksjonsmotor på bakhjulene. Høyre sidedør og bakluke kan åpnes. Fin Peace and Love dekor. Kr. 90,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Mitsubishi Sapporo 2 dørs (Galant Lambda). Yonezawa Toys, Japan. Ca. 1980. Støpejern og plast. Grønn. Dørene, panser og baklokk kan åpnes. Setene kan justeres. Meget pen. Ca. 11,5 cm lang. Kr. 250,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



BMW R1100 RS motorsykel i plast. Fjæring bak og bevegelig styre/hjul. Detaljert modell fra Maisto Motorrad. Ca. 12,5 cm lang. Kr.100,- Kan sendes.Tlf. 907 52 035.

DIN LEVERANDØR AV BILDELER UANSETT MERKE

På vårt 2225m2 store lager har vi ett bredt utvalg av motor/gir, forstilling, brems og service deler til Europeiske, Asiatiske og Amerikanske biler / light trucks. Som importør av Eurol olje og smøremidler lagerføres de fleste spesifikasjoner som kreves i det norske markedet. Om din bil er produsert i USA, Europa eller Asia, og om den er fra 1940 eller 2021 spiller ingen rolle. I tillegg har vi et betydelig lager med slidedeler og utstyr til amerikanske biler og light trucks.

God service og gode priser er vårt varemerke, prøv oss neste gang du har behov for noe til din bill!



MAHLE

Driven by performance



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

BØVARETRANSPORT

Ute etter
rask og
pålitelig
service?

Ring Terje:
900 46 095

Vi ordner transport i
hele landet. Vi har også
budbil tjeneste!



