

# MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - 1994 - FEBRUAR - 23. ÅRG.



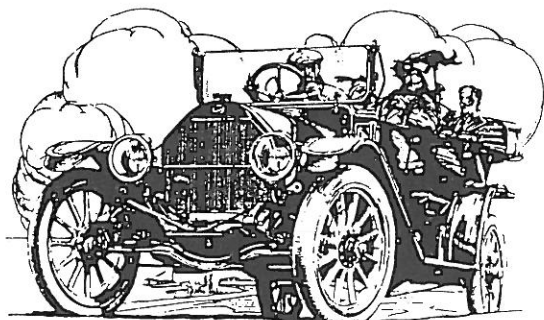
ORGAN FOR

*Motorhistorisk Klubb ~ Drammen*



**MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN**  
Stiftet 18. oktober 1972      Tilstuttet LMK

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN  
Bankgiro 2200.07.28865



#### MOTORHISTORIKEREN 23. ÅRGANG.

Noen vil sikkert sette spørsmålstegn ved 23. årgang, men grunnen er den at vår klubbavis utkom første gang i november 1972 som første årgang.

Riktig nok het den GAMMELBIL-POSTEN de fem første årene.

Det første nummer av MOTORHISTORIKEREN utkom ved årsskiftet 76/77. Øivind Langeland var den som dro det hele igang og som gjorde et enestående arbeid de første årene.

Han er da også, som fortjent, æresmedlem i dag.

Motorhistorikeren utkommer med fem nummer i året.

Redaktører i denne perioden er:

- Geir Hanevold    desember-93
- Ivar Engerud    februar-94
- Per Langøy      april-94
- Tor-Stein Hella    juni-94
- Christian Christensen    september-94

Forsidebilde: *1932 Volvo 673, Tore Woldstad*

Baksidebilde:

Redaktør av dette nummer har vært:  
Ivar Engerud.

#### I STYRET:

**Formann:**  
Per-Erik Carlson  
N. Storgt. 28 E, 3015 DRAMMEN  
Tlf. 32 83 10 26, Mobil 942 06121

**Nestformann:**  
Tore Ødegaard  
Nordbyveien 91, 3038 DRAMMEN  
Tlf. 32 80 03 35

**Sekretær:**  
Svein Hansen  
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN  
Tlf. 32 82 05 90

**Kasserer:**  
Tom Becker  
3073 GALLEBERG  
Tlf. 33 77 04 25

**Styremedlem:**  
Nils Petter Danielsen  
Bedehusgt. 10, 3055 KROKSTADELVA  
Tlf. 32 87 83 79

**Styremedlem:**  
Arild Dorholt  
Bjønndalslia 3, 3442 HYGGEN  
Tlf. 31 28 66 87

#### UTVALG:

**Redaksjonsmedarbeider:**  
Asle Wang  
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN  
Tlf. 32 83 01 12

**Formann i teknisk komite:**  
Fridgeir Normann  
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN  
Tlf. 32 82 18 01 32 82 15 80

**Formann i løpskomite:**  
Arild Dorholdt  
Tlf. 31 28 66 87

**Formann i arrangementskomité:**  
Jan Fredrik Hegmann  
Barlindv., 3440 RØYKEN  
Tlf. 31 28 41 53

**Formann i fest- og turkomite:**  
Tore Fridheim  
Otilie Biesvei 13, 3027 DRAMMEN  
Tlf. 32 82 32 65

**Materialforvalter:**  
Børre Døvik  
Nedre Eiker Brannstasjon, 3050 MJØNDALEN

## Formannen har ordet:



## Formål og ildsjeler

§2 i klubbens lover sier: "Klubbens formål er å skape et miljø for bevaring av motorkjøretøyer og gjenstander av motorhistorisk interesse som er - eller kan bli - av teknisk/historisk karakter." Som andre lovtekster er denne gjenstand for tolkning. Hva legger vi for eksempel i begrepet "miljø"? Noen mener sosialt samvær, andre ønsker verkstedplass eller loppemarked. Klubbens aktiviteter oppfyller etter min mening bare minimumskravet til paragrafen. Miljøet vårt i dag består av medlemsmøter en gang i måneden, tre-fire egne løp i året, og andre samlinger vi møtes på. Det blir liten utvikling av dette.

Mange medlemmer vil ha noe mer, f.eks. et eget lokale hvor vi kan ha klubbeffektene våre fremme, og omgi oss med ting som samsvarer med medlemmenes interesser. Mange mener dessuten at vi bør kunne møtes oftere. Ett forslag som imøtekommer et slikt behov, er satt frem: Vi kan leie et passende lokale som vi eventuelt deler med to-tre andre foreninger. Lokalet kan brukes av oss f.eks. mandag og lørdag, og av de andre resten av uka. Da kunne vi også ha årsfesten "hjemme", og litt oftere.

Vi ble kontaktet av lokale krefter i byen for å være med på å opprette teknisk-historiske samlinger med tilhørende klubblokaler. Etter påtrykk fra styret, engasjerte vår mann Tore Ødegård seg sterkt i dette arbeidet. Prosjektet vi ble presentert for, var en hall på 800 kvadratmeter i lokalene til Union på Grønland. Vi så en fin mulighet til å skape et samlingssted for medlemmene og skrotet deres. Hallen skulle vi angivelig kunne disponere gratis, hvis vi klarte å skape en viss aktivitet som trakk publikum til det

påtenkte "opplevelsessenteret". Vi skulle stå for oppussing og innredning av lokalet selv. Gamle biler til utstilling hadde vi nok av, og vakthold ville det ikke bli noe problem med. Det fungerte jo andre steder...

På medlemsmøtene fortalte Ødegård ivrig om utviklingen i planene, og fikk full støtte for sitt engasjement. Prosjektet var så fristende at vi holdt på å ta av. Nå skulle det endelig skje noe! Nå hadde vi svar til de som pleier å spørre hva vi skal bruke alle pengene i klubben til! Vi planla å innkalle til ekstraordinær generalforsamling for å få medlemmenes godkjenning til planene. Mens vi ventet på mer tallmateriale å legge frem for medlemmene, slo demokratiet til. Enkelte medlemmer viste skepsis og stilte ubehagelige spørsmål som: - Hvem skal bekoste ditt og datt, hvem vil ha bilene sine stående på et "museum" midt i løpsseongen, hva med renhold, forsikringer og vakthold?

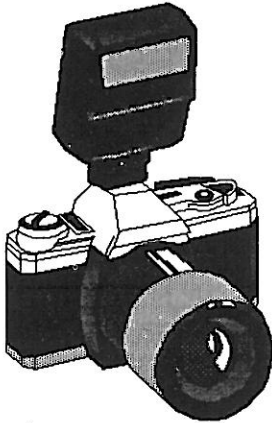
Geir Hanevold var en av skeptikerne som mente prosjektet var vel ambisiøst for klubbkassa vår. I romjula satte han seg derfor ned og regnet nøkternt på vårt planlagte engasjement. Han satt inne med erfaringer fra lignende prosjekter, og kom til et resultat som var langt fra det vi var blitt forespeilet. Kort fortalt snudde han pluss til minus. Det var ønskelig at beregningene hans ble styrebehandlet, og det ble derfor kalt inn til et utvidet styremøte hvor også komiteene møtte. Hanevold presenterte sine tanker og tall, og de fremmøtte måtte si seg enig i - ut fra de nye beregningene - at prosjektet var for omfattende, både økonomisk og innsatsmessig.

Vi vedtok å skrinlegge planene om et samlingssted for klubben under taket til "opplevelsessenteret". Vi vil heller se oss om etter andre alternativer, som kan være mer realistiske for vår økonomi og vår innsatsvilje.

Selv om det denne gangen ikke ble noe lokale på oss, setter vi pris på den innsatsen og engasjementet gutta har vist. Vi må ta vare på, og stimulere de ildsjelene vi er så heldige å ha i klubben vår, enten de heter Ødegård eller Hanevold, som i denne saken. De er idealister, som likevel har beina på jorda, er flinke til å informere og har evnen til å ta andre med på råd. Jeg håper de og flere med dem vil være like ivrige ved neste korsvei!

