

GAMMELBIL -



NR. 10 · 1975 4. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

● *posten*



En av Serpollet's første dampbiler på Wagram Avenue
i Paris i 1891.

Motorhistorisk klubb · Drammen



God jul og godt nytt år!

Redaksjonen ønsker herved medlemmene i
"Motorhistorisk Klubb - Drammen" -samt
avisens øvrige forbindelser- alt godt
i julehelgen og i det kommende år !

Hilsen

GAMMELBIL -

posten

GAMMELBIL - posten

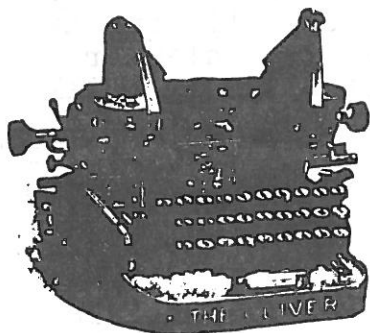
ORGAN FOR
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"
- samt andre venner av gamle
automobiler og motorcykler -

NR. 10/1975 (nr. 31) - desember - 4. ÅRGANG

REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN
(BENYTT DENNE ADRESSE VED ABONNEMENTSBETALING OG ANDRE HENVENDELSER)
ÅRSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-

Redaksjonelt



Man kommer før eller senere til et punkt i livet da noe tar slutt. Enkelte ting varer lenge, - andre tar slutt etter relativt kort tid.

Idag har vi nådd et slikt punkt. Ikke bare er dette den siste avisen som utkommer i 1975, det er også det siste eksemplar av "Gammelbil-Posten" som noensinne vil utkomme. De som etter denne dag fremdeles ønsker å bla i "Gammelbil-Posten", må gjøre det i sine gamle eksemplarer. Det er kort og godt slutt...!

Klubbavis skal vi selvfølgelig fremdeles ha, - d e t vil det ikke bli slutt på så lenge det står i vår makt. Det som skjer, er at vi har funnet tiden moden for en navneforandring på vårt "menighetsblad"; det burde kanskje skjedd forlengst, men har altså ikke blitt noe av før nå.

Som noen vil huske, har vi ved et par tidligere anledninger oppfordret medlemmene til å komme med navneforslag på vårt blad, men har ikke fått noen respons. Navnet "Gammelbil-Posten" oppsto som kjent den gangen vår klubb i mangel av noe navn hadde betegnelsen "Gammelbilklubben". Senere fikk jo klubben et navn som vi såvisst ikke behøver å skamme oss over; -avisen beholdt derimot det gamle navnet, som vel da falt litt "utenfor rammen", ikke minst sett fra våre mc-entusiastenes synspunkt. Når dertil kommer at navnet "Gammelbil-Posten" jo låter en smule uhyttelig i relasjon til den seriøse klubbavisen hører hjemme i, så vi det som en selvfølge at det måtte bli en forandring. Vi fant det rimelig at denne forandringen kom ved overgangen til et nytt år, og kan herved proklamere at "Gammelbil-Posten" for alltid er gått over i historien.

Det nye navnet...? Det vil fremgå av neste nummer!

Ø.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strømsø, 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24.

Stiftet 18. okt. 1972



KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, Postboks 174, 3430 SPIKKESTAD
NESTFORMANN: Mads H. Jostad, Tømmeråsveien 24, 3060 SVELVIK
SEKRETER: Bjørn S. Nilsen, Jonsokveien 22, 3000 DRAMMEN
KASSERER: Peder Danielsen d.y., Cappelens gt. 86, 3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Riksveien, 3020 KROKSTADELVA
STYREMEDLEM 2: Erling Thorbeck, Østhellinga 14, 3000 DRAMMEN

- Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år. -

MEDLEMSMÖTET TIRSDAG 4. NOVEMBER.

Interessen for MHK bare öker og öker, noe fremmötet på medlemsmöte-
ne er en bekreftelse på. På det siste mötet, tirsdag 4. november, slo
deltagelsen alle tidligere rekorder, idet tett oppunder 100 hadde fun-
net veien til HV-huset. Av disse var det også denne gang en rekke nye.

Et noe uvanlig innslag sto Per Bakke for. Han trillet inn i salen
en 1901-modell "F.N." motorsykel og fikk den behörig löftet opp på et
teppebelagt bord til almen beskuelse, og markerte på en håndfast måte
at kvelden skulle vies et hittil kanskje noe forsömt felt,-motorsyklar.

Först var det imidlertid formannens tur, som tradisjonelt innledet
med å ønske velkommen, og fulgte deretter opp med å gi et resyme fra
"Hallingtrefffen" i Nesbyen 31. oktober;-en samling av veteranbilinte-
resserte hallinger på "Hallingkroa" etter initiativ av Hans Öye, hvor
Alf Bryhn og Mads Jostad var tilstede som MHK's "delegater".

Han kom så inn på emnet turarrangementer med forhåndsbestilling av
mat etc.,-hvor det i höst har vært et par tilfeller av at medlemmer
har tegnet seg på men ikke mött frem, med det resultat at andre fikk
betale regningen! Dette vil styret nå ha en definitiv slutt på, da det
sammenlagt er snakk om anseelige belöp. Arrangementer av denne art vil
derfor heretter bare bli avviklet etter skriftlig og bindende påmelding,
-med en rimelig og datobestemt "angrefrist", slik at de som melder seg
på og ikke melder avbud innen den oppgitte frist, må finne seg i å be-
tale selv om de ikke möter opp.

Ellers kom formannen inn på leieforholdet på låven. Forskuddsleie
for kommende år forfalt til betaling 1. november, og de som har kjø-
retöyer for restaurering eller lagring på låven vil med det förste få
krav om betaling. Klubben har "lagt ut", og disse pengene skal snarest
tilbake til klubbkassen.

Jakkemerkene har nå kommet i "nytt opplag", og flere merker ble solgt
på mötet. Prisen er kr. 26,- pr.stk., og de som ønsker det kan selvföl-
gelig kjøpe flere enn ett merke.

Formannen kunne ellers opplyse at klubben nå har mottatt svar fra
Drammen Kommune angående muligheten av å leie de ledige lokaler hvor
Norsk Kabelfabrikk tidligere holdt til. Svaret går kort og godt ut på
at bygningene skal rives, og området tillegges parken.

Så ble ordet gitt til kveldens foredragsholder, Einar Fjærvoll, som
innledningsvis ga en oversikt over de steder i Norge hvor veteranmotor-
sykelinteressen er tilkjennegitt i form av organisert klubbvirksomhet.
Deretter kom han inn på hvor mc-entusiastene kan skaffe seg litteratur,
dekal, fotostatkopier og tildels reservedeler, og gikk så over til å
behandle ulike typer militärmotorsyklar, med hovedvekten på de tyske
armemaskiner fra siste verdenskrig. Han ga også en rekke verdifulle
tips av mer teknisk art;-så som tilkobling og innstilling av sidevogn,
forholdsregler ved motorbrann, etc. Foredraget var ledsaget av en rek-
ke lysbilder, og var meget lærerikt også for dem som ikke befatter seg
med to-hjulinger. Vi fikk en bekreftelse på at vi i Fjærvold har en
virkelig kapasitet på mc-området innen vår egen klubb.