• Telemark • Vestfold • Buskerud
• Akershus • Oslo

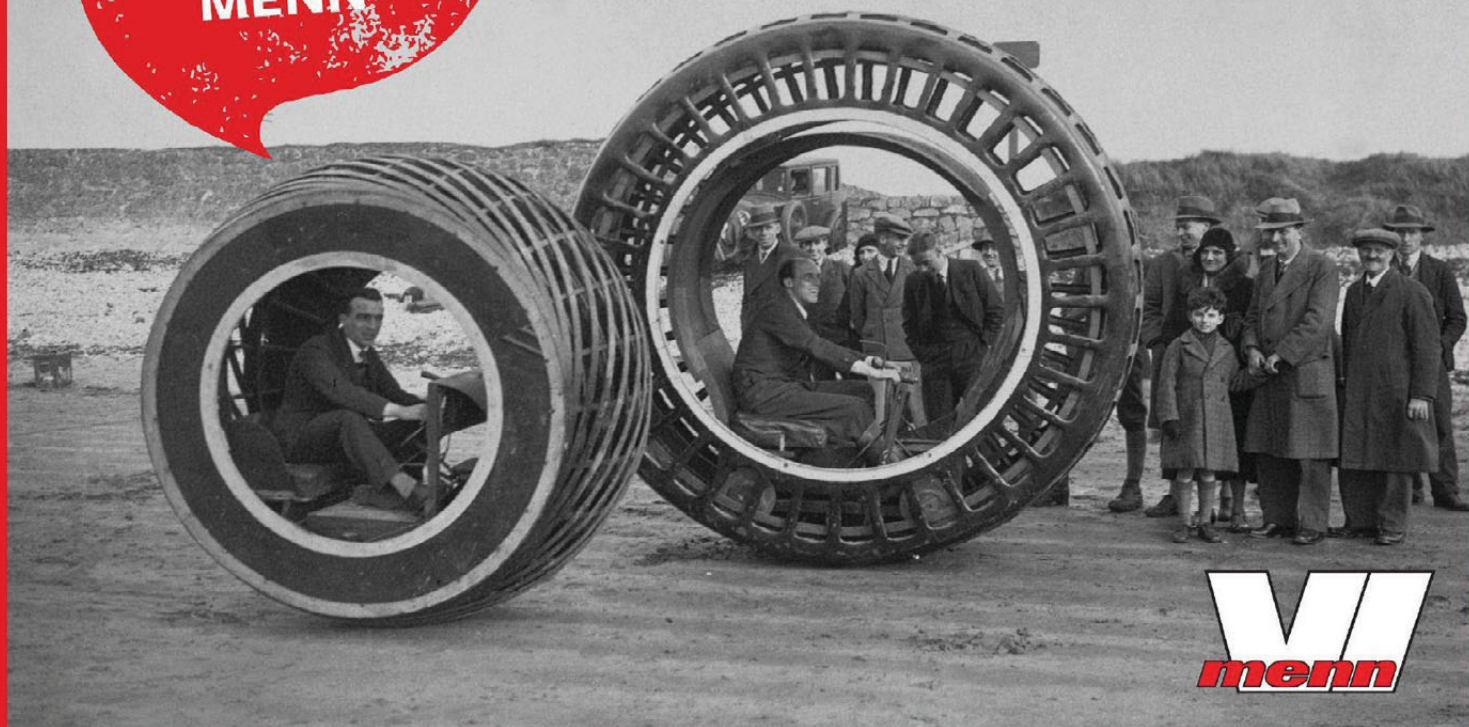


HAR DU GAMLE
TING DU IKKE
TRENGER?

SELG DET
GRATIS PÅ
BRUKTMARKEDET

LA MENN
VÆRE
MENN

To Dynasphere-hjul drevet av bensin (til høyre) eller elektrisitet (til venstre) testes på Brean Sands. Oppfinneren Dr. J.A. Purves, håper at de vil endre moderne transport.



V
menn

FOTO: GETTY IMAGES

Diverse selges



Mobil picnic set, i original pappeske 30x23x9 cm. Laget i Storbritannia ca. 1970. Skal inneholde 42 deler i plast, dette har 36 deler (det mangler 1 blå kopp og 5 røde kopper). 400 kr. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



SOLO ubrukte klistremerker i farger med teksten " GULT ER KUULT Solo". 60x60 mm. Kr.20,-/stk. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Strøken Radio Nette grand galla 62.mod. Bortsett fra ett lite hakk i lakken er denne TV nær som i ny stand. Har ikke testet den men den har lyd i høyttaler og den klassiske snøstorm når den er på. Selges kr.500. Tlf. 411 21 208



Tysk motor fra ww2
Går både på bensin og diesel.
Tlf: 413 15 604



Brøyteramme, belastningsramme, «utvekslingsboks» og skjær, selges. Dette har sittet på en Kubota L 185. Tlf: 413 15 604



Dame modell. Nyere type
Flott til reklame. Artig sykkel utenom det vanlige. Tlf: 413 15 604



To hjul ganger. Tlf: 413 15 604



To ploger selges samlet. Tlf: 413 15 604



Tannlegestol med bormaskin og lampe.
Tlf: 413 15 604



Bryne pumpe uten motor. Tlf: 413 15 604



SHELL mennesket i rommet fra 1970. Komplet med alle 20 polettene (baksiden av alle polettene har Shell reklame). Litt slitasje på brettet. Kr.400,- (har også noen dubletter av polettene som kan selges separat) Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Krystallapparat (radio) type Hjerteress i bakkett fra 1920-tallet. Komplet med krystall og hodetelefoner. Bruksanvisning og skjema med stempelavgift på undersiden av apparatet. Krystallmottakere ble også brukt til å lytte ulovlig på radiosendinger under 2VK. Kan sendes. Kr. 650,- Tlf. 907 52 035.

Endelig på lager!

Nå kan du kjøpe våre populære
samlepermer igjen.

En årgang får plass i en perm.

Skann koden med ditt mobilkamera for å komme til bestillingsside:



Kr 99 per perm

Kjøp 1, 2 eller 3 pakk

norskmo.no/samleperm

Diverse selges



Brukt BP helletut i metall, 13 cm lang. Med fin BP logo. Kr.200,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



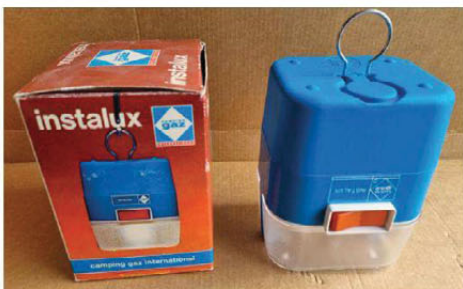
CORGI major 1:32, lastebilhenger med 2 plan for biltransport. Made in Gt. Britain. Ca 1970. Lakkert støpejern. Bruks slitasje spesielt på lakk ellers ser den hel ut. Øverste plan på hengeren kan senkes og den har støttehjul foran. Bak er den merket med TIR og LONG VEHICLE, 30 cm lang. Kr.200,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Brukt JO BU verktøymal for å file motorsag kjede, 13 cm lang i metall. Med fin JO BU logo og reklame for Viking Junior. Innstilling for hardt/løst treverk og vinkel. Kr.150,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Bileierens førstehjelp. Norges Apotekerforenings bilpakning fra 1959. Pen metallboks 8x9x29 cm med bruksanvisning og komplett innhold. Innholdsfortegnelse i lokket. Kr.400,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Instalux camping gaz international batterilykt i original eske, 11x10x8 cm. Meget pen, med opphengskrok, fungerer som den skal. Laget i Italia ca 1975. Kr.225,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Siemens, tysk barberbladsliper fra 1950-tallet, fungerer. Kr 75,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Voigtländer type Vito II folde-kamera fra 1949. Pent tysk kvalitets kompaktkamera 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. 175,-