Per-Erik Carlson

Redaktøren vil gjerne at du sender inn litt stoff til neste avis. Det kan tenkes at din historie er den alle går og venter på. Bildet til høyre er lånt fra en annen redaksjon.



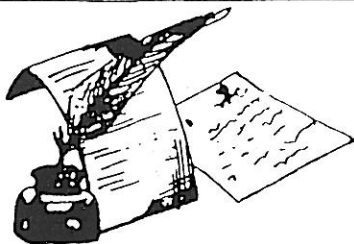
Du har sikkert mange fine bilder som bør frem i lyset. Send de inn til Motorhistorikeren.

Redaktør for neste  
MOTORHISTORIKER  
er: Per Langøy  
Moreneveien 21  
3058 SOLBERGMOEN  
Tlf. 32 87 14 63  
SEND INN STOFF FØR  
14. MARS 1994.

## MEDLEMSMØTE 4.11.1993

Formannen ønsket velkommen til møtet hvor 65 medlemmer hadde møtt fram. Det var ingen nye på møtet. Øistein Bertheau, som var invitert til møtet, viste lysbilder og kåserte om brødrene Renault og deres bilproduksjon fra oppstarten i 1898 og fram til ca 1960. Bertheau fortalte i ca 30 min som vanlig i en lett og ledig tone. Hans nye bok: "Bilspport i Norge - fra hastighetsløpene 1912 - 1957". ble også lagt fram for salg og mange benyttet seg av denne muligheten til å skaffe seg en signert bok. Det var nå tid for kaffepause og loddsalg. Formannen informerte om at video fra Jubileumsløpet, Sparelandløpet og Drammensløpet 1992 var til salgs for kr 220,-. Klubben har også mottatt en video fra LMK med tittelen: "En lynvisitt i Den Norske Automobilfabrikk på Kambo". Tore Ødegaard orienterte om siste utvikling i Unionsenteret. MHK er tilbudt lokaler på ca 800 m<sup>2</sup> som vi kan innrede etter eget behov. Mesteparten bør naturlig nok disponeres til utstillingslokaler, men det kan også være mulig å innrede noe av arealene til restaurering og materiell. Det ble naturlig nok en liten diskusjon om dugnad og øvrige driftsutgifter for klubben. Formannen i Drammen Tekniske Historiske samlinger, Helge Otto Mathisen, kommer på neste medlemsmøte og orienterer om prosjektet. Styret har vært i kontakt med Eiker A-Ford klubb vedr loppemarkedet på neste års Eikermarked. Vi må stille med 8-10 mann under arrangementet + noe hjelp i forkant. Her kan vi tjene noen kroner og styret gikk inn for saken. Tom Laugerud har på tidligere medlemsmøter tilbudt MHK å være med på Swapmeet med marked som ACDCM m.fl. Amcar-klubber skal arrangere på Spareland siste søndag i april. Dette arrangementet ble satt opp mot Eikermarkedet og etter avstemming blandt medlemmene går vi inn for å delta på Swapmeetet og ikke på Eikermarkedet. Så var det tid for loddtrekning og medlemmenes 10-minutter. Møtet ble hevet kl 21.30.

Svein Hansen  
Sekretær.



FRA  
STYRETS  
PROTOKOLLER...

STYREMØTE 3.1.1994

Møtet ble holdt i lokalene til Drammen Skolehistoriske Samlinger.

Saker som ble tatt opp:

- Det er mottatt estimert kostnadsramme for prosjektet i Unions lokaler. Kostnadsrammen for stiftelsen, og spesielt vår del, ser ikke ut til å stemme overens med reelle tall, slik vi tidligere har fått forelagt saken. Geir har "plukket fra hverandre" tallene, og slik det nå tolkes av oss, kan det her se ut til at vi innlater oss på adskillige større kostnader og risiko enn klubben kan tåle. Som en helhetsvurdering mener styret at saken bare skal passere uten videre engagement. Stiftelsen svares.
- Asle har sett på lokaliteter på gamle Støperiet, som kan være ypperlige til vårt bruk, både som møte- og festlokaler. Vi bør i så fall gå sammen med en eller flere klubber for deling av kostnadene. Foreslått aktivitet: En dag i uken pluss en av fire helger disponeres lokalene av oss. Vi tenker videre på denne løsningen.
- Spørsmål om inntektsbringende tiltak på våre arrangementer ble luftet. De enkelte komiteer bes komme med forslag.
- Drammensløpet er planlagt 28.5.1994. Etersom Parkdagene da arrangeres, vil det være vanskelig med start/mål i Parken. Kan Drammen Museum benyttes? Løpskomiteen ser på saken sammen med Tur- og Arr.kom.
- Frist for terminliste er 5.2.1994.
- Alf stiller på møte med ACDCM vedr Swapmeet på Spareland.
- Ang Frode's forespørsel om turer. Han kan kanskje ordne med passering for tur innover Konnerudmarka?
- Vårsjekken i mai. Fridgeir sjekker med NAF om lån av testestasjonen.
- Plaketter til Drammensløpet. Det utlyses konkurranse blandt medlemmene om utforming av fast plakett.
- Lokalene til DSS ble foreslått som fast styremøtelokale, da komiteene også inviteres til å delta på styremøter.

Svein Hansen, sekretær.

*Terminliste - MHK Drammen 1994*

28. mai: Drammensløpet  
11. juni: Sparelandløpet  
27. aug.: Krødertreffet



MEDLEMSMØTE 2.12.1993

Formannen ønsket velkommen til julemøtet, hvor 56 medlemmer hadde møtt fram. Det var 3 nye på møtet.

Tore Ødegaard orienterte innledningsvis om museumsplanene i Union-senteret, og introduserte deretter Helge Otto Mathisen som ar ansvarlig for utbyggingen i senteret. Mathisen fortalte om planer og fremdrift, og det er i hovedsak ønsker om en blanding av næringsliv og kultur. Det er muligheter for at Riksteateret og den norske paviljongen fra Sevilla kommer inn, samt Spiralskyssen, og det vil også bli kafeteria i senteret. Videre ønskes som tidligere nevnt, Brannmuseum, samferdsels-historie v/Trikken, utstilling v/MHK Drammen, og muligens "Dukkemakeriet". Iflg Mathisen vil Union stå for de største startutgiftene, men vi må være med på dugnad - i form av aktiviteter - og dermed være behjelpelig med å trekke publikum til senteret. Vi er forespeilet ca 800 m<sup>2</sup> til utstilling/rekvisitter/klubblokale. Det ble enighet om befaring av de tilbudte lokaliteter lørdag 11.12.1993 kl 14.00 for de som har tid.

Så var det tid for kaffepause og loddsalg.

Av mottatt post kan nevnes:

- Landsmøte i LMK 5.2.1994.
- Frode Holm etterlyser fellesreise til Ørebro 12.3.1994 eller evt tur til Løfberg i Karlstad i vinterhalvåret. (Ørebrotur 12.3. vil "kollidere" med årsfesten.) Fra salen ble foreslått tur til Borlange. Turkomiteen ble anmodet om å se på/koordinere turer.
- Martin er på nytt i gang med tur til Beaulieu høsten 94.
- Leserinnlegg fra Opel-registeret.

Så var det tid for loddtrekning, og tradisjonen tro ble det trukket ut vinnere både til de to halve og alle julestjernene. Under medlemmenes 10 minutter ble spesielt bemerket at Alf etterlyste stafetten. Runar tar utfordringen til neste nummer av Motorhistorikeren.

Møtet ble hevet kl 21.50 med formannens ønske om god jul til alle.