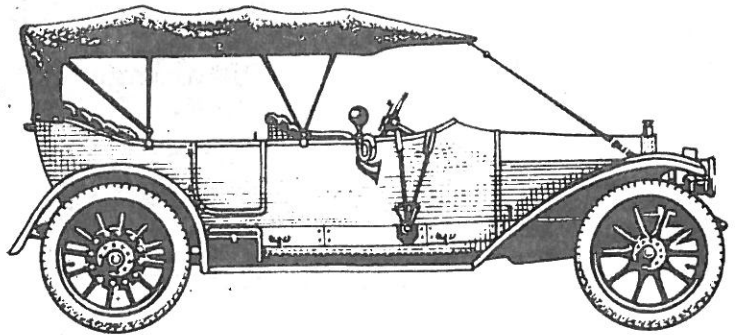
Dermed var det tid for kaffepausen, med den uunnværlige og uformel-
le "bord-til-bord-praten", og som vanlig også loddsalg.

Etter pausen var det klart for "Medlemmenes 10-minutt", og vi noter-
te at Mads Jostad annonserte at han har overtatt et stort lager av u-
brukte Chevrolet-deler (med tilhørende kataloger!) fra perioden ca.
1930-1960. Han etterlyste samtidig opplysninger om merket "Commonwealth"
uten at noen umiddelbart kunne hjelpe. "10-minuttet" var ellers også
denne gang sterkt preget av forespørsler omkring kjøretöyer og deler.

Tilslutt foretok man aftentrekningen, og ved 22.30-tiden kunne for-
mannen erkläre mötet for hevet.

månedens veteran:

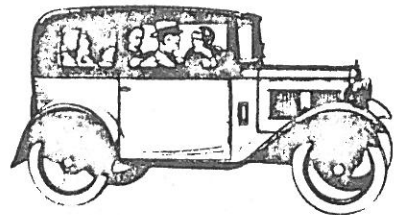
1908 - Isotta-Fraschini, Touring.
Italiensk bil i den dyre prisklassen. Den 4-sylindrede motoren på hele 8000 ccm utviklet 30HK. Fabrikken, som på mange måter hører til blant pionérene i automobilens historie, innførte 4-hjulsbremsen allerede i 1910. I 1949 innstilte fabrikken sin produksjon.



• 1908 • ISOTTA-FRASCHINI TOURING •

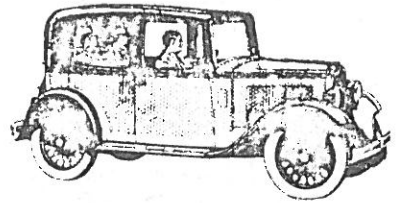
Austin

Seven fra kr. 3950.-



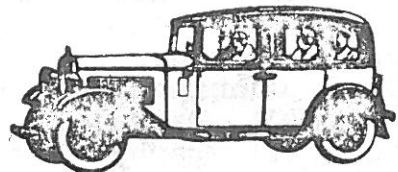
Austin

Ten-Four fra kr. 5400.-



Austin

Twelve-Six fra kr. 6200.-

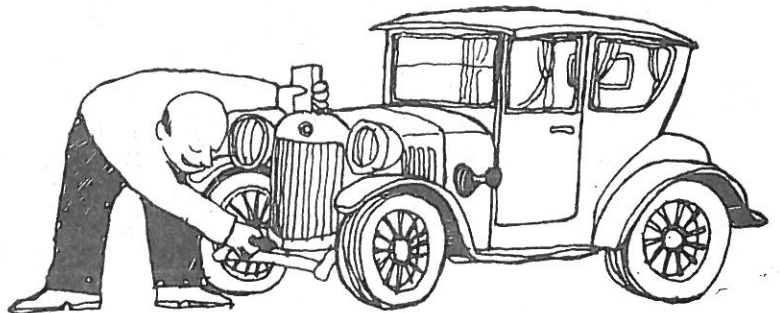


ENGELSKE — MEST ØKONOMISKE — BILLIGSTE — FABELAGTIG YDEEVNE — SMARTE SMÅ VOGNER

Repr. for Norge: **Erik B. Winter,** Kristian Auðustsøgt. 21, Oslo

På tross av vinter og kulde minner vi om at det går utrolig raskt mot vår og sesongstart for utendørsaktiviteter.

De som har kjøretøy under restaurering skulle vel ikke være arbeidsløse i vinter. Men også de som har en ferdigrestaurert bil i garasjen har sikkert også behov for å ta et tak med tanke på å "høyne standarden" før det igjen er tid for å trille ut på veien. Et slitt styreledd, eller et lager som bør skiftes, -en bulk eller ripe som skulle vært utbedret, -eller kanskje en rift i trekket. Kanskje noe småtteri som burde vært forniklet? Hva med den oljelekkasjen som det ikke ble tid til å fikse på ifjor? Og felgene, som riktignok er pene på utsiden, - hvordan ser de ut på "taksiden"? Kanskje kunne også det elektriske anlegget behøve en oppsjekk; - og hva med en motorvask og litt maling under panseret? Man blir vel aldri helt ferdig, selv om man er ferdig.....



Fra Peder Danielsen jr. har red. mottatt et eksemplar av de siste internasjonale klassifiseringsregler for veteranbiler, -utarbeidet av F.I.V.A.:

De nye F.I.V.A. reglene

- Klasse A: Biler bygget før 31. desember 1904
Ancetre
- Klasse B: Biler bygget mellom 1. januar 1905 og 31. desember 1918.
Veteran
- Klasse C: Biler bygget mellom 1. januar 1919 og 31. desember 1930
Vintage
- Klasse D: Biler bygget mellom 1. januar 1931 og 31. desember 1940, som spesifisert i F.I.V.A.'s Classic liste
Classic
- Klasse E: Biler bygget etter 1. januar 1941, inntil 20 år før den første dag av inneværende år, som spesifisert i F.I.V.A.'s Commended liste.
Commended

Classic liste:

A.C., Adler, Alfa Romeo, Alta, Alvis, Amilcar, Aston Martin, Auburn (bare 8 & 12 Cyl.), Austin (Nippy, Speedy, Grasshopper, Ulster, Tickford karosserier), Austro-Daimler, Bentley (3½ & 4½ liter), Bianchi, BMW, Brewster Buick, Buick (alle frem til og inklusive 1935, alle 70-72-75-80-85-92, alle 12 & 16 (?)), Buccioli, Bugatti, Cadillac, Chrysler (Imp 80, Imp serie CG, 1932 CH og CL, 1933 CL, 1934 CW, 1935 CW & 5), Cord, Cunningham, Citroën (15 h.p. forhjulsdrift), Daimler, Dagmar (25-70), Darracq, Delage, Delahaye (4 Cyl.), Delaunay Belleville (6 Cyl.), Derby, Dixi, DKW, Doble, Dorris, Duesenberg, DuPont, Excelsior, Farman, FIAT (ekskl. 500 Topolino, 508c Balilla, 1100, 508c Militare, 1100 Calandra Americana), Ford (Model A & B), Franklin (ekskl. Olympic Six 1933/34), Frazer Nash, Hispano Suiza, Horch, Hotchkiss, H.R.G., Invicta, Isotta-Fraschini, Itala, Jensen, Jordan (Speedway Series 2), Kissel (1931, 8, 126), Lagonda, Lancia (ekskl. Ardea), LaSalle, Lea Francis, Lincoln (alle K, L, KA & KB, Continental, ekskl. Zephyr & Mercury), Maserati, Marmon (alle 16 Cyl. model 88 & Big 8 1931), Martini, Maybach, McFarlan, Mercedes-Benz, Mercer, M.G., Minerva (bare 8 Cyl.), OTM, Packard, Peerless (Custom 8 1931 & Custom de Luxe 1932), Pierce-Arrow, Railton, Rallye, Renault (45 h.p.), Revere, Rex (Royale 8-35, 852, Custom 8 fra 1931/33), Rickenbakker, Riley, Roehr, Rolls-Royce, Rover, Ruxton, Salmson (fransk & engelsk), S.S. (alle modeller), Singer (bare LeMans), Squire, Stearns Knight, Stevens Dureya, Stutz, Sunbeam, Talbot (alle Roesch-tegnede modeller), Talbot-Lago, Tatra, Triumph (Dolomite 8, Gloria 6), Vauxhall (Hurlingham & 25 h.p.), Voisin, Wanderer, Wolseley Hornet (bare sportsmodeller).