Kodak, modell 32 brukt foldekamera for 620 film, fra 1950-tallet. Angenieux objektiv 100 mm, f=4,5. Den ene støttearmen er løs og må festes før det kan foldes helt sammen. Framtrekk og lukker fungerer. Kr.125,- Begge kameraene for 250 kr. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Kodamatic 950, tysk instant camera. Meget pent med hel foldebelg, ikke testet da jeg ikke har film. Kr.150,- Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Originale maiblomster til å sette på bilen, med ståltråd. Diameter ca 15 cm. Ca. 1970. Rød, hvit og blå kr. 250,- Gul og grønn kr. 200,- Meget pene. Kan sendes. Tlf. 907 52 035.



Innrammet bilde av Norsk Motorblad pokal. Bildet hang på kontoret til redaksjonen. Tlf: 917 83 646



Askebeger fra GARDERMORACET i 1950. Originalt NMK askebeger i glass i original eske. Tlf: 917 83 647



Perfekt lite emaljeskilt med INDIAN reklame Tlf: 917 83 647

Diverse kjøpes

Kompresjonsmåler kjøpes.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Momentnøkkel ønskes kjøpt.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Mikrometer ønskes kjøpt.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

Takstige til hus ønskes kjøpt.
Tlf: 22 28 86 67 (Oslo)

EKEBERGMARKEDET

Ekeberg Camping Oslo

19. OG 20. SEPTEMBER 2025



NORGES STØRSTE DELEMARKED

SALG OG UTSTILLING AV 100-VIS AV BILER, MC OG MOPEDER.
STORT BRUKTMARKED AV ALT FRA MUSEFELLER TIL BULLDOSERE.
GRATIS ADGANG FOR PUBLIKUM.

Alle selgere må registrere seg på forhand på www.ekebergmarked.no
FRIST FOR REGISTERING: 01.09.2025

ARRANGEMENTSKALENDER

Norsk Motorveteran har som mål å bringe den mest komplette oversikten over arrangementer som treff, veterankjøretøyløp, utstillinger og andre relevante arrangementer. Vi ber om å bli gjort oppmerksomme på arrangementer minst 6 uker før de finner sted.

Innenlandsarrangementer bes meldt til **chrskj87@gmail.com**

Vi tar forbehold om eventuelle avlysninger eller endringer i dato og klokkeslett som kan oppstå etter at bladet har gått i trykken, eller som vi ikke har blitt informert om før så skjer.



TIPS OSS! chrskj87@gmail.com (innenlands) / tormod.magelssen@egmont.com (utenlands)

AUGUST

29-31. Truck & Country helg. Brumunddal. Ringsaker Lastebilens venner og Lastebilsjåførens Klubb inviterer til storslått Truck & Country helg med masse show, utstilling, musikk og god mat. Utstilling med premiering lørdagen kl.11-16.

29-30. Jæren Truckmeet 2025. Arr: Transporthistorisk forening. Info: www.transporthistorisk.no

29-31. Sirdalsvatnet Rundt. Sirdalsvatnet Hotell. Selve løpet går 30.august. Start, mål, innkvartering og bespisning skjer ved hotellet. Arr: NVMC. Kontakt: Kjetil Fuhr, tlf.90663044. Info: www.nvmc.no

30. Volvo-Treffet. Torpomoen Rednings- og Øvingspark. Innslipp fra kl.07.30. Offisiell åpning kl.11. Nye og gamle Volvoer av alle typer og fasonger velkomne. Busser, traktorer og lastebiler også. Treffavgift kr 200,-. Arr: Volvo-Treffet. Info: www.volvotreffet.no

30. Vinterbroløpet. Tyrigrava fra kl.9.30. Starten går kl.10.30. Turløp i distriktet og åpent for

alle kjøretøy 30 år eller eldre. Løypa går på rolige veier og blir rundt 7 mil, poster og oppgaver underveis. Start- og målgang ved Tyrigrava. Arr: Follo Veteran- og Gammelbilforening.