MEDLEMSMØTE 6.1.1994

- Lederen ønsket vel møtt og godt nytt år til de 51 medlemmene som hadde trosset været for å samles i godt lag.
- Alf Bryhn, som er klubbens kontaktperson for Swapmeet på Spareland, hadde ennå ikke fått noen dato for første møte.
- Tore Ødegaard orienterte om styrets beslutning for å trekke seg fra prosjektet i Unionsenteret. Geir Hanevold har nokså inngående studert oppsettet fra Stiftelsen, og styret fant etter dette at klubbens økonomiske forpliktelser ville bli altfor store til at vi bør (les tør) gå inn for deltakelse. Det arbeides imidlertid med andre alternativer.
- Lederen orienterte om en del punkter vedr LMK-forsikringen.
- På Landsmøtet i LMK 5.2.94 møter Tore Ødegaard og Tom Becker.
- Etter kaffepause og loddsalg utlyste løpsleder Arild Dorholt til konkurranse om utforming av en standardplakett til Drammensløpet. Forslag må være Arild i hende innen 20.1.1994. Løpsdatoer finnes annet sted i avisen.
- Til slutt var det medlemmenes 10 minutt.
- Møtet ble hevet kl 21.20.

## *Speed of a racing car with comfort of a closed car 1929 Auburn Cabin Speedster*

Den 5. mars 1929 ble en merkedag for amerikansk bilindustri. En særdeles trist merkedag. Da brant hele Los Angeles Automobile Show ned til grunnen. De store teltene hvor showet ble holdt, var rene brannfellene. Overslaget som oppsto i strømledningene antente de store teltdukene, og en halv time senere var hele området et flammende inferno. Heldigvis gikk ingen liv tapt. Over 320 nye biler ble forvandlet til utbrente vrak i denne sikkert spektakulære, men tragiske avslutningen på L.A. Automobile Show dette året.

Hvor mange årsverk karosserihåndverk som ble flammens rov vites ikke, men det var selvfølgelig et vesentlig antall spesialbygde karosserier hos de mer eksklusive merkene som var representert. En av disse var bilen som presenteres på disse sider: Auburn Cabin Speedster.

*"Here is tomorrow's  
automobile design."*

En bil skapt i beste E. L. Cord-ånd som en direkte følge av Charles Lindbergs soloflukt fra New York til Paris i mai 1927. Bedriften skapte en kjempeinteresse for flyvning i USA. En interesse forretningsmannen E.L. Cord ønsket å gjøre seg nytte av på mer enn en måte. Senere på året, i september 1927, kjøpte han motorfabrikken Lycoming, som produserte motorer for Elcar, Gardner, Locomobile, Republic og andre. Han ønsket Lycoming blant annet for å bygge flymotorer, og året etter skulle produksjonen av et tremotors transportfly, "Corman 3000" starte. (Oppkalt etter Cord og Manning, som hadde pengene).

E.L. Cord var imidlertid styreformann i Stinson Aircraft Corporation, så flyet ble en Stinson.

Fra før hadde han skaffet seg kontrollen over Auburn og Duesenberg. For Duesenbergs del var Model J-prosjektet inne i slutfasen før publikumspresentasjonen på slutten av 1928. Hos Auburn gikk produksjonen for fullt. I 1924

ble det produsert 2.607 biler, men under hans ledelse hadde salget økt til over 13.000 pr. år i 1927, og det var på full fart over 20.000.

Fra E.L.Cord tok kommandoen i Auburn i 1924 hadde han gjennomført en rekke forandringer på bilene. Lycoming rekkeåttener ble introdusert til erstatning for den gamle Continental rekkesekseren i 1925, og den ble boret opp til 298,8 cid for å yte 68 hk. Han hadde bestemt seg for å forsøke å endre Auburns image hos folk via suksess på racingfronten. Med testføreren Wade Morton bak rattet på en Auburn 8-88 Roadster kjørte man 1.000 miles på Culver City Speedway i Los Angeles med en snitthastighet på 101,7 km/t.

To måneder senere fulgte han tett i helene på Stutz i et 75 miles race på Atlantic City Speedway, og opp Pikes Peak i Colorado var det kun sekunder man lå etter Stutz. Det er kanskje ikke så mye å skryte av at man blir nummer to i en sky av støv og eksos, men tatt i betraktning av prisforskjellen mellom de to bilene, var det et godt markedsføringsargument - for Auburn. Stutz'en kostet tross alt fire ganger så mye som Auburn'en til \$1.400!

I 1928 introduserte man den meget stilfulle Boattail Speedster designen som Alexis de Sakhnoffsky hadde ansvaret for.

En ytterligere forbedret Lycoming Straight Eight utviklet 115 hk, 2 hk mer enn Stutz! Det var ikke bare Cord selv som mente at Auburn var et godt kjøp. I løpet av året ble Stutz slått i flere vesentlige konkurranser og rekordforsøk, og det kjøpende publikum vokste.

Det var derfor innenfor Auburn Cord ønsket å bygge en bil som hadde hentet all sin formmessige inspirasjon fra datidens fly.

*"We look to the future,  
facing the speed-age of  
aeroplanes."*

Utgangspunktet for bilen var Auburn 8-120, og

originaldelene defra skulle benyttes mest mulig. Målsetningen var å få bilen klar til New York Automobile Show i januar 1929. Som for flere slike showbilprosjekter, er opprinnelsen og forholdene rundt designen uklare. Flere hevdet at de hadde hatt ideen og tegnet bilen, men i en brosjyre som ble laget kreditteres testføreren, flyveren og designeren Wade Morton for linjeføringen.

*"From out of the sky-ways we bring the lessons learned and apply them to the high-ways."*

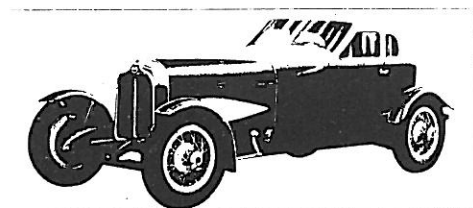
Som nevnt ble standarddeler brukt mest mulig, og for chassiset hadde det sin gyldighet, om enn på en original måte. Rammen ble nemlig konstruert av to bakparter og bakkdelen ble snudd oppned for å skape et "underslung"-chassis. Dette ga bilen en rammeprofil som var 12-14 tommer lavere enn en standard Auburn fra 1929. Rammen ble også kortet til 120 tommer. Andre modifikasjoner, samt en unik karosserikonstruksjon ga en totalvekt på 1500 kg, ca 300 kg mindre enn en standard Speedster.

Auburn hadde gitt sykkelfabrikanten "Griswold" i Detroit oppgaven å bygge karosseriet. Utenpå et rammeverk av ask kledde de karosseriet med tynne aluminiumsplater. Blant detaljene - utover selve formen - finner en skjulte dørhengsler. Interiøret minnet også mye om et fly, både i design og mateialvalg, samt instrumentering med kompass og høydemåler! Bilens egen høyde var ikke stor, taket raget kun 1,57 meter over veibanen.

Alle muligheter for strømlinjeforming ble utnyttet. Hver av skjermene var festet til bakplatene til hver av trommelbremsene, slik at de fulgte hjulenes bevegelser opp og ned. Sent i 1928 ble en nesten ferdig Cabin Speedster levert fra Griswold til Auburn Automobile Co. Før premieren på New York Automobile Show fikk den påmontert "Woodlite" hovedlys og luftinntak på pansersidene formet som et vingeprofil.

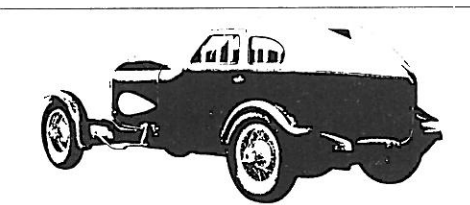
*"The result is a veritable road-plane, with wheels instead of wings!"*

På Auburns stand både i New York og i Los Angeles presenterte man Cabin Speedsteren med brosjyrer og en prislapp på \$3.000.

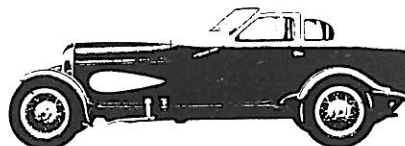


Two-passenger.  
120 inch wheel base.  
125 horsepower.  
Upcoming Straight Eight Motor.  
Standard road clearance.  
Only 4 feet 10 inches high.  
No running boards or side flashings.  
Step from street right into seat.  
small individual fenders (only 9 pounds) are fastened integral with axle, riding as complete unit with wheel.  
Body only 2 inches wider at widest point than frame.  
Laminated non-shatter safety glass.