Commended liste:

A.C., Alfa Romeo (6c 2500 Coloniale 41/42, 6c 2500 Sport 41/52, 6c 2500 Super Sport 41/51, 6c 3000 Disco Volante, 4c 1900 Sprint, Super Sprint, 4c 1900 TI Berlina, Super Berlina, 4c 1900 Disco Volante), Allard, Armstrong Siddeley, Arnolt-Bristol, Aston-Martin, Abarth,
(forts. side 7)

- commended liste (forts.):

Austin-Healey, Bentley, Bugatti, Bristol 400-404, BMW 507, Caproni Fensa F11, Cisitalia, Checker, Citroën (FWD), Cooper, Connaught, Cunningham, Daimler (Conquest), Delahaye, Delage, Dyna Panhard, Edsel, Elva, Ferrari (alle modeller opp til 1955, pluss 250 GT Carrozzeria Scaglietti- 410 sup. America), Facel Vega, Frazer Nash, FIAT (bare modell 2800-2800 CCM 1941-1944, 1100S 1947-50, 8V 1952-54), Healey, H.R.G., H.W.M., Isotta-Fraschini, Jaguar (Mk V Saloon a DNC, Mk VII, XK 120, XK 140), Jensen, Jowett, Kieft, Kaiser, Lagonda, Lancia (Aprilia 1500 cc 1941-50, Aurelia B22 Berlina, B20 2000 cc 1950-53, B20 S 2500 cc 1955, B24 S 2500 cc 1955), Lea Francis, Lister, Lola, Lotus, Maserati (alle opp til og inkl. 1955), Mercedes-Benz, M.G. (TC-TD-TF-YB DNC), Morgan, Moretti, Nardi, Osca, Pegaso, Porsche, Riley (1½ & 2½ liter), Rover, Rolls-Royce, Salmson, Sunbeam Talbot, Sunbeam Alpine, Swallow Doretti, Talbot-Lago, Triumph TRZ, Tojeiro, Turner, Volvo.

K.N.A.-JUBILEUM MED "MARATONVETERANVOGNLÖP" NESTE SOMMER.

Per Bakke meddeler oss at Kongelig Norsk Automobilklubb neste år feirer 75-års jubileum, og i den anledning har planlagt et jubileumslöp for norske og utenlandske veterankjøretöyer opp til 1940-modeller. Löpet avvikles i tiden 1.-4.juli og går over fjellet til Vestlandet. Det blir fremmöte ved KNA i Oslo, men selve starten skal gå fra Sundvolden. Første dagsetappe ender på Fagernes, hvor man overnatter. Neste dag fortsetter löpet til Maristova, hvor det blir ny overnatting, og den tredje dagen kjörer man frem til Lærdal; -noen av kjøretöyene skal om vi oppfattet ruten riktig frem til Aurland. Det opplyses videre at man vil forsöke å begrense deltagerantallet til 50-60 vogner. Deltagergebyret vil ligge på ca. 700 kroner, som bl.a. inkluderer hotellrom og "vice versa", forteller Per Bakke. MHK har forelöpig ikke mottatt noen offisiell innbydelse til löpet, så ovenstående må derfor inntil videre betraktes som en höyst uoffisiell orientering, -med alle forbehold om feil eller endringer.

STYREMÖTENE I "MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN".

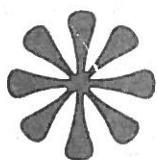
Redaktören har -i forståelse med styret- besluttet at man for ettertiden unnlater å bringe styremötereferatene i avisen. Dette fordi de saker som tas opp på styremötene jo som regel også blir lagt frem på det fölgende medlemsmötet, slik at mötereferatene av den grunn ofte får et noe kjedsommelig gjentagelsens preg. Vi velger altså heretter å la sekretären besörge styremötereferatene der hvor de vel egentlig först og fremst hörer hjemme, nemlig i protokollen, og innskrenker oss til å referere n å r og h v o r styremötene har funnet sted.

Altså -: Torsdag 13. november ble styremöte i Motorhistorisk Klubb - Drammen avholdt hjemme hos Erling Thorbeck, Östhellinga 14, Drammen.....

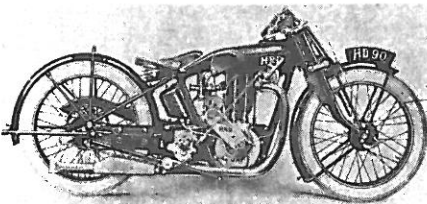
MELDING TIL VÅRE ABONNENTER !

Fra og med neste nummer ser vi oss nödt til å plusse portoutgiftene på abonnementsavgiften. Tidligere har vi bevisst unngått å beregne noe portotillegg, men har båret disse av "egen pung". Tallet på abonnenter har imidlertid öket sterkt, samtidig som portosatsene har öket 40% siste år, så nå makter vi det ikke lenger. Våre forsendelsesutgifter er f.t. kr.1,50 pr. eksemplar, eller kr.15,- årlig pr. abonnent, og dette må vi ha dekket. Beklagelig, -men dessverre nödvendig; vi håper på forståelse! RED.

mc
- Siden



MC i felten



Ovenstående bilde viser en motorsykkel av merket HRD. Våre manglende mc-kunnskaper hindrer oss i å gi ytterligere opplysninger, men kanskje noen av medlemmene vet å fortelle mer om merket...?

MC-siden i avisen volder forøvrig den arme redaktør det største besvær, og dette skyldes først og fremst meget sparsom tilgang på stoff, samt det faktum at vår kunnskap om tohjulte kjøretøyer er noe nær null. Vi er derfor meget interessert i stoffbidrag om mc-merker, såvel i tekst som bilder, som lar seg reproducere i vår avis.

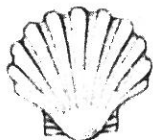


Motorsykkelens anvendelse i det militære er like gammel som motorsykkelen selv. Uansett om man måtte ha en negativ eller positiv innstilling til forsvaret, så må man vel erkjenne at motorsykkelen rent teknisk er et vel egnet kjøretøy for militære formål. Den er smidig, -tar seg lett frem på alle slags veier såvel som i terrenget, og er rask og forholdsvis letthåndterlig.

Kanskje har ikke den militære bruk av motorsykkelen i noen særlig grad bidratt til noen utvikling til fordel for de sivile, -snarere har det vel vært stikk motsatt. Oftest har forsvaret kjøpt et antall maskiner bygget for det vanlige mc-markedet, gitt dem et strøk militærmaling og utstyrt dem med våpenstativer etc., og dermed gitt seg med det. Unntak fra regelen finnes det dog selvfølgelig, og vi skal i noen følgende nummer ta for oss endel av de ymse armemaskiner, uten at vi tar mål av oss til å gi en fullstendig historikk.

Som en liten innledning bringer vi ovenfor et foto av en gruppe fra U S Army Armoured Division, klar for et patruljeoppdrag under 2.verdenskrig. Maskinene er 750 ccm Harley-Davidson 45 WLA, - de såkalte "kanadiere". Legg merke til karabinhylstrene på forgaffelen.