30-31. Opel-høsttreff: Trøndelagsavdelingen arrangerer årets høsttreff på Bryggeloftet Elgå, Femund Nasjonalpark-hotell. Arr: Opelregisteret. Info: www.opelregisteret.no

SEPTEMBER

5-7. Lofot-treffet. Brustranda Fjordcamping. Veterankjøretøy-treff i naturskjønne Rolvsfjord. Arr: Lofoten Motorhistoriske Forening, Høstvekkja og Brustranda Fjordcamping. Info: www.motorhobby.no

6. Flåklypa Grand Prix in Concert. John Strandruds vei, Fornebu. Fra kl.17. 50-års jubileet til Flåklypa Grand Prix feires med storslått konsertopplevelse i Unity Arena. Opplev filmen på storskjerm akkompagnert av et live symfoniorkester som står for musikken. Billetter kjøpes på

www.eventim.no
Arr: Unity Arena.

6. Familietreff i Kongsvinger. Biltreff under Familiedagene 2025 i Kongsvinger. Åpent for alle luftkjølte folkevogner. Plassen bak rådhuset stilles til disposisjon. Det er mulighet for mat og drikke, samt Harvester spiller opp til dans på kvelden. Arr: Torodd Overåsberget og VW Luftkjølt Innlandet. Info: Facebook.

12-14. BMW-Opel Treff: BMW CCN Rogaland inviterer alle med BMW og Opel til felles Campingtreff i Kongeparken Camping. Flere kjekke aktiviteter og utflukter planlagt. Arr: BMW CCN avd. Rogaland. Info: Facebook.

13. Distriktets ræste biltreff! Furuhallen 23, Hønefoss fra kl.11.30. Prestmarken fylles i tradisjon tro med entusiastkjøretøy. Åpen for alle merker og type biler. Gratis grillmat og brus til alle. Arr: Norsk Sportsvogn Klubb. Info: Facebook.

13. Høglund-treffet 2025. Gudbrandsdalsvegen 1036, Kvam. Utstilling og premiering fra kl.12-16. Datsun/Nissan- og stålampe-treff i kjent stil. Puss støv av bilen, poler lampa og bli med! Arr: Høglund-treffet. Info: Facebook.

14. KOED Driveout. Strømsveien 323B fra kl.11.30. Treff og drive-out for BMW, Mini og Alpina. Fin og leken kjørerute fra KOED i Oslo til Sarpsborg Bowlingsenter. Arr: KOED Norge. Info: Facebook.

14. Leksvikspretten. Oppmøte på YX-stasjon i Leksvik kl.11. Arr: NVMC Fosen. Kontakt: Magnar Krogstad, tlf: 92030320. Info: www.nvmc.no

20. Hønefossmarkedet. Norsk Samferdselshistorisk senter fra kl.10. Et marked for alle! Her finner du alt fra mopeder, mc og andre kjøretøyrelaterte dingse-bomser, til andre forskjellige lop-piser og samleobjekter. Møt om du har noe du vil selge eller om du er på jakt etter noe. I tillegg er det åpen flysimulator og kiosk. Arr: Norsk Samferdselshistorisk senter og Hønefossmarkedet.

19-20. Ekebergmarkedet Høst 2025. Norges største delemarked. Arr: Norsk Veteranvogn Klubb. Info: www.ekebergmarked.no

26-27. Veterandagene i Lunde. Strengenevegen, på Nome videregående avd. Lunde. Det inviteres til årlig veterantreff for lastebiler, traktorer, maskiner og personbiler 30 år eller eldre. Overnatting i egne biler på området fra fredag til lørdag er mulig. Hovedsamlingen starter med innsjekk lørdag fra kl 0800 og åpner for publikum kl 12. Kortestekjøring fra kl 15.
Arr: Veterandagene i Lunde.
Info: Ronny Olsen, tlf: 97127516.