Tail piece of thick bronze casting.  
Body of aluminum material.  
Entire car, gas, oil and water included weighs only 3000 pounds.  
The car underneath is entirely panelled in.  
To reach battery, simply lift the hood.  
Frontal area extremely small, radiator only 44 inches from top to ground.  
The body lines taper from front to widest point, then taper to pointed tail.  
Windshield of V-type construction.  
Doors 32 inches wide.  
Basket aeroplane-type seats.



1985 copy of 1929 original



AUBURN

Som for mange av datidens annonser gir brosjyren mye artig lesestoff....

"Dagens automobildesign er hentet fra hest- og-kjerre perioden; de er gravd ut fra en antikvarisk fortid; de er etterlatenskaper fra "The slow age". Biler, såvel som fly, må minimalisere vindmotstanden for å oppnå høyere hastigheter. Biler, såvel som fly, må også forhindre vakuump eller luft sug i bakkant av bilen. Med disse mål kombinerte vi alt som er lært på racerbanene og i lufta. Cabin Speedsteren er derfor en avansert blanding av racerbil og fly..."

*"The Cabin Speedster is a special, distinct and far advanced creation, exclusively for those who enjoy being first."*

En som ønsket å være først var Mr. Harris. Han bestilte en bil på stedet, men fikk aldri noen bil, til tross for gjentatte henvendelser til fabrikkene. Bilen ble aldri satt i produksjon.

Selvsagt hadde brannen på L.A. Automobile Show med tapet av prototypen sin betydning, men dette skulle eventuelt bare føre til en forsinkelse av prosjektet. Nei grunnen stakk nok dypere innen Cord Corporation, hvor Duesenberg Model J var lansert, samtidig som Cords "egen" bil - Cord L29 debuterte. Begge disse satsingene krevde store ressurser, men Cabin Speedsteren skulle allikevel være enkel å sette i produksjon.

Alle de mekaniske komponentene inngikk i Auburn 8-120, så det var hovedsaklig karosseriarbeid og rammemodifikasjon som var den store jobben.

Grunnen var nok ganske enkelt den den var altfor fjernt fra å være et praktisk anvendelig kjøretøy.

Den var trang innvendig alle veier, selv for to personer. Setene var svært lave for å holde totalhøyden på bilen nede og de var ikke spesielt komfortable. Rammen og fjæringen var stiv og ga en svært stumpete

kjøreopplevelse. Dessuten var sikten fra førerretet minimal - alle veier.

"Hvordan vet en dette?", spør du kanskje, "prototypen ble jo totalvrak 5. mars 1929." - "Ja da, men det finnes jo entusiaster også!" Peter Kesling heter en Auburn-Cord-Duesenberg entusiast i La Porte, Indiana. Han hadde lenge interessert seg for denne bilen og dens korte liv. Han ønsket å få klarhet i alle ubesvarte spørsmål om den, og han fant at den eneste måten å gjøre dette på var å bygge en tro kopi.

Våren 1983 satte de i gang utfra fabrikkens originalfotos, de originale fullskala karosseritegningene, samt det hjerteskjærende bildet fra de utbrente vrakene på L.A. Automobile Show.

Et enormt arbeide ble avsluttet to år senere, med en kledelig grønn og kremfarget lakk. Alle detaljer ble bygget etter de opprinnelige spesifikasjonene, og gjennom dette fanr han rett og slett at bilens design hadde alt for store svakheter. Det var ikke mulig å få en mer komfortabel og praktisk bil uten å gjøre karosseriet høyere og bredere. Men da hadde jo hele argumentasjonen i lanseringen gått tapt.

"Kanskje var brannen i Los Angeles allikevel det beste for Auburn Automobile Company. Den ga firmaet en vei ut av en situasjon som kunne blitt pinlig. Cord hadde jo mer enn nok av nyheter gjennom lanseringen av Cord L-29 og Duesenberg Model J, så svært få la merke til denne lille blunderen," sier Kesling om modellen.

## Epilog

### *Certified Speed!*

*"Cabin Speedsteren blir levert deg "klar til aksjon". Ingen innkjøring er nødvendig. Hver Cabin Speedster har en plate hvor det er inngravert dens bekreftede hastighet. Dette betyr at hver enkelt av disse modellene har blitt offisielt testet og det er en bekreftelse på at en har nådd opp i en hastighet på 100 miles i timen eller høyere...." (1929 Auburn Cabin Speedster brosjyre).*

### *1991: Skala 1:43!*

*Under Auburn Cord Duesenberg Festival høsten 1991 hadde "Minimarque 43" i England fått i oppdrag av ACD Museum å bygge en modell av bilen i skala 1:43. Som seg hør og bør var Minimarques designer over på museet for å få tatt alle nødvendige mål av bilen, og også på modellen har Peter Kesling vært en*



## 1932 Volvo TR 673, Tore Woldstad

Tekst og foto: Ivar Engerud

**Volvoer fra det tidlige 30-tallet er ikke hverdagskost i det norske veteranbilmiljøet. Kun en håndfull biler finnes bevart, og vi nøler ikke med å utnevne Tore Woldstads nyresaturerte 1932 Volvo TR 673 til en av landets mest spesielle veteranbiler.**

**Den er kun bygd i 233 eksemplarer i løpet av årene fra 1931 til 1934, og dette spesielle eksemplaret er nr. 164 i rekken. Av de drøyt to hundre "Trafikvagnene" finnes kun en tilsvarende bil bevart i Sverige, så den er et virkelig klenodium.**

Volvo produserte sin første bil, "Jacob", i 1927. Den ble produsert i kun 500 eksemplarer i løpet av 1927/28. I årene som fulgte steg produksjonen noe, men det var fortsatt kun snakk om noen hundre eller omkring tusen av hver modell. Modellutvalget var i startårene ØV 4 og PV 4. En helt ny modell, PV 651 ble introdusert i 1929 med seksylindret motor. Den var resultatet av en spesiell satsing på å komme inn på taxi-markedet. Totalt solgte Volvo 1.383 biler, hvorav 27 på eksport dette året. Overskuddet var totalt på ca. kr. 1,- pr. bil...!

I 1932 hadde Volvofabrikken ennå ikke produsert 10.000 biler totalt, og TR 673 modellen lå i det øverste sjiktet med en nybilpris på kr. 8.800,-, for øvrig det samme som en høvelig stor Packard kostet i Norge på den tiden.

Modellbetegnelsen TR 673 henspiller på at det er en 7-seters "Trafikvagn" med seksylindret motor på 65 hk. Chassiset, som skulle bære totalvekten på 1900 kg, er meget robust med en akselavstand på hele 3,10 meter. (Til sammenligning har en Volvo 740 en akselavstand på 2,77 meter) Karosseriet er ganske konvensjonelt i utformingen, med unntak av det er meget høyt, sikkert for å sikre en komfortabel inn og utstigning for passasjerene. Disse kunne under kjøring sitte uforstyrret fra førerstedet som er skilt fra med en innvendig glassvegg.

Første eier på bilen, som kom ny til Norge i 1932, var drosjeeier Kristian Skau, Oslo. Han registrerte vognen den 9. juni på A 5448, for øvrig det samme nummeret som bilen har fått igjen ved registreringen nå. Bilen var sannsynligvis ferdigprodusert i mai 1932, så det tok bare 3-4 uker til den var på veien i Norge. Adamstuen holdeplass var stasjoneringspunktet i de årene den gikk i taxitrafikk i Oslo frem til 1939. I denne perioden gikk den i trafikk nesten døgnet rundt, så de fleste kilometrene ble nok tilbakelagt i løpet av bilens syv første år.

Da ble den solgt til Dag Kroken, Åsnes på Flisa som brukte den videre som drosje til krigen brøt ut. Krigsårene tilbrakte den på Flisa og områdene rundt Kongsvinger, og den skiftet eier hvert år. Vanligvis okkuperte tyskerne bilene eller tok av dekkene, men denne fikk være i fred. Den ble heller aldri utstyrt med vedgassgenerator.