SHELL VOLTOL RACEROIL
vid höga hastigheter



SVENSK-ENGELSKA
MINERALOLJE A-B



(En fortsettelse av INDIAN-tabel-
len i "Gammelbil-Posten" nr. 9)

Indian Motorcycle

Motor and Serial Numbers of the Various Seasonal Models from 1926 to Date

	21 Cu. In. Prince	37 Cu. In. Scout	45 Cu. In. Scout	61 Cu. In. Chief	71 Cu. In. Chief	78 Cu. In. Four	30.50 Cu. In. Pony	45 Cu. In. Motoplane & Sport Scout
1926	AL101-up	AG101-up		AZ101-up	AH101-up			
1927	BL101-up	BG101-up	BGP101-up	BZ101-up	BH101-up	VF101-up		
1928	CL101-up	CG101-up also DG101 to DG2637	CGP101-up also DGP101 to DGP4317	CZ101-up	CH101 to CH2224	CA101-up also DA101-DA700		
1929		DG2638-up	DGP4318-up		CH2225-up	DA701-up also EA101 - EA775		
1930		EG101 to EG924	EGP101 to EGP3080		EH101 to EH1535	FA776 to FA1509		
1931 Motor No.		EG925-up	EGP3081-up		EH1536-up	FA1510-up		
1931 Serial No.		S1344-up	G1030		HI110-up	A982-up		
1932 Motor No.			BOC101-up		COG101-up	DOC101-up	EOC101-up	
1932 Serial No.			203101-up		303-101-up	403-101-up	503-101-up	

Motor and Serial Numbers of the Various Seasonal Models from 1933 to Date

	45 Cu. In. Scout	71 Cu. In. Chief	78 Cu. In. Four	30.50 Cu. In. Junior Scout	45 Cu. In. Sport Scout
1933 Motor No.	BCC-101-up	CCC101-up	DCC101-up	ECC101-up	FCC101-up
1933 Serial No.	233-101-up	333-101-up	433-101-up	533-101-up	633-101-up
1934 Motor No.	BCD101-up	CCD101-up	DCD101-up	ECD101-up	PCD101-up
1934 Serial No.	234-101-up	334-101-up	434-101-up	534-101-up	634-101-up
1935 Motor No.	BCE101-up	CCE101-up	DCE101-up	ECE101-up	FCE101-up
1935 Serial No.	235-101-up	335-101-up	435-101-up	535-101-up	635-101-up
1936 Motor No.	BCF101-up	CCF101-up	BCF101-up	ECF101-up	PCF101-up
1936 Serial No.	236-101-up	336-101-up	436-101-up	536-101-up	636-101-up
1937 Motor No.	BCG101-up	CCG101-up	DCG101-up	ECG-101up	FCG101-up
1937 Serial No.	237-101-up	337-101-up	437-101-up	537-101-up	637-101-up
1938 Motor No.		CHH101-up	DCH101-up	ECH101-up	FCH101-up
1938 Serial No.		338-101-up	438-101-up	538-101-up	638-101-up
1939 Motor No.		CCI-101-up	DCI-101-up	ECI-101-up	FCI-101-up
1939 Serial No.		339-101-up	439-101-up	539-101-up	639-101-up
1940 Motor No.		CDO-101-up	DDO-101-up	EDO-101-up	FDO-101-up
1940 Serial No.		340-101-up	440-101-up	540-101-up	640-101-up
1941 Motor No.		CDA-101-up	DDA-101-up	EDA-101-up	FDA-101-up
1941 Serial No.		341-101-up	441-101-up	541-101-up	641-101-up
1942 Motor No.		CDB101-up			FDB101-up
1942 Serial No.		342-101-up			642-101-up

No Civilian Production During the Year 1943

1944 Motor No.		CDD-101-up			
1944 Serial No.		344-101-up			
1945 Motor No.		CDE-101-up			
1945 Serial No.		345-101-up			
1946 Motor No.		CDF-101-up			
1946 Serial No.		346-101-up			

Hva er F.I.V.A. - - og trenger vi egentlig
denne organisasjonen.....?

I de årene undertegnede har befattet meg med gamle biler, har jeg stadig støtt på forkortelsen F.I.V.A. Nokså snart forsto jeg at bokstavene sto for "Federation Internationale des Voitures Anciennes", som fritt oversatt skulle bety noe slikt som "den internasjonale veteranvognorganisasjonen". Etterhvert forsto jeg også at det er denne organisasjonen som har utarbeidet de internasjonale klassifiseringsregler for veterankjøretøyer, slik at man skal vite hvilken "bås" ens kjøretøy er hjemmehørende i. Endelig vet jeg også at Norsk Veteranvogn Klubb er den eneste norske klubb som er tilsluttet F.I.V.A.

Dermed stopper det hele opp,-man vet rett og slett ikke mer. Heller ikke later det til å være mulig å få vite noe mer, skjönt man av og til har gjort forsøk. Muligens kan det skyldes at man ikke har lyktes å treffe de som vet noe med sine forespørsler. Det har ikke engang vært mulig å få tak i organisasjonens postadresse, så vi vet fremdeles ikke om det er London, Berlin, Paris, Geneve, -eller for den saks skyld Birtavarre- som er dens hovedsete.

Spørsmålet om hvorvidt "Motorhistorisk Klubb - Drammen" bør være tilsluttet F.I.V.A. har ved et par anledninger vært tatt opp. Foreløpig har imidlertid ikke klubben funnet å ta stilling til spørsmålet, nettopp fordi det ikke har vært mulig å skaffe fyllestgjørende opplysninger om hva F.I.V.A. egentlig står for, og hvilken betydning det eventuelt har å stå tilsluttet organisasjonen.

Undertegnede er ubetinget enig i dette synspunktet. Det har neppe noen hensikt å kaste seg i armene på en "mystisk" organisasjon med en etter hva vi har forstått relativt høy kontingent, ene og alene i ne-segrus beundring for et "fint" franskklingende navn. Man bør ihvertfall først forlange å vite hva slags funksjon organisasjonen har;-for alt man vet kan det jo være en slags overflødig "mafia" uten noen annen funksjon enn at dens ledere lever "bong" på kontingenter som strømmer inn fra den ganske verden! Hva vet vi, sålenge det hele fortøner seg såvidt uklart som det gjør...?

Vi har forresten hørt at medlemskap i F.I.V.A. skal være en betingelse for å kunne delta i internasjonale løp. Da kan det kanskje være berettiget å sette et spørsmålsteget ved betydningen av å delte i "internasjonal sammenheng". Det avgjørende svaret på dette tror jeg er å finne i svaret på det følgende spørsmålet: -"Hva vil vi egentlig med vår mc- og gammelbil-hobby...?"

Hvis vi er såre tilfreds med å operere på det lokale planet, og kun ønsker å dyrke vår interesse som ren og skjær hobby ved rett og slett å h y g g e o s s med våre gamle kjøretøyer, skulle svaret ligge klart i dagen: Da klarer vi oss utmerket godt uten F.I.V.A.

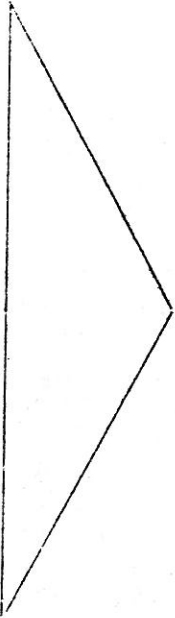
Har vi derimot ambisjoner utover det å sitte på vår fedrenejord og beskue vår egen navle, og ønsker å dra ut i verden for "å spise kirsebær med de store" ("de store": her i betydningen baroner og lordar med Duesenberg's, Rolls Royce's og Bugatti Royale's etc.,-for hvilke ingen pris på et kjøretøy "av klasse" er for høy, men som samtidig ikke har begrep om foran og bak på en skiftenøkkel),- ja, da kan man kanskje overveie å søke opptagelse i den eksklusive (?) organisasjonen. Selv da må man imidlertid først få bragte følgende på det rene -:

- 1: Hva er F.I.V.A.'s funksjon ?
- 2: Hvilke konkrete fordeler -og til hvilken pris- har en klubb ved å stå tilsluttet F.I.V.A. ?
- 3: Hva "risikerer" man ved å stå utenfor F.I.V.A. ?