27. Novemberløpet. MC-løp for veteran-endurosykler. Arr: NVMC avd. Motorsport og Moss MC Klubb. Kontakt: Trygve Skaar, tlf: 93081178. Info: www.nvmc.no

27. Delemarked på Burud. Norsk Motorhistorisk Senter på Burud. Ta med mc delene du ikke trenger lenger til Burud denne lørdagen, og bli med å lag et eget mc-delemarked. Det er gratis å ha stand og gratis inn- gang. Her vil også NVMC være til stede. Kontakt: Thorbjørn Formo, tlf: 92258597
Info: www.nvmc.no

28. Late Summer Car Meet. Nordbybråten 21, Våler i Østfold. Kl.12-16. Inngang kr 100 pr person. Salg av mat og drikke. Arr: Moss To-takt AS, Sarpsborg Motor AS, Aarnes Amerikanske bildeler AS, Eksosanlegg AS.
Info: Facebook.

OKTOBER

4. Høsttreff. Kleppankroken 7, Hof. Kl.13-20. Høst-treff for BMW-frelste i regi av BMW Car Club Norway. Påmelding til 02classic@bmwccn.no

4. Cars & Coffee sesongavslutning. Aurskog-Høland bygdetun og gammelteknisk forening inviterer til sesongens siste Cars & Coffee. Kl.12-15. Alt av grom bil, traktor, lastebil og motorsykel er velkomne. Kanskje blir det også noen overraskelser denne dagen? Åpen kafé med varm mat og kald drikke.
Arr: Aurskog-Høland bygdetun og gammelteknisk forening. Info: Facebook.

24-26. Oslo Motor Show 2025. Messeveien 8, Lillestrøm. Årets største begivenhet. Mer info kommer.
Arr: Oslo Motor Show.

UKENTLIGE TREFF:

Hver onsdag

Cars & Coffee EAC Bilhistorisk Senter. Asakveien 19, Sørums. Hver onsdag hele året kl.18-21. Alle kjøretøy velkomne. Telefon: 900 68 518. Arr: EAC Bilhistorisk Senter. EAC Bilhistorisk Senter og Diner, åpent tirsdag til lørdag kl.11-19. Søndag kl.12-18.

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.

Hver torsdag

Cars and Coffee ved US Cars Aurskog-Høland. Togveien 11B, Løken. Kl.18-21. Treffet holdes ukentlig fram til 9.oktober. Kiosk-salg og god bil-drøs.

Motortreff på Furuholmen, Varteig. Hver torsdag fra kl. 17.00 – 21.00. Treff for alle motorinteresserte. Info: www.furuholmen.as

Hver lørdag

EarlyBird Coffee Guys Meet, Sarpsborg. H. Jensseg Bakeri og konditori fra kl.07-09.30. Uformell samling for alle motorinteresserte.

Første onsdag i måneden

Treff på Bragernes Torg, Drammen. Første onsdag i måneden med første treff 1.mai. Oppmøte fra kl.18.



TORV/O GRANATH-MAGELSEN

AMCAR

Aarnes AS

Tlf: 69 97 19 00
Fax: 69 97 19 01
Web: www.aarnes.no

Phoenix US Cars

Adr: Broen 7,
Ås industriområde, Vestfold
Tlf: 33 74 46 00 / 920 60 503
Fax: 33 74 46 01
E-post: post@puc.as
Web: www.puc.as

Sarpsborg Motor AS

Adr: Holmegil 2, 1740 Borgenhaugen
Tlf: 69 13 73 00
Fax: 69 13 73 01
E-post: support@sarpsborgmotor.no
Web: www.sarpsborgmotor.no

US Auto Parts

7434 Trondheim
Tlf: 72 90 04 40
E-post: usap@online.no
Web: www.usautoparts.no

ANTIRUST

Rettedal Bilkontroll AS

Web: www.bilkontroll.no

Rust Check

Tlf: 69 89 32 20
E-post: post@rustcheck.no
Web: www.rustcheck.no

LAKKERING

Colortec Norge

Billakkerings/rep. av interiør mm.
Adr: Østkilen 10, 1621 Fredrikstad
Tlf: 919 15 325