Fra 1946 til 1949 hadde den to eiere omkring Dokka, Peder Pedersen og en Hr. Bratteng. I 1953 skiftet den igjen eier, og Ola Nybråthen på Garthus i Ådal overtok den og benyttet den i åtte år. Han brukte den mest på gården og til og fra butikken i noen år før den ble satt bort. (I parentes kan en kanskje bemerke at eieren aldri hadde sertifikat, og at bruken derfor ikke ble så veldig omfattende....)

Leif Martinsen i Drammen kjøpte den som veteranbil i 1971, og han videresolgte den etter et par til Volvoforhandler Hermod Spiten på Kongsberg, i svært medtatt forfatning.

Det var derfor ikke noen perle Tore Woldstad overtok for restaurering på slutten av 70-tallet. Motoren hadde vært boret flere ganger og utstyrt med nye foringer, og fjærene var så slitt at de gikk gale veien. Mang en småbulk i skjermene var også utbedret på enkleste måte. Bilen måtte selvsagt plukkes helt ned i sine enkelte bestanddeler før gjenoppbyggingen startet.

Årene i mellom kjøpet og ferdigstillelsen høsten 1992, har vært fylt med mye arbeid, delesøking og håndlagning av deler. Litt har dukket opp i Norge, men mye har man måttet over Kjølen for å finne løsninger på. Heldigvis finnes det mange dyktige håndverkere og spesialister på alle felter innen restaureringen i veteranbilmiljøet, og bilen er blitt brakt tilbake til fordums glans ved hjelp av over et titalls personer i såvel Norge, Sverige som Danmark.

Og løsningene på alle mulige og umulige problemer underveis er taklet på en svært profesjonell måte, slik at resultatet er blitt meget bra på den store luksusbil. Tore er en utpreget perfektionist når det gjelder restaurering. Ingenting får slippe gjennom før det er 100% originalt, inklusive det lille skiltet som markerer at bilen er "LEDIG". Det skal vi andre som har anledning til å beskue vognen være glade for.

Under Isberg's 80 års jubileumsutstilling høsten 1992 ble 13 års restaureringsarbeid verdsatt med såvel pressens som publikums favoritt blant omkring 20 andre eldre spesielle Volvoer.

I mai 1993, nøyaktig 61 år etter at bilen ble produsert, var alle tidligere eiere av bilen invitert til felles beskuelse av det ferdige resultatet. Og de kom, fra Tønsberg i sør til Dokka i nord. 91 år gamle Kristian Skau, som kjøpte den ny, og 90-årige Ola Nybråten var de virkelige nestorene i selskapet som talte hele fem eiere. De måtte bare beundre det fine restaureringsarbeidet, og bekreftet at den var brakt tilbake i sin opprinnelige forfatning.

Tore måtte på sin side takke de tidligere eiere for at de tok vare på bilen, som etter hvert var blitt helt utslitt....

ooo000ooo





PERSONBIL

Som redaktør av dette nummeret tillater jeg meg å skrive litt om firmaet jeg jobber i, Isberg's Personbil a.s, som har tråder i norsk bilhistorie helt tilbake til starten i 1912. Vi har i disse dager også en fartstid på 60 år som representant for Volvo.

### 1912: Bensinstasjon på Majorstuen

Firmaet har en historie som strekker seg helt tilbake til 1912, da John Erik Isberg åpnet sin egen bensinstasjon med verksted på Majorstuen i Christania. Han fikk sin første bil allerede som femtenåring i 1904, og ble daglig stoppet av politiet for "Å ha kjørt fortere enn en hest i sakte trav"..... Selv tok han sertifikat i Frankrike før Motorvognloven ble innført i Norge samme år som han startet for seg selv. Med sin lange sjåførerfaring startet han derfor også med kjøreskole, og etterhvert fikk han også driften av seks drosjer ved siden av. Virksomheten vokste utover i 20 årene, da han fikk interessen for motorsport utover pålitelighetsløp.

### John Erik Isberg: "Nordens fartskege"

Første start skjedde i Korketrekkeren med lånt Oldsmobile. I 1926 startet han for første gang med egen bil i et løp på Gjersjøen, og dette skulle bli starten på en lysende karriere. Han ønsket seg raskere redskap, og siden Bugatti var den eneste racer bilen det gikk an å kjøpe "over disk", ble det anskaffet en Type 30. "Gråen", som den ble kalt, var Norges første ekte racerbil. Like etter gikk han til anskaffelse av en Bugatti Type 35, "Blåen". Med disse herjet han i bakkeløp, israce og rundbaneløp på nordiske travbaner i årene 1928 til 1934 med utallige seire.

Karrieren kuliminerte med Nordisk Mesterskap, og han ble av svensk presse utnevnt til "Nordens fartskege". Hans fremste konkurrenter i de nordiske land var først og fremst svenskene Widengren (Alfa Romeo) og Sunnstedt (Bugatti), finnen Karl Ebb (Mercedes) og den unge nordmannen Eugen Bjørnstad i Alfa Romeo. Han overtok tronen på 30-tallet, da han gjorde det kunststykke å vinne internasjonale Grand Prix løp.

### Volvo-representasjon

I 1933 overtok Isberg som Volvos representant i Oslo og større deler av Østlandet. Fra starten var denne virksomheten lokalisert til et lite verksted i Frognerveien, som snart ble for lite. Utviklingen i bilbransjen generelt, og også for Isberg's var enorm etter krigen. Man utvidet og flyttet på seg en rekke ganger, inntil et stort sentralanlegg på Volla ble tatt i bruk i 1965. Dette ble også for lite, og i 1981 ble personbildelen av selskapet flyttet til Norges største bilanlegg; "Isberg's på Økern".

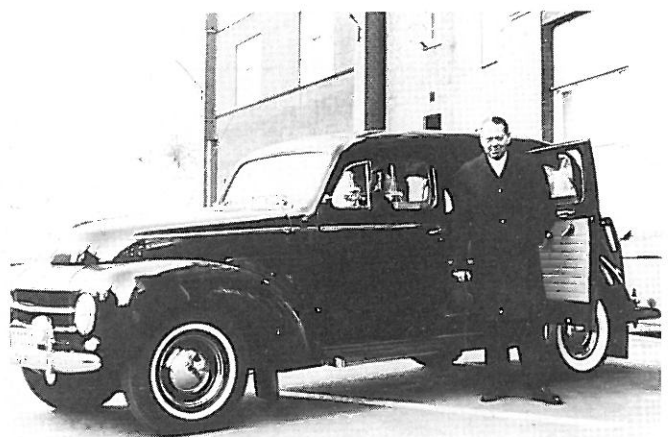
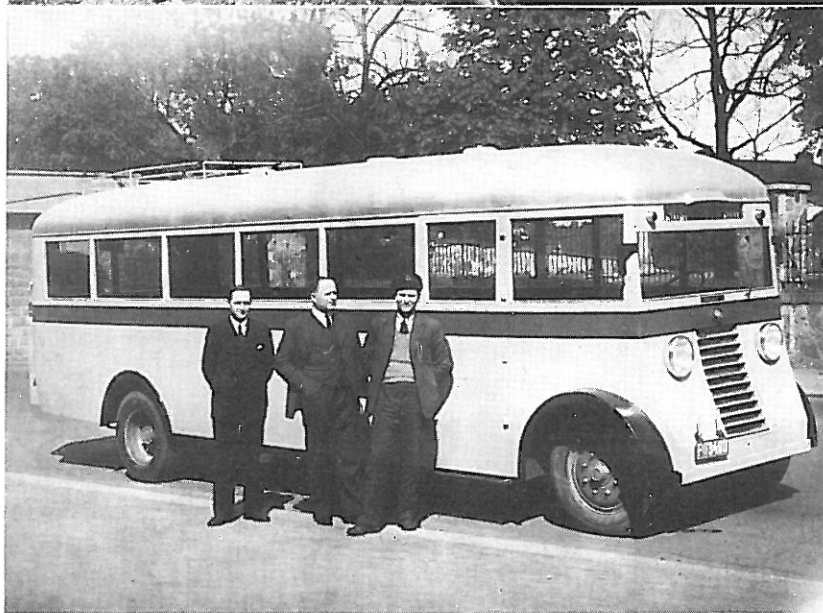
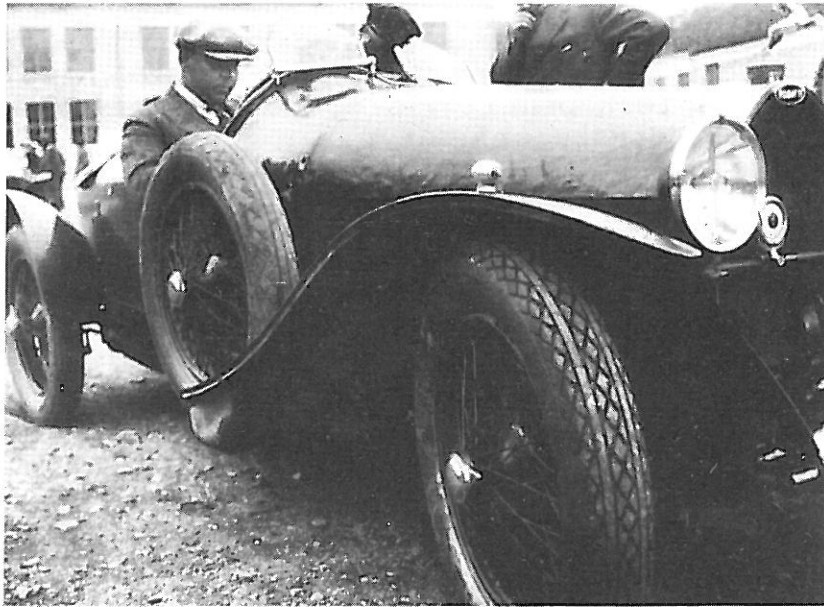
I 1968 kom Volvos eget finansforetak, AB Volvator, inn på eiersiden. Isberg selv, som var uten livsarvinger, trakk seg tilbake fra driften og dannet John Erik Isberg's Fond, som sto som eier av selskapet.