Herved være spurt! Finnes det noen som kan fylle disse hull i undertegnedes viten om den foreløpig "mystiske" F.I.V.A.?

Ö.L.

EN RETTELSE :



Ingen er feilfri, selv ikke "Gammelbil-Posten's" redaktør. Vi må derfor beklage at det ble gitt et par uriktige opplysninger om priser på kjøretøyer solgt på "Jysk Bilauktion" i Vejle ihøst. Årsaken er red's manglende evne til å tyde de "kråketår" (les: tall) som Per Bakke hadde notert i marginen på salgskatalogen som medfulgte som bilag til hans reportasjemanus. Altså: -opplysningene på side 6 i forrige nummer av avisen korrigeres derfor med følgende facts-:

Dyreste bil på auksjonen var i k k e som opplyst en 1933 Rolls-Royce, men derimot en 1924 Durant Touring 4-dørs 4-seter, -100% restaurert-, som ble solgt for 125.000 danske kroner! Nest dyrest ble den 1955-mod. Mercedes-Benz 300 SL (m/"måkevingedører") som oppnådde en pris på 114.000 danske kroner (mens vi hadde tydet notatene til å være bare 14.000; -egentlig "mistenkkelig billig"...). Først på tredjeplass kom så Rolls'en fra 1933, som gikk for 84.000 d.kr.

Med dette er miseren rettet opp...

.....

UTLANDET RETTER BLIKKET MOT NORGE.

Oppslag og notiser i avisene den siste tiden forteller at flere utenlandske "interessegrupper" nå skal ha utpekt Norge som mål i sine bestrebelse etter å skaffe seg det som måtte finnes tilbake av saker på deres spesielle interessefelt.

Således tråler tyskerne Norge (og trolig også andre land) på jakt etter levninger fra okkupasjonstiden, og interessefeltet er omfattende og spenner fra tanks til uniformsknapper. Spesielt ettertraktet er imidlertid armemotorsykler av typen BMW, Zündapp, Gnome & Rhone etc., som Europa forøvrig nå praktisk talt er "rensket" for.

En annen melding forteller at det i Tyskland nylig er dannet en klubb for eiere av Mercedes-Benz "170", og jakten på biler og reservedeler er nå rettet mot Norge. Norske Mercedesforhandlers delelagre står nå i fare for å bli kjøpt opp av tyskere, og det later ikke til at p e n g e r er noen hindring i deres forseter, heter det.

Det vil formodentlig være grunn til å anta at de biler som omfattes av gruppen "Commended" i F.I.V.A.s klassifiseringsliste, allerede nå blir kjøpt opp av spekulative utlendinger. Selv om disse vognene er relativt n y e objekter i motorhistorisk sammenheng, skal vi ikke utelukke at fremsynte spekulanter med god råd og god lagringsplass vil sikre seg disse.

Vi har vel ikke noen rett til å være "formyndere" overfor eiere av biler som ønsker å selge, -de har selvfølgelig rett til å selge der hvor de får best betalt. Men allikevel: -skal vi forsøke å ta litt lærdom av det som skjedde for få år siden, da hundrevis (om ikke tusenvis) interessante gammelbiler forsvant over grensen, og omsider beholde bilene herhjemme. En begynnelse kan være å besvare forespørsler fra utenlandske spekulanter med et "nei", -det vil ihvertfall ikke gjøre det lettere for dem!

- Andre meninger...? Spalteplass står til disposisjon for eventuelle innlegg !

"Hallingtreff" i "Hallingkroa".

Under M.H.K.s deltagelse ved "Hallingmarken 1974" ble det, som mange husker, arrangert et møte for dalens gammelbil- og mc-interesserte på "Hallingkroa". Mötet fikk dengang dårlig oppslutning, og dette kom vel dels av en svikt i bekjentgjørelsen, -dels p.g.a. at tidspunktet for mötet (en lørdagskveld) var noe uheldig.

Ildsjelen Hans Öye mistet allikevel ikke troen på hallingenes interesse, og fredag 31. oktober i år hadde han atter sammenkalt til en lignende "treff" i sitt etablissement "Hallingkroa". Nå var mötet annonsert i lokalavisen "Hallingdölen", og Öye hadde dessuten via brev og telefoner kontaktet en rekke av de han visste er belemret med "motorhistoriske tilbøyeligheter".

Og folket mötte opp. Fra Motorhistorisk Klubb i Drammen mötte Mads Jostad og undertegnede etter invitasjon, for å representere klubben; -godt utrustet med lysbilder, film og annet. Det var ialt en skare på omlag 20 som ble ønsket velkommen til "Hallingkroa" av verten selv.

Etter en innledning om hensikten med mötet, fikk Mads Jostad ordet. Han fortalte om vår klubbs tilblivelse og "første barndom", og deretter orienterte undertegnede om hvordan klubben fungerer idag.

Så presenterte vi de medbragte filmer og slides. Med tilhørende kommentarer og bemerkninger til nesten alle de kjøretøyer som ble vist på lerretet, tok dette innslaget en stor del av kvelden.

Naturlig nok var vi spent på hva som måtte finnes av gamle kjøretøyer hjemme hos dem som var tilstede på mötet, og det viste seg at det var litt av hvert. Vi merket oss 6-8 Buick'er fra 30-tallet; flere T-Forder og A-Forder, Citroen, samt noen Harley-Davidson og Indian motorsykler.

Med den interesse for gamle kjøretøyer som tydelig er å spore her i distriktet, mener vi avgjort at det er grunnlag for et klubbmiljø med regelmessige sammenkomster, slik at man kan få bedre kontakt med hverandre og bistå med råd og hjelp. Det virket imidlertid ikke som man fölte seg "modne" for noen klubb på dette tidspunkt; stemningen tydet snarere på at man vil velge å se det hele an en stund. Hans Öye ga uttrykk for at han vil legge opp til et nytt møte senere på vinteren, og noterte derfor flittig navn, adresse og kjøretøyinnhav på de tilstedeværende.

Ved 23-tiden ble mötet avsluttet, og vi tror at deltagerene reiste hjem med et positivt utbytte av kvelden, som kanskje kan vise seg å være spiren til en lokal veteranklubb for Hallingdalsregionen.

Etter mötet var Mads og undertegnede invitert til Hans Öye's vakre hjem. Fruen hadde dekket et overdådig bord med kaffe, smörbröd og "no-go attåt". Arild Karlsen og Frode Holm var også ankommet ilöpet av kvelden, medbringende en 1928 Buick delebil til Öye. Det utartet seg til en hyggelig kveld, sterkt preget av gammelbilprat, som strakk seg langt ut i de små morgentimer.

Familien Öye's hjem er farget av "gamle dager" også på andre felter enn det motorhistoriske. Stedet har tradisjoner langt tilbake som skyssstasjon og pensjonat, og en mengde antikviteter fra tidligere generasjoner er bevart. Mangt er blitt borte gjennom tidene, fikk vi vite, men utallige klenodier fra fordums tider pryder fortsatt stuene hos Öyes. Kjelleren var tydelig mannens domene, -her hadde han sitt verksted og sitt delelager, så velfyllt og omfattende at knapt nok en eneste av fru Öye's syltetøykrukker ville fått plass!

