

Mer Citroën

Vi har bedt eieren av Citroën'en i reportasjen i VP-5 om svar:

Vi takker for din interesse for artikkelen om Citroën's Traction Avant. Det er helt riktig at den omtalte bilen er av modellen 11BL (Berline Legere), her hjemme kalt 11 Sport. De tidligste typene 7A, 7B og 11S ble i stor grad «modifisert bort» så nesten ingen har overlevd. Dette fordi bilmodellen ble utviklet i løpet av 1 år, og hadde masse barnesykdommer som det ble ryddet opp i. Vi har forøvrig verdens eldste 11B her i Norge, med chassissnr. 184, som delvis har de gamle løsningene, som snekkestyring. Senere kom cabriolet, kupé, 9-seter, stasjonsvogn, samt en modell med 6-syl. motor, 15-6. En versjon med V8 kom ikke lenger enn prototypetadiet. Vive la Traction!

Knut Larsen, Fjellhamar

1914 Stoewer

Dette bildet er tatt utenfor Kristiania Bad i Munkedamsveien i Oslo. Bilen hadde 20 hk. Sjåføren het R. Larsen. Larsen ble senere lastebileier i Grefsenveien. Han eide en Wolseley 14/60 fra 1946, som «snart» kommer på veien. Den har stått i ca. 35 år.

Redaksjonen kan da fortelle at det var ingeniør Albert S. Kvaal, Gabelsgate 5 i Kristiania som den gangen eide bilen. Han deltok i det Store Automobilløbet i 1914, og fikk 4de premie i klasse 1. Motoren hadde 4 sylindere og ga 12/18 hk. Bilen veide 950 kg.

Einar Chr. Matheson, Oslo



MC'er

I VP 3/2014 kom VP med noen spørsmål knyttet til motorsyklene på side 24 og 25. Når det gjelder Henderson som jeg kjenner best kan jeg fortelle at de bare laget disse med 4 sylindere. Det var halvtopp som de fleste amerikanske på den tiden, det vil si innsug på topp og eksosventilene som på en motor med sideventiler.

Det antydes at den var lite solgt i Norge, men i perioden 1913 til 1931 ble det solgt 562 Henderson, de aller fleste før 1920. Den på bildet er en modell K som ble introdusert i 1920, en flott sykkel men altfor dyr. Den kostet 3.500 kroner, det var dobbelt så mye som for en Indian Scout. En grunn til prisforskjellen var nok at både Indian og Harley Davidson slet med store lagre av motorsykler som var produsert i stort antall for bruk i verdenskrig.

Når det gjelder registrering av motorsykler er det riktig at disse hadde egne nummerserier og ble ikke nevnt i bilbøkene. I Oslo gikk de på den tiden fra A-1500 til A-2999 mens i resten av landet ble det valgt nummer blant bilene. Blanke linjer i bøkene betyr at nummeret kan ha tilhørt på en motorsykkel.

Sven Erik Bjørnrud, Oslo

Ikke noen Veritas

VP-4, side 17/2014: Ærede redaktør! Det har nok aldri vært noen Veritas, men et godt håndverk signert Per Fossum. Mannen var jo et teknisk geni. Han gikk i slutten av femtitallet på det vi kalte mellomteknikerer. Tror det var borte i Gabelsgate i Oslo. Han besøkte oss titt og ofte på A/S Erko som var Cato Eriksens verksted. Og han kunne BMW. I Eirik Bøles bil (benevnt Veritas) kan det nok ha siddet en 328 motor en eller annen gang. Da den sto på Sportvogn Klubbens stand på Sjølyst for mange år siden, var den utstyrt med en trimmet 326 motor. Fossum eksperimenterte med Amal motorsykkelforgassere. Tror det var tre stykker. Han brukte også støtstenger av aluminiumrør, som han fikk fra SAS-verkstedet på Fornebu. Vedlagt et foto av Fossums første hjemmebygge. En sportsracer basert på Mercedes-Benz 170 og BMW. Fotoet er tatt under et israce på Nitelva ved Lillestrøm i 1953. Mener å huske at han ble nr. 3 i racerklassen, etter Rolf Nyhus og Jac. Stousland – begge disse i Ford.

Per Erik Hansen, Lørenskog