I 1984 ble alle aksjene i J. E. Isberg's Fond kjøpt av det svenske AB Catena-konsernet, og driften omorganisert. Vi driver nå fra anlegg i Drammen, Høvik, Oslo, Ski og Skedsmo. I dag er Isberg's-bedriftene en del av Catena Norge A/S, et av landets desidert største foretak i bransjen.

Firmaets og Volvos historie har vi, som mange kanskje kjenner til, bevart gjennom restaureringen av Prinsesse Martas 1930 Volvo 652, og sist år kjøpte vi tilbake en eneiers 1961 Volvo Amazon som har gått 140.000 km og er i perfekt originalforfatning med alle papirer fra den var ny til stede.

Når dette leses er vi også ferdige med restaureringen av en hvit Amazon for Utrykningspolitiet og en riktig sort/hvit PV for Politiet, som begge skal brukes i forbindelse med OL på Lillehammer. En oppgave vi også håper å gjennomføre på en tilfredsstillende måte.....

På neste side sees en del bilder fra Isberg's historie, med både litt racing og tunge og lette kjøretøyer.



Fra Fridgeir Normann har vi mottatt noen bilder fra foregående sesonger med blant annet Ødegård's Buick og NVKs "stifterbil", en 1905 Rover som forhåpentligvis er på vei tilbake til Norge etter noen tiår på danske skilter.....



Bildene under viser rom(h)juls-moro på Nedre Eiker. Fotograf her er Jan Roger, så får vi som ikke er så innvidd bare gjette hvem som er avbildet....sannsynligvis noen klubbmedlemmer fra distriktet...



## Stafetten

Da Rune i sofa'n fikk stafett-pinnen havnet den hos en som heller bruker telefonen enn sender kort og brev.  
Nå litt om bilen.

En dag i juli 1985 reiste en kammerat og jeg til Råde for å se på en Mercedes 190 SL 1957 modell. Den virket ganske bra, det var lite rust på den så det ble handel. Etter to års bruk ble det restaurering. Motoren ble overhaldt, bilen ble lakkert, nytt interiør og cabriolet ble sydd og div. andre ting rettet på. Det var ikke med tanke på veteranbil jeg skaffet meg denne, men et medlemstegn i en klubb skaffet billig forsikring.

Dessverre ble det til at jeg gikk på noen møter i MHK Drammen. Der traff jeg mange rare og greie mennesker. Det ble etterhvert en selvfølge å møte opp på den første torsdag i måneden, noe jeg liker for det er et veldig fint miljø i klubben. Slike kommentarer som at Merce'n er lite å sse til, er fine...

Det er jo ikke så populært å komme med en bil som bare har krom, kan bryte fartsgrensen 2 ganger og er nesten ny. Bilen ble likevel med på Jubileumsløpet vårt. Det var en nabo av foreldrene mine som brukte den. Som takk for lånet ble det et nytt prosjekt i garasjen. Det er en 1955 modell Tempo Standard. Det er en sykkel jeg håper å kunne bruke til sommeren en gang. I klubben er det lite å se til sykler så jeg håper den blir godt mottatt når den kommer, selv om det er lite messing på denne også.

Men nå litt om bruken av min 190 SL - en fin tur til Jazzens og Rosenes by. Det ble en lengre stopp i Geiranger fordi ladelampen begynte å lyse. Mens NAF skrudde bil tok vi en runde i sentrum. Der ble det observert flere "kjendiser", Drillo og Gunnar Kjemperud var blant dem. Kasserer Becker var vist også på de kanter. Etter at NAF hadde brukt fire timer på å sjekke dynamoen, viste det seg at det bare var vippe som hadde hengt seg opp.

Etter dette ble det mange fine timer under åpen himmel på vei til Molde. Det er en ganske spesiell opplevelse å kjøre åpent med 4 meter snø på hver side, passere store fosser der du møter et lett regndryss og kjenne duften av mat som grilles langs veien. Dette er bedre enn å være med i et løp i byen. Dette frister til gjentagelse.

### Runar Berg

Fra formann Carlson har vi mottatt invitasjon til Veteranmarknad i Uddevalla lørdag 26. mars. Informasjon for interesserte fås hos Uddevalla Forum på tlf. 095 46 522 96 110.

"Redaktøren" har ordet : *uh...*

*Jvar*



På vei mot Lillehammer '94

## Sir David Brown

Den 3. september døde en av de siste store eierne av et klassisk bilmerke, Sir David Brown. Han kjøpte Aston Martin i 1947 for £20.000, og noen få måneder senere kjøpte han Lagonda. Dermed fikk han en høyst potent 2,6 liters Bentley-inspirert motor å putte i det siste Aston Martin-chasiset og kalte bilen DB1.

Snart begynte han å delta i racing rundt om i verden med bra resultater. Som lagleder ansatte han John Wyer, som fikk med seg førere som Stirling Moss, Roy Salvadori, Carroll Shelby, Peter Collins og Tony Brooks.

I 1959 vant Aston Martin Le Mans og til slutt "World Sports Car Championship" - hvoretter de trakk seg fra aktiv racing.



30 år senere, i 1989, ble seieren feiret på Monterey Historic Racing på Laguna Seca i California, med alle de gamle førerne på plass sammen med den gamle mester. Bildet viser flesteparten av de gamle Aston Martin fabrikk racerne fra 50-tallet ved en kopi av depotet på Le Mans.

Sir David Browns engasjementer i skipsbygging tok mer og mer av hans tid og engasjement i Aston Martin Lagonda Ltd. I 1971 solgte han hele selskapet, men etter at Victor Gauntlett kom inn som styreformann og deleier på 80-tallet fikk han tilbake interessen for firmaet. I 1989 kjøpte Ford Aston, og ansatte Walter Hayes som styreformann. Han tilbød Brown å bli ærespresident i firmaet han eide i nesten 25 år, og de har kalt sin siste modell DB7.

## Racerføreren Rene Dreyfus død

Den 17. august 1993 på et sykehus i New York døde en av racinghistoriens største legender, Rene Dreyfus i en alder av 88 år.