Etter noen timers sövn, -en deilig frokost i kefeteriaen, samt ennå noe mer gammelbilprat, var det på tide å begi seg på hjemtur. La meg få takke Öye og hans frue for all gjestfrihet under vårt besök denne hyggelige week-enden. En takk gir jeg også de som viste sin interesse ved å delta på mötet, -og håper man vil lykkes å få til et godt motorhistorisk miljø i Hallingdal. Grunnlaget er der!

ALF BRYHN.



Følgende test av Ford A 1930 ble utført i Amerika i mars 1934. Artikkelen er fritt oversatt og hentet fra et lite hefte som heter "The People's Choice". Heftets forfatter J.C. Freeman tar for seg Ford's og Chevrolet's kamp om å skape en "folke-classic".

test:

Henry Ford's A-modell



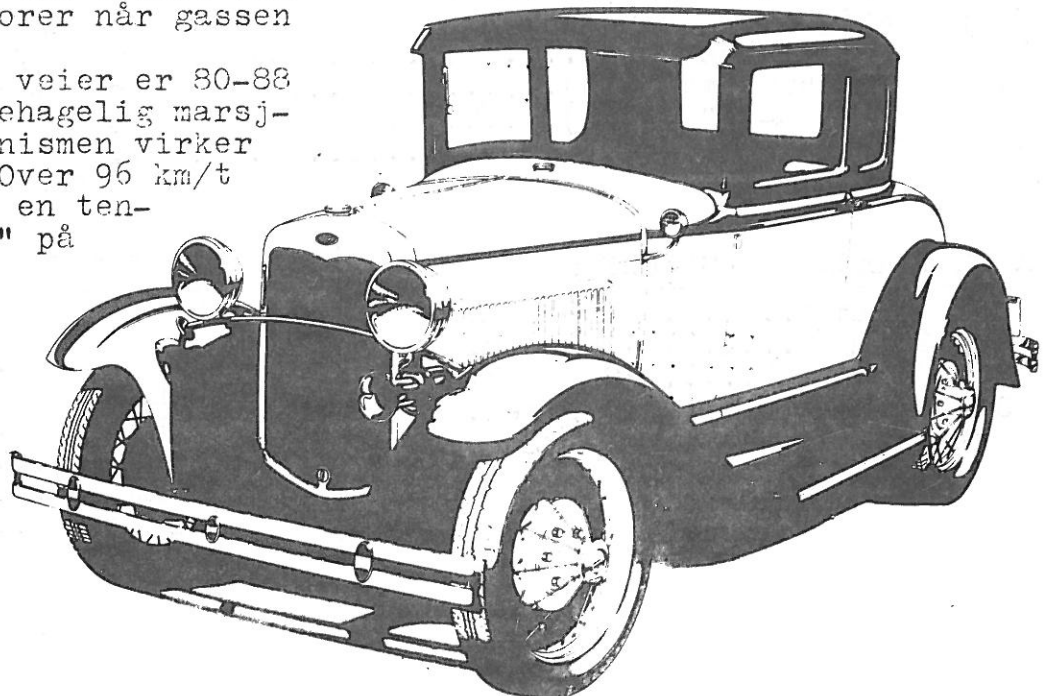
MARS 1934. Ford's 1930-modell ble presentert med de vesentligste forandringer utvendig - ikke "innvendig" i chassiset. Men de små mekaniske forbedringene som allikevel ble gjort, var nok til å endre bilens egenskaper vesentlig.

Som allerede kjent, yter den store 4-sylindrede motoren et forbausende stort dreiningmoment ved lave turtall. Men i 1930 følte Henry Ford og hans medarbeidere at kjøpernes krav ble noe forandret. Den gjennomsnittlige bilist foretrekker nå en noe større ytelse på høygear, selv om dette går ut over økonomien og toppfarten. Den nye utvekslingen og hjuldimensjonen (19") gjør nå at motorens omdreiningstall pr. min ved 96 kilometer pr. time (60 miles per hour) blir 2700; i motsetning til 2500 o/min. på 1928 og 1929-modellene. Resultatet ble et mer "fleksibelt" kjøretøy, med topphastighet ca. 100 km/t (62 mph) i motsetning til tidligere 104-109 km/t (65-68 mph) avhengig av karosseritypen.

Uten forandringer i avfjeringen, ble kjøringen stort sett som før - heller hard, men tilfredsstillende i forsetet. Baksetepassasjerene i sedanmodellene hadde det ikke fullt så behagelig, de ble utsatt for hard gynging selv over moderate dumper.

Dersom ikke kjøreturen inneholder alle tenkelige ubehageligheter, vil bilens (motorens) temperamentsfulle oppførsel mer enn oppveie de nevnte svakheter. Bilen skyter avgårde på grønt lys og dersom gasspedalen virkelig benyttes, vil en nå 64 km/t (40 mph) på annetgear, hvilket er 8 km/t (5 mph) langsommere enn den tidligere annetgear-grensen. Motoren i seg selv er relativt jevn og stillestående unntatt for den vanlige vibrasjonen, som ser ut til å være vanlig for 4-syl. motorer når gassen slippes.

På tørre, jevne veier er 80-88 km/t (50-55 mph) behagelig marsjfart, og styremekanismen virker sikker og presis. Over 96 km/t (60 mph) har bilen en tendens til "å vandre" på veien, og ved lave hastigheter virker styringen noe tung (2½ omdreining fra ytterpunkt til ytterpunkt). Clutchen og gearmekanismen virker meget tilfredsstillende og bremsene er effektive selv om de krever et noe høyere pedal-



trykk enn enkelte andre vogner.

Speedometerene på disse vognene var noe "seine", men bilene oppnådde sine topphastigheter ca. 90 km/t på omkring 32 sek. Disse hastighetene viste seg i virkeligheten å være ca. 100 km/t (62 mph) og motoren roterte fortsatt kun i 2800 omdr./min., ekvivalent med en stempelhastighet av ca. 10 m/s = 36 km/t (1980 ft/min). Vi forsøkte oss frem med høyere tenning, og fant at en forbedring i aksellerasjon, topphastighet og økonomi kunne oppnås ved å sette tenningsreguleringsspaken i midtposisjon når en justerte tenningen. I instruksjonsboken står det at håndregulatoren for tenningen skal stå "helt oppe", dvs. full ettertenning. Den sistnevnte test ble utført med tenningsspaken først i midtstilling og deretter økt sakte ettersom hastigheten ble økt over 64 km/t (40 mph).

På alle måter kan en si at A-modellen fortsetter Ford's tradisjoner med hensyn til god kvalitet og kjøre glede - selv uten automatisk tenningsregulering.

SPESIFIKASJONER / TEKNISKE DATA

Listepris: \$ 495 (Std. Coupe el. Tudor Sedan)
Akselavstand: 103,5" (262,9 cm.)
Hjulvidde, foran og bak: 56" (142,2 cm.)
Hjuldimensjon: 4,75 x 19"
Nettovekt: 2380 lbs. (ca. 1180 kg ; Tudor Sedan)
Vektfordeling, for- og bakaksel: 50/50 %
Testvekt: 2680 lbs. (ca. 1330 kg)
Motor: 4-syl. sideventilet
Boring x slaglengde: 3,875 x 4,25" (9,84 x 10,8 cm.)
Slagvolum: 200,5 cu. tommer (3287 ccm.)
Kompresjonsforhold: 4,40 : 1.
Hestekrefter: 40 hk v/maks ytelse 2200 o/min., tilsvarende
49 mph (78,4 km/t)
Maksimalt dreiemoment: 114 ft-lbs (17,7 kpm) ved 1200 o/min.,
tilsvarende 26,6 mph (48 km/t)
Utvekslingsforhold: 3. gear: 3,78
2. gear: 7,41
1. gear: 12,2

YTELSE, KM/T (M.P.H.)