VETERANKJØRETØY

Phoenix

Adr: Broen 7, Ås industri-
område, Tønsberg
Tlf: 33 74 46 00
www.puc.as

FORSIKRING

AMCAR Forsikring

Tlf: 72 89 60 00
Web: www.amcar.no

LMK Forsikring

post@lmk.no
Øvre Slottsgate 2B 0157 Oslo
Tlf 22 41 39 00 www.lmk.no

BILDELER / VERKSTED

Aarnes AS

Tlf: 69 97 19 00
Fax: 69 97 19 01
Web: www.aarnes.no

Eiker Motorshop

Tlf: 32 25 06 00
Web: www.eiker.com

Gasolin

Tlf: 35 51 52 20
Web: www.gasolin.no

Huseby Autodeler

Deler til klassiske biler
Tlf: 91 79 80 18
www.husebyautodeler.no

Jensen Autoglass AS

Adr: Fyrstikkbakken 2, 0667 Oslo
Tlf: 977 64 555
E-post: post@jensenautoglass.no
www.jensenautoglass.no

Pedersen's Racing

Adr: Torvli 14, 1722 Sarpsborg
Tlf: 69 15 57 11
E-post: butikk@pedersens-racing.no
Web: www.pedersens-racing.no

Rabekk Bil USA Ford Parts AS

Deler – Bilverksted alle merker.
Adr: Krapfossveien 4, 1597 Moss
Tlf: 69 24 27 35
E-post: post@rabekkbil.no
www.rabekkbil.no

Radiatorservice Kai Mørkved

Adr: Sandsværveien 221,
3615 Kongsberg
Tlf: 32 73 23 64 / 957 46 293
E-post: kai.even@hotmail.com

US Auto Parts

7434 Trondheim
Tlf: 72 90 04 40
E-post: usap@online.no
Web: www.usautoparts.no

Nordic Motortuning as

Greåkerveien 57, 1718 Greåker
Alt i Bilelektronikk
Tlf: 986 15 116
www.nordicmotortuning.com

Zakariassen Jernvare

Alt av skruer Bil /Båt Tlf. 22711600
butikk@underligeskruer.no

Automobilhallen as

Et helt vanlig Bilverksted, bare litt
annerledes. Rep av lette kjøretøy
uansett alder.
Nedre Hagavei 724 2150 Årnes
Tlf.63901956
firmapost@automobilhallen.no

SHIPPING

Jetcarrier

Adr: Isebakkveien 75,
1788 Halden
Tlf: 69 18 40 30
jetcarrier.com

BOBIL/CARAVAN

Fritidsgården

Avd Bergen og Avd Radøy
Tlf. 55398150 www.fgb.no

SKILT

Lator skiltfabrikk AS

Adr: Molløesmuget 1c,
5017 Bergen
Tlf: 55 36 26 90
E-post: lator@latorskilt.no
Web: www.lator.no

Skilthandleriet

Adr: Blekeriveien 1, 1658 Torp
Tlf: 907 74 765
E-post: post@skilthandleriet.no
www.skilthandleriet.no

RESTAURERING

Bjørnebekk Sveis & Rep AS

Leverandør av verktøy/utstyr til
plateforming/reaturering og
tilbyder av plateformingskurs.
Adr: Bjørnebekkvn 855,
1798 Aremark, Tlf: 907 82 623
E-post: tvs@halden.net

Classic Auto Service AS

Adr: Trondheimsvn 535,
2092 Minnesund
Tlf: 63 96 83 83
Fax: 63 96 82 15
E-post: post@classicautoservice.no
www.classicautoservice.no

Eriksens Karosseridesign AS

Karosseriverksted for rep., rest.
og sandblåsing. Prod. av nye
karosserideler til eldre biler.
Godkjent av Statens Vegvesen
Tlf: 478 56 061
E-post: eriksen@karosseridesign.no
www.karosseridesign.no

Strædet Automobilverksted

Spesialverksted for restau-
rering av veteranbiler fra
1920- og 1930-tallet
Adr: Marnarveien 3197, Strædet
4534 Marnadal
Tlf: 38 28 71 47
E-post: strede@online.no
www.automobilverksted.no

Svinsaas AS

Restaurering og gjenoppbyg-
ging av treverk til veteranbiler
Møbelsnekring og -restaurering
Adr: Elvefaret 16, 2625 Fåberg
Tlf: 900 61 652

LITTERATUR

Bjørn Gui

Adr: Myrveien 30, 3271 Larvik
Tlf: 33 11 42 13 / 911 911 30
E-post: bjorn.gui@lf-nett.no

Yrkesbil

Tlf: 23 03 66 00
E-post: abo@bilforlaget.no
Web: www.yrkesbil.no

NY UTSIKT HVER DAG....