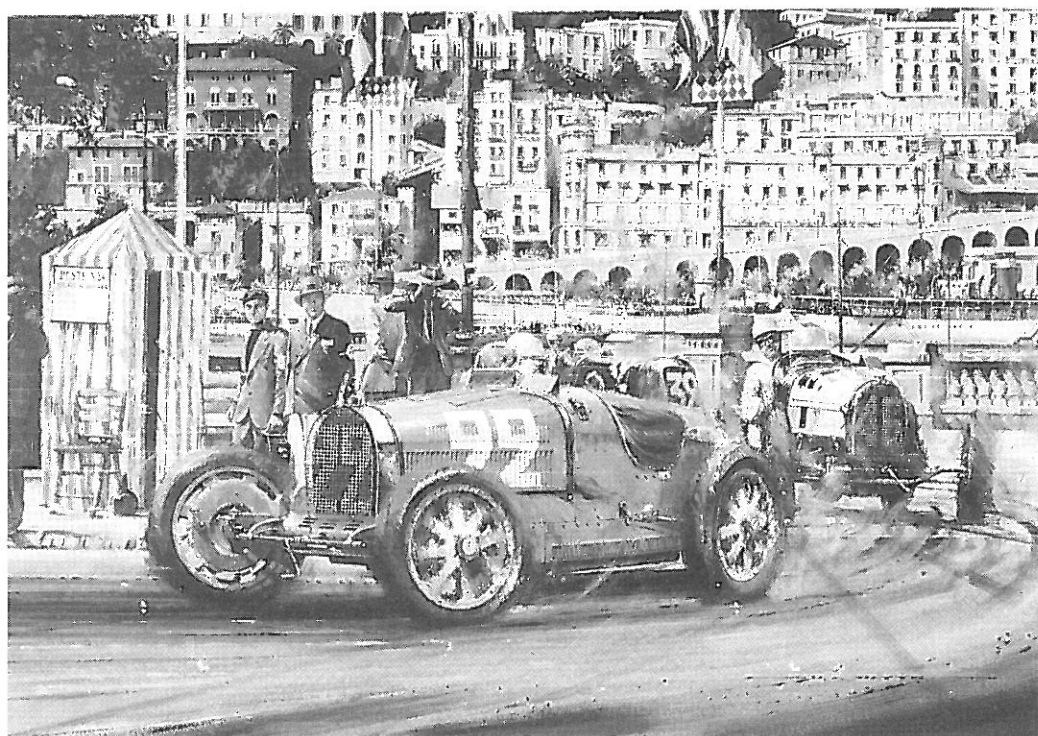
Han begynte sin racingkarriere i 1925, da han startet i et bakkeløp ved Falicon i en Bugatti Brescia. Han avanserte raskt til en Bugatti 37A Grand Prix racer, en bil han kjørte frem til 8. plass i Targa Florio i 1927. I det første Monaco Grand Prix i 1929 vant han klassen sin og ble nummer 5 totalt.

Den franske Grand Prix føreren feiret sin største seier i Monaco Grand Prix i 1930 bak rattet i en Bugatti 35B. Når en tar i betraktning at han ikke var fabrikkskjører, skjønner en at det var en seier mot alle odds foran Luigi Chiron i en fabrikk Bugatti.

I 1934 vant han på SPA med en Bugatti 59 og på Pau i 1939 med en Mercedes-Benz W154. Samme år startet han i Indianapolis 500, hvor han ble nummer ti i en Maserati 8CM. På grunn av sin jødiske bakgrunn ble han værende i USA - utviklingen i Europa var for risikabel og bekymringsfull for Dreyfus. I New York åpnet han i 1942 sin første restaurant, og etter et par åpninger til startet han i 1952 "Le Chanteclair", en berømt restaurant hvor bilfolk fra hele verden har møttes i alle år siden.

Dreyfus var en av de siste gjenlevende av de store racerførerne fra før krigen. Det er tynt i rekkene som nå inkluderer kun en håndfull legender; Juan Manuel Fangio, Manfred Brauchitsch, Luigi Villorosi, Paul Pietsch og Antonio Brivio.

Det avbildede maleriet viser Rene Dreyfus i det han runder et av de mest berømte partier av Monaco Grand Prix på vei mot seieren i 1930.



Originalen er malt av den kjente engelske bilkunstneren Nicolas Watts, og ønsker du et slikt stykke bilhistorie i egen samling, kan kanskje et av de 500 kunsttrykkene friste. Bildene, som er 65x83 cm, er nemlig signert av Rene Dreyfus selv og artisten Nicolas Watts. Prisen ligger på ca 100 pund inkl frakt. Evt. interesserte kan kontakte meg. (Adr. side 2)



**LMK-forsikring  
i UNI Storebrand  
- best og rimeligst**



## Norges eneste skreddersydde forsikring for veterankjøretøyer

LMK og UNI Storebrand har i samarbeid utviklet forsikringsordninger som dekker alt fra deler og "vrak" til ferdigrestaurerte kjøretøyer. Sammenlign gjerne med andre tilbud - så ser du at ingen slår klubbenes egen forsikring, på pris eller fordeler.

LMK/UNI forsikringen gir dessuten et verdifullt økonomisk bidrag til Veteranhobbyen. Jo flere forsikringer som tegnes, dessto større uttelling for oss alle.

Som veteranforsikringskunde får du i tillegg bonus på ALLE dine private skade-forsikringer.

Nøl ikke lenger -  
kontakt forsikrings-  
representanten i din  
klubb - idag!



Landsforbundet av  
Motorhistoriske Kjøretøyklubber

## Du har vel tenkt deg på ÅRSFESTEN

Lørdag 12. mars 1994 ?

Sted: Ballklubbhuset, Øren (som sist)

Klokken 18.00 - 02.00

Etter siste årsfest sa mange: "Vi burde hatt årsfest flere ganger i året!"

Det skulle vel tilsi at det var vellykket, og vi i festkomiteen har ikke tenkt å lage det mindre ålreit denne gangen!

Prisen burde ikke skremme noen, kr. 100,-

Den lave prisen forutsetter at du tar med et smørbrødfat, men eller får du øl eller mineralvann samt kaffe til maten, dessuten kaffe og kaker senere på kvelden. Og -ikke minst- kjempelin dansemusikk ved "overraskelse" !!!

Det blir ledning til & klubbens stalle

Prisen burde ikke skremme noen, kr. 100,-

Den lave prisen forutsetter at du tar med et smørbrødfat, men eller får du øl eller mineralvann samt kaffe til maten, dessuten kaffe og kaker senere på kvelden. Og -ikke minst- kjempelin dansemusikk ved "overraskelse" !!!

Det blir ledning til & klubbens stalle

Bindende påmelding innen 1. mars 1994 til:

Tore Fridheim, Otilie Bies vei 13,  
3027 Drammen

Tlf. 32 82 32 65

JA, vi/jeg kommer på festen,

antall .....

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse:

antall .....

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse:

## BEAULIEU 1994

( For 6. gang )

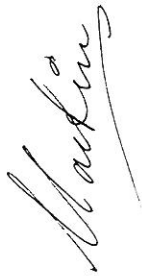
- Turen i år vil skille seg ut fra tidligere turer fordi ferjeselskapet har redusert antall avganger fra Gøteborg i september, og ingen passer med Beaulieu-markedet.
- For å unngå et for dyrt og for langt opphold i England, går turen via Danmark, ( hvor det er lagt inn et besøk ved Jydsk Automobil Museum ).
- Turen starter i Drammen tirsdag 6. sept. kl.17.00, (sted kungjøres senere). Videre fra Oslo kl. 19.30 med Stena Line til Fredrikshavn, hvor vi ankommer onsdags morgen. På vei til Esbjerg stopper vi i Gjern, hvor vi besøker Jydsk Automobil Museum. ( Et av skandinaviens fineste ).
- Vi kommer til Harwich torsdag formiddag, og vel framme på hotellene i Bournemouth, (ca. kl.19.00), blir vi servert middag.
- Fredag blir det arrangert tur til The Herriage Motor Center, som ligger mellom Oxford og Birmingham. (Nytt i 1993, med over 350 biler, fine parkanlegg, osv.). Det er også populært å ta toget til London.
- Lørdag og søndag er det marked på Beaulieu.
- For de som ikke ønsker å være med dit begge dager, er det nok av annet å finne på. (Antikviteter, pub-besøk, shopping, o.s.v.)
- Tirsdag er hjemreisedag, med ferje fra Harwich til Esbjerg, og fra Fredrikshavn til Gøteborg onsdag ettermiddag.
- Beregnet ankomst Drammen: tidlig morgen torsdag 15. sept.
- Turen koster kr. 3450,- pr. person, og inkluderer :
  - Buss hele turen, også til Beaulieu.
  - Ferje, med 4-manslugar n/dusj/toalett ( Oslo/Fredrikshavn ).
  - Ferje, med økonomilugar ( Esbjerg / Harwich T / R ).
  - Ferje, ikke lugar på dagsetling. (Fredrikshavn / Gøteborg ).
  - 5 netter på hotell, inkl frokost og velkomstmiddag
  - Bussstur til The Herriage Motor Cénier
  - \* Mat ombord i tetjet er ikke inkludert.
- Spesial-lugar : Priser ved forespørsel til undertegnede. (Må avgjøres før 1. mai).