Topp hastighet, gjennomsnitt.....	100 km/t (62 mph)
Høyeste målte hastighet.....	101 km/t (63 mph)
2. gear (3500 omdr/min).....	64 km/t (40 mph)
1. gear (--- " ---).....	38 km/t (24 mph)
Bensinforbruk.....	1.18-1.40 ltr/mil, (17 - 20 mpg)

AKSELLERASJON, SEKUNDER

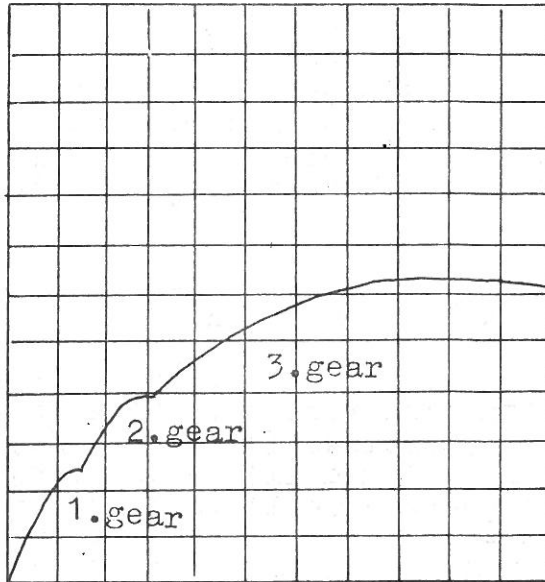
0 - 48 km/t.....	7,3 sek.
0 - 64 km/t.....	11,8 sek.
0 - 80 km/t.....	18,3 sek.
0 - 96 km/t.....	29,0 sek.
Stående start 400 m -	23 sek.

FEILVISNING, HASTIGHETSMÅLER

Indikert:	Virkelig:
16 km/t.....	15,5 km/t
32 km/t.....	33,4 km/t
48 km/t.....	50,7 km/t
64 km/t.....	68,6 km/t
80 km/t.....	87,2 km/t
91,2 km/t.....	100,8 km/t

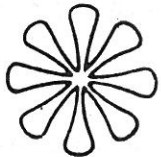
AKSELLERASJON

km/t	m. p. h.
192	120
176	110
160	100
144	90
128	80
112	70
96	60
80	50
64	40
48	30
32	20
16	10
0	0



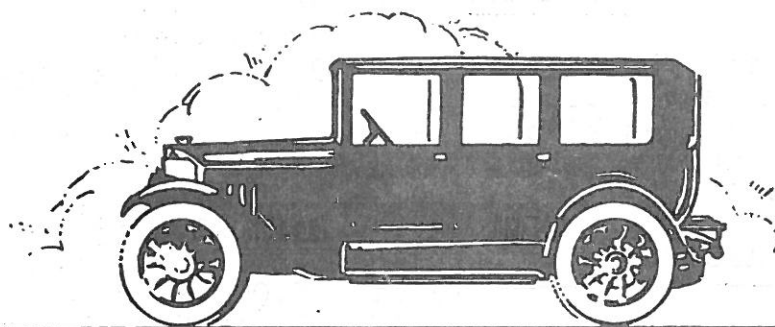
0 4 8 12 16 20 24 28 32 36 40 48 sek.

(Artikkelen er oversatt av Håkon W. Røine.)



**NESTE
MØTE:**

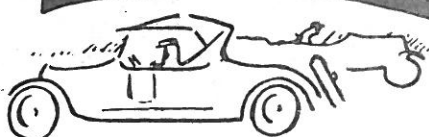
Neste møte blir TIRSDAG 6. Januar 1976, på samme sted som vanlig (HEIMEVERNSHUSET, Landfaldøya 131). Styret anmoder om at man møter opp litt før, slik at møtet kan komme igang klokken 19 presis.



Høgt over alle
har alltid
MERCEDES

stätt. Denna rangplats har ytterligare befasts genom tillkomsten av den världsberömda kompressorn, som ställt detta fabrikat i en klass för sig. - Gör ett besök på vår utställning, där vi med nöje stå till tjänst med demonstration och provkörning.

A.-B. DAIMLER-MERCEDES
Birger Jarls gatan 25. STOCKHOLM. Norr 216 70 & 216 80



A.M.

NB

Vi minner igjen om at annonser og annet stoff som skal inn i avisen, må være redaksjonen ihende innen den 20.de i måneden, for å komme ned i første nummer.

Senere innkommet stoff risikerer å måtte "stå over" en måned.....

A N N O N S E R

TIL SALGS !

- 1 stk. tutgrammofon (teknisk rest.)
- 1 stk. salonggrammofon (bordmodell)
- 1 stk. salonggrammofon (gulvmodell)
- 1 stk. reisegrammofon (urestaurert)
- selges samlet -
- 1 Borgward Isabella TS Coupe 1957, ny motor, nye dekk, nylakkert, mange reservedeler.
- 1 Hupmobile 1932-modell, (6-cyl) i god stand. Pris kr. 4500,-
Henv. Per-Jon Moen,
Lindeberglia 14,
O S L O 10.

SÖKER:

- 6-cyl. sleidemotor (Willys-Knight el. annen) helst fra før 1920.
- Diverse deler til 1929-mod. CHRYSLER
- Håkon W. Røine,
Korsvalle gård, 3400 LIERBYEN.

ÖNSKES KJÖPT:

- Ferdigrestaurert bil fra før 1939 i god og flott originalstand eller ordentlig restaurert, ønskes kjøpt.
- Betaler inntil kr. 30.000,- kontant for en skikkelig bil.
- Tore Ödegaard,
Boks 535, 3271 NANSET.

TIL SALGS :

- Citroën 1927/28 (B14/12-24) tilsalgs i deler til selvkost. Er i Drammen i julehelgen, og kan vise frem bilen.
- Vennligst skriv til:-
Kadett Ole Wikborg,
SKSK, Postboks 25,
5034 Y. LAKSEVÅG.

Funnet på Gjøvik,-nå TILSALGS:

- 1 stk. CHEVROLET forstilling, komplett m/fjærer. Årsmod. ukjent, men uten forhjulsbremseser, og hjulfeste m/6 bolter.
- 1 stk. forstilling, fabrikk og årsmodell ukjent. Har treeikehjul m/12 stk. eiker og gummidim. 30x3½. Felg festes utvendig med 4 bolter.
- ÖNSKER:
Deler til CHEVROLET 1931, event. delebil, samt dekk 4.75x19".
Per Gjerdrum,
Broveien 3, 1315 NESÖYA
tlf.(priv):54 12 18,(kont):54 02 85

ÖNSKAS:

- Amerikansk coupe 1946-48 renoverad eller i bra originalskick köpes kontant.
- Håkan Jonsson,
Trädgårdsvägen 76,
S-191 46 SOLLENTUNA, Sverige
tel. 08 / 96 64 62

BYTTES:

- Har følgende dekk:
1 stk. 5.00x16" og 1 stk.4.50/4.75 x16",pent brukte og med slange.
- 2 stk. 5.00x16",nye,1 stk.4.50/4.75 x17", 1 stk.5.00/5.25x17" og 1 stk. 5.50x17",nye.
- 1 stk.6.50x19", 1 stk.4.50x18",nye. -önsker å bytte i dekk 5.00x19", (kan også bruke 4.75 ell.5.25x19")
Thomas Gunnar Öye,
3540 NESBYEN.
telefon 1 eller 205.