PÖSSL
das Original

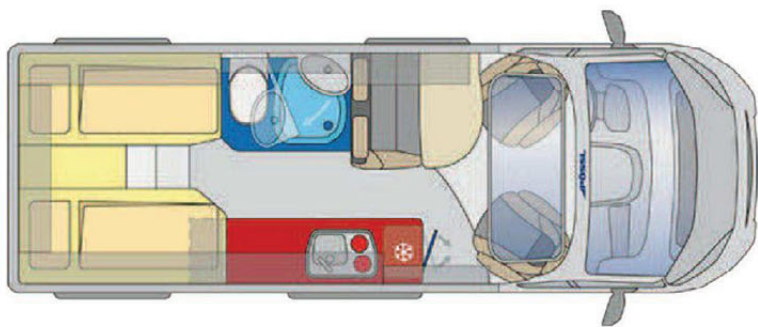
summit
prime

PÖSSL Summit Prime 640

Summit Prime 640 - Kongen på veien. Vår toppmodell.

SkyRoof® takvinduet skaper ekstra romfølelse som forsterkes av møbelløsningen og det smarte Easy Move-bordet med reisefunksjon. LED interiørbelysning.

Lengde 6,36 - Bredde 2,05 - Egenvekt 2962KG - Totalvekt 3500KG



Kampanjepris på lagerførte biler fra kr:

1 279 800,-

Be om tilbud på din nye
Summit Prime her

Kampanjeprisen inkluderer:

180HK - Automatgir - Adaptiv Fartsholder -
Truma Combi 6E - 10" Infotainment System
Kompressor Kjøleskap - Markise - Elektrisk
gråvannsv ventil - Softclose Skyvedør +++

Vi tar forbehold om prisendringer, mellom salg og skrivefeil i annonsen



Velkommen til en trygg og hyggelig handel hos oss

Avd Bergen:
Blindheimsvegen 91
5131 Nyborg



FRITIDSGÅRDEN
Tlf 55 39 81 50 - www.fgb.no

Avd Radøy:
Radøyvegen 711
5938 Sæbøvågen

RETRO BILDELER

se vår nettbutikk for mer info og priser

6V BATTERI 84 AH

også optima gelebatteri 6V



OBS! denne varen kan ikke sendes

6V COIL

Også 12V



6V LYSPÆRE

Hovedlys, park, brems. 12V
Også med skjørt.



6V BENSINPUMPE



GAS TANK SEALER



Forsegler
bensintank
innvendig.
Tåler etanol.

PLUGG KABEL

Gul-spraglet farge. 7 eller 9mm



D 140 OLJE

For girkasse synkronisert



Castrol
classic
motorolje.
30-40-50
eller
20W50

600W OLJE

For bak akse og usynkronisert
girkasse + styresnekke



SKJERMKJEDDER

Legges mellom skjerm og karosseri



PANSER-BAND

Legges mellom panser og radiator



DØRKANTSPEIL

Festes på dørbladet uten boring



Også speil for reservehjul i skjerm

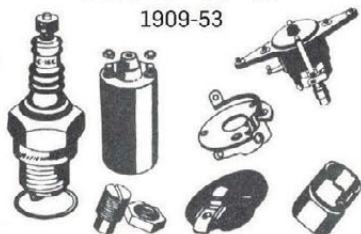
BAKLYS

Med eller uten skiltlys i rustfritt stål



FORD T - A - V8

1909-53



1000 vis av deler på lager

BLINKLYSSETT

Universalt



6V eller 12V festes på rattstamme.
Leveres med nødblink.

EKSOSHALE

I rustfritt stål med Ford skrift, V8
eller uten logo.



KOFFERT



Har også bagasjebrind

VOLVO 240 - 740 - 940

Felger 15x7



Helkrom eller
helpolert

TAUNUS 17M - 20M - 26M

15x7, 17x7, 17x8



Koks polert/
helpolert/
helkrom

Kun 998,- for alle dimensjoner

Ford 30-31 Roadster
karosseri i stål

Kr 99.800,-
Billigere enn i USA!



RUST MOTOR COMPANY

Svein Rust: +47 977 28 673 / +47 922 33 827 / svein.rust@eiker.com

1000-vis av nye og brukte
deler til US Ford 1909-53

www.rustmotor.com