- Depositum....kr. 750,- pr. person, må være satt inn på konto **senest 1. mai 1994**, og regnes som bindende påmelding, som ikke vil bli refundert, hvis ikke plassen kan fylles fra venteliste.

- Resten av summen: kr. 2700,- + evt. spesiallugar, må være på konto **senest 1.aug.1994**.
- Depositum og restsum bes betalt pr. postgiro til:
  - Martin Fiella,  
Meitenveien 10,  
3023 Drammen.  
Postgirokonto: **0824.0159636**

- Flere opplysninger om turen kan fås på tlf. 32821232 (priv.) og 32739645 (jobb)

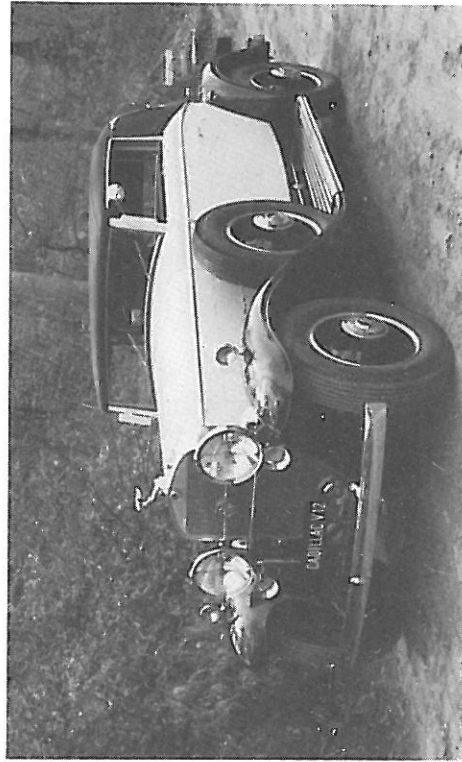
Vennlig hilsen



PS.

- Desverre er det prissstigning i år, men med økte ferjepriser, ekstra ferje t/r, osv. har dette ikke vært mulig å unngå.
- Datoer for betaling er basert på frister fra ferjeselskap og hoteller.
- Hotellprisen er regnet etter en kurs på : 1 pund = NOK 11,25, og det tas forbehold om kursøkning.

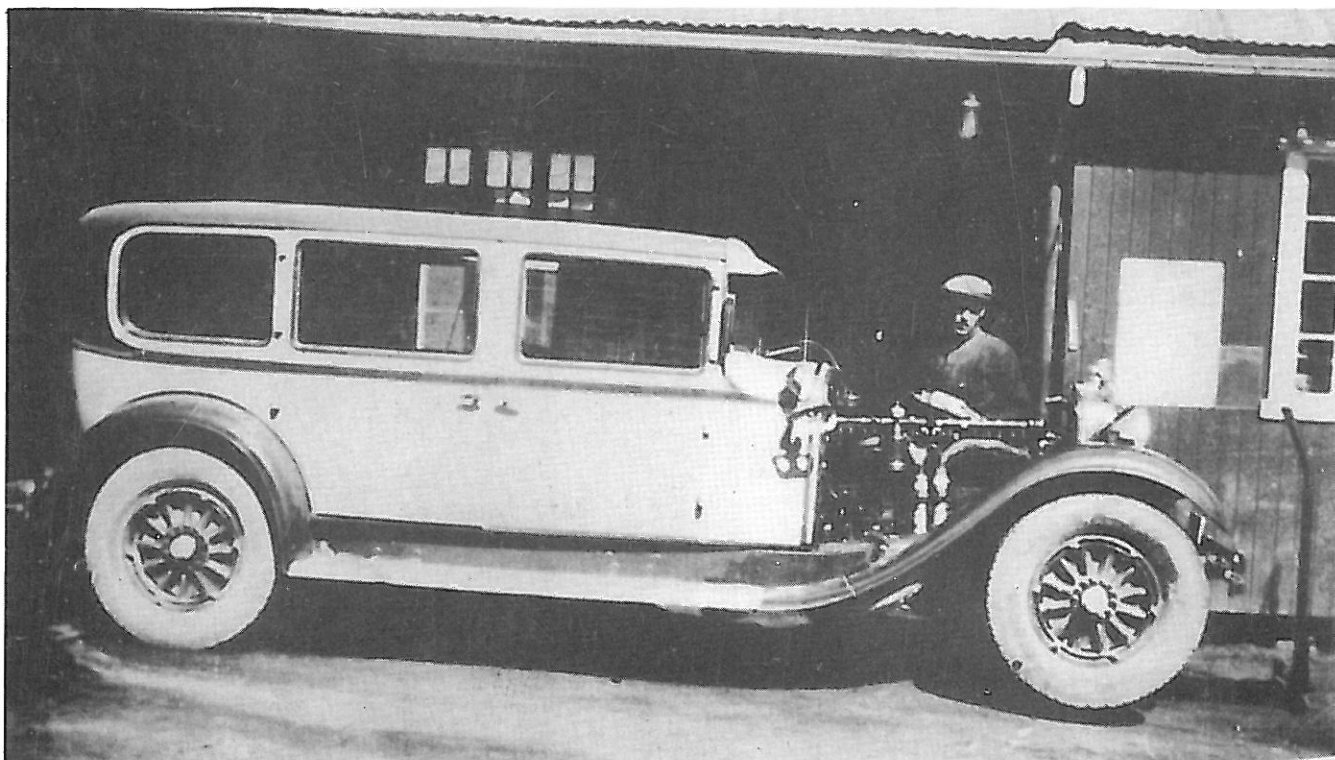
DS.



*Perle fra Gjern: 1932 Cadillac V12 Grandeur Convert.*

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:  
Motorhistorisk klubb - Drammen  
Postboks 2193 Strømsø  
3003 DRAMMEN

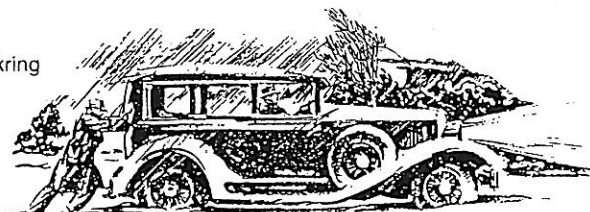


Peder O. Langebros verksted ved Langebro ca. 1930. Utlånt av: Asbjørn Sorbye.  
Personen på bildet er Reidar Frognes fra Oslo, som ofte ferierte i Hokksund.  
Bilen, en Stutz.

## Motorhistorisk klubb - Drammen

- \* Ett års medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen koster for 1993 kr 150,-.
- \* Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- \* Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl 1900. Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- \* Medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen. eller Hallingdal Veteranvognklubb gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN.
- \* Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammel.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



**MOTORHISTORISK KLUBB**  
**Postboks 2193 Strømsø**

**3003 DRAMMEN**

UTKOMMER FEBRUAR, APRIL, JUNI, SEPTEMBER OG DESEMBER.