S E L G E S :

- Ford A 1930-modell, lukket 4-dörs. Bilen må restaureres, men hele understellet er behandlet med rustbeskyttende maling og bra bevart. Karosseriet er også malt, men med mindre bra resultat. Det følger med endel reservedeler. Prisen må vi snakke om, men bilen bör sees først. Skriv eller ring på forhånd för eventuell besiktigelse.
- Jan-Erik Lie, Kiellandsgt. 10 A, 3190 HORTEN.

- telefon: 033 / 45 139 -

A N N O N S E R

Selges:

CHEVROLET-DELER, ubrukte, til førkrigs- og etterkrigsbiler opp til ca. 1960:
Ventiler, ventilfjærer, stempelfjærer, fordeler til 6-cyl., dynamoankere, vannpumper og vannpumpedeler, oljepumper, ventilløftere, mye clutch-deler, utløserarmer, universalledd, gearkassedrev- og aksler, differensialdrev, vifter og vifteremmer, lykteglass, lykteringer, kingbolter, styrekuler, foringer, kule- og rullelagre, simreringer, bensinpumper, bensinmålere, førkrigs grill, samt et utall av usorterte smådeler. Ved forespørsel må mål oppgis, eller gml. del medbringes.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Topp-pakninger og noen manifoldpakn., 4, 6 og 8 cyl., ikke identifiserte, på lager.

FORD V8-DELER, brukte, trolig ca. 1945: Radiator, forgassere, bensinpumper, fordeler, stifter, coil etc.

AUSTIN 1958 varevogn, med fresk motor, avhendes meget billig. Den er kjørbar, men batteri (12 V) mangler. (Fin delebil) Type A 35.

NB: Deler ovenfor kan gjerne byttes mot gode, aktuelle Ford A - deler.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Etterlyses:

Illustrert verksted-/rep.-katalog til Cadillac 1952. I bytte kan evt. gis deler til Chevrolet eller tilsvarende katalog for en eller annen Chevrolet-modell, Vauxhall/Bedford, Moskwich, Citroën eller Opel Kapitan-Admiral-Rekord.

Henv. MADS JOSTAD, 3061 SVELVIK

tlf. privat 02/ 84 20 65 (om kvelden)

TILSALGS:

1927-modell DODGE selges som delebil.

Torgeir Östro,
3555 ROBRU, (Gol)

Jeg er kjøper av kardang til Dodge fra før 1924.

Leif Petersen,
Enga, 3020 KROKSTADELVA.
tlf. 82 61 05

SELGES: Morris motor fra før 1920.

Magnet og forgasser mangler.

ANVISES: Radiator m/kappe til Buick 1923-modell.

SÖKES: 4-dørs lukket karosseri til Buick 1930-modell.

Gunnar Kjemperud,
Horgen, 3300 HOKKSUND.

TIL SALGS eller BYTTES:

Komplett forstilling, bakstuss og motor til Ford "Falcon" 1962/63. Alt kjørt kun 60.000 km. Motor er demontert og innsatt med "Tectyl!" Har baklykt til Ford Customline 1949-50, og stempelfjærer til Ford 1936.

Tvillingpulk m/drag tils. kr.300.

Rolf Viktor Hansen,
3093 HILLESTAD.
tlf. 033/ 50193

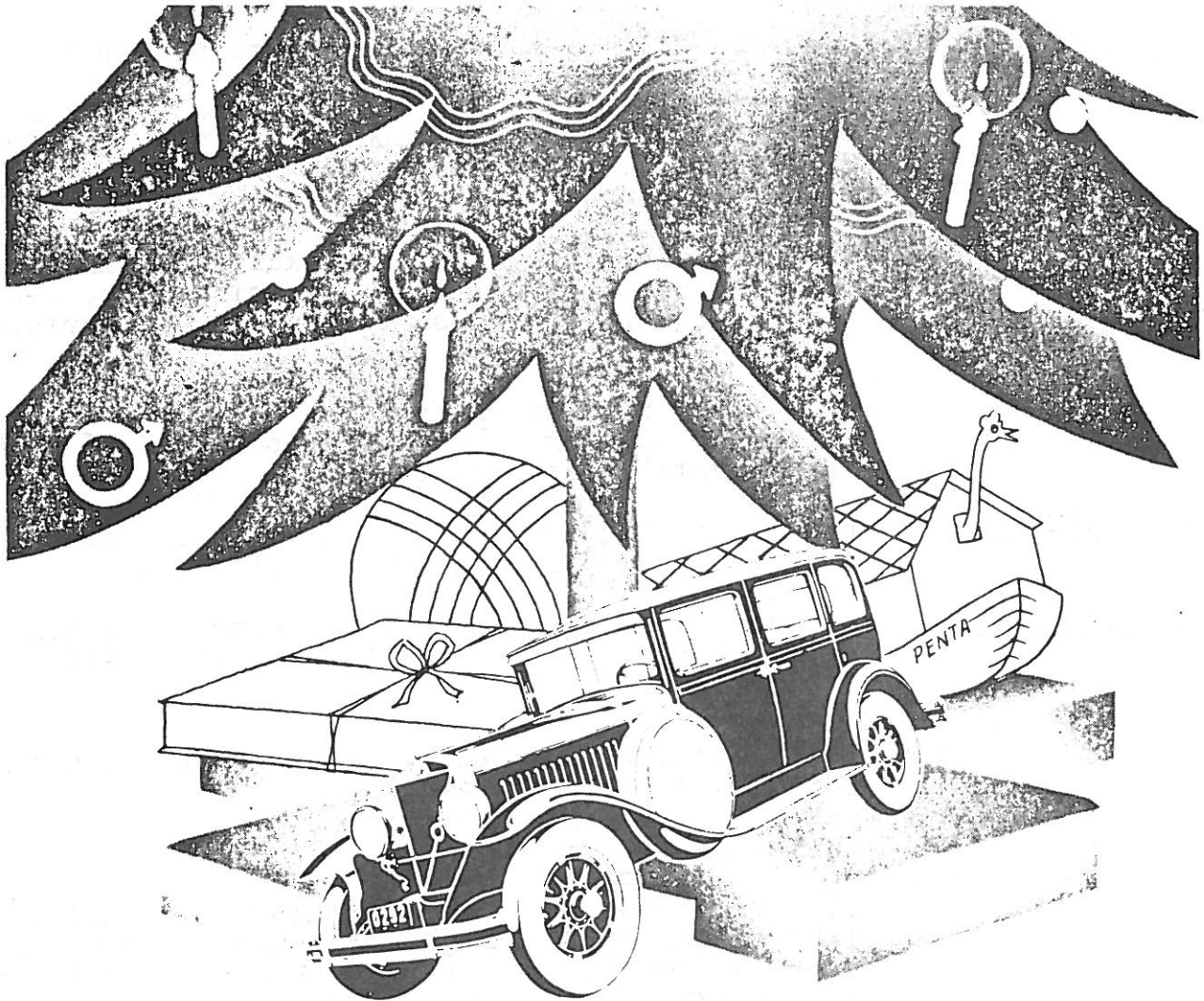
TILSALGS:

Opel varevogn 1939-mod. (P4-type)

Opel Kapitan sedan 1951-mod.(utseende som 1939-mod)

Arild Karlsen,
3420 LIERSKOGEN.

-husk at annonser må vær redaksjonen ihende innen den 20.de!



DE GLEDER HELE FAMILIEN

med å kjøpe en ny bil til jul! Hvorfor vente når De allikevel må ha en ny bil. Det er i den kolde årstid De mer enn ellers trenger en ny bil som er tip-top i enhver henseende. Kjøp en ny Volvo til jul. Bilen med den gunstige valuta og det gode renommé.

VOLVO

AS VOLVO — KONGENSGATE 11 — OSLO