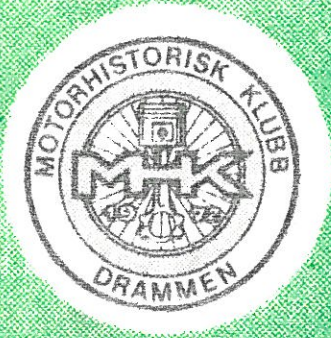
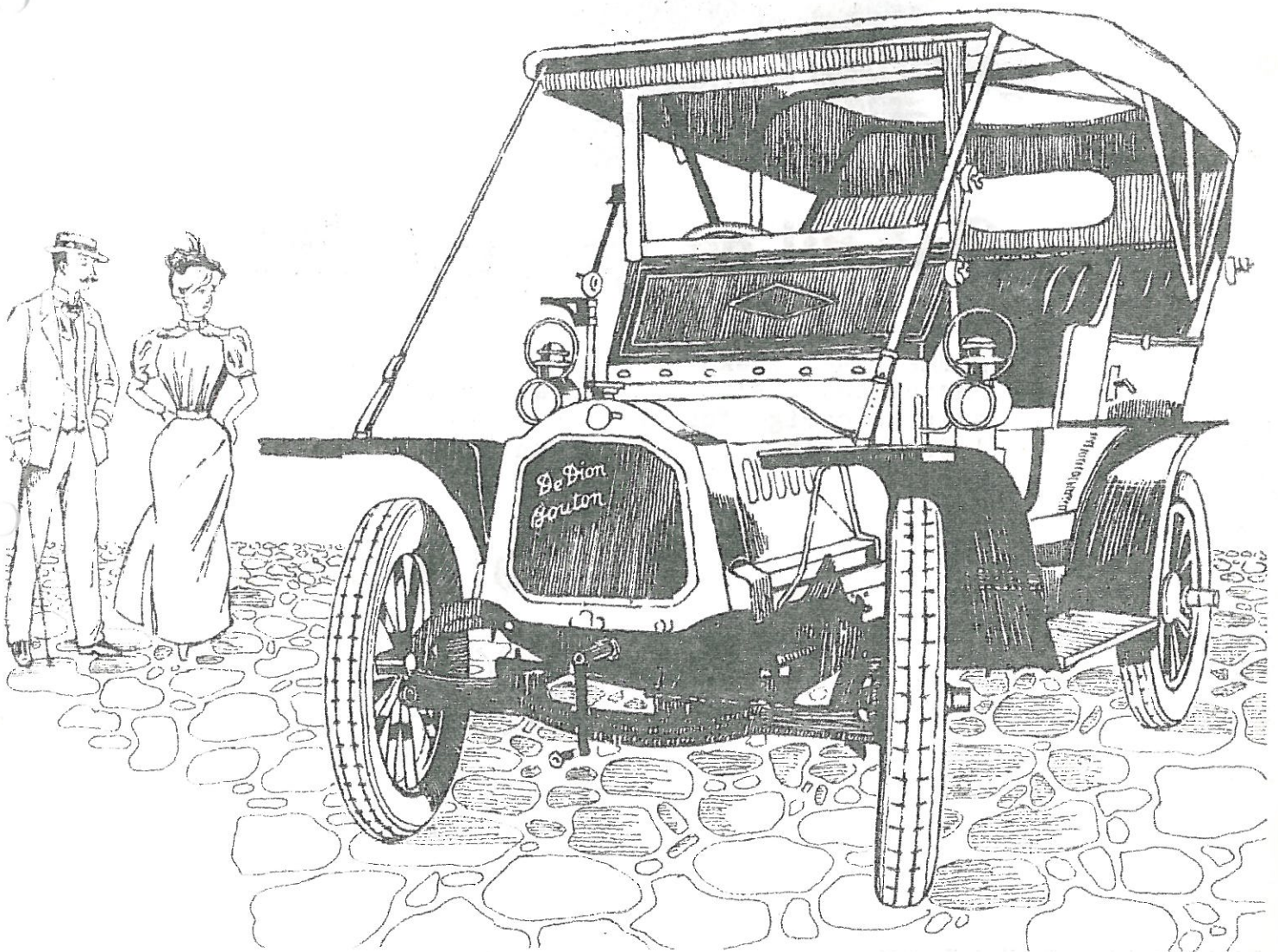


10 • 1977

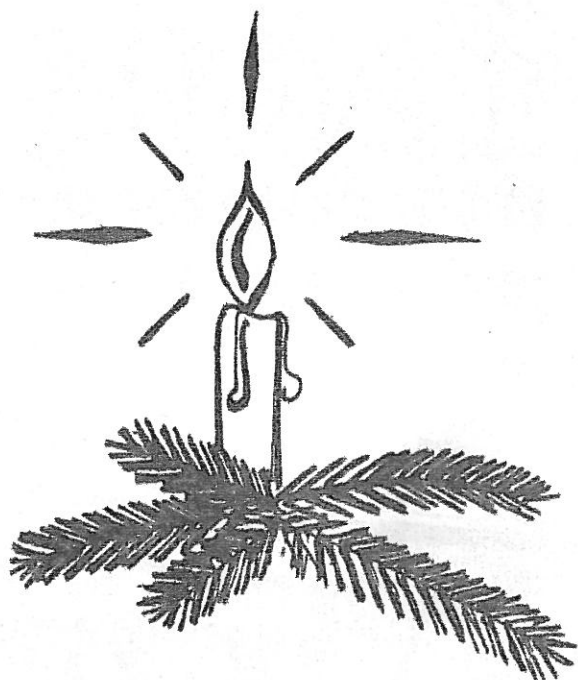


# motor

## HISTORIKEREN



Organ for «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**

**motor**  
**HISTORIKEREN**

**forsiden**

Forsidebildet denne gang viser en 1908-modell De Dion Bouton", og tegningen er laget etter et fotografi av bilen, som befinner seg i Mahy-samlingen. Tegningen har vi forøvrig "tjuvlånt" fra en informasjonstrykksak fra DuPont lakkfabrikk, utgitt i Belgia.

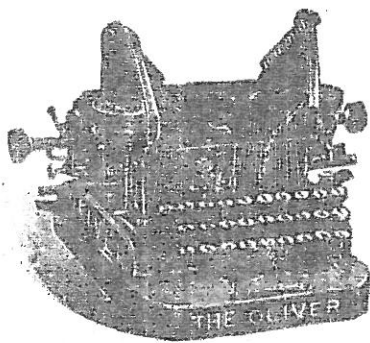
# motor HISTORIKEREN

Organ for  
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: . . . . . Øivind Langeland.

AVISENS ADRESSE :  
"MOTORHISTORIKEREN", box 1081, 3001 DRAMMEN

-ABONNEMENT KOSTER KR. 65,- PR. ÅR. BENYTT POSTGIROKONTO 3 92 44 46.-



Enten man vil innrømme det eller ei, så er menneskelivet for svært mange av oss sterkt preget av en uavlatelig jakt etter t i n g. Man skaffer seg stadig flere ting, kanskje i et håp om at ens tilvarelse skal berikes, eller på grunn av tilfredsstillelsen ved å e i e. I hytt og vær kjøpes det, i hellig overbevisning om at alt det man skaffer seg er noe man ikke kan klare seg uten. Tilsynelatende er det kun to ting som kan legge bånd på kjøpegalskapen,- nemlig mangel på plass og mangel på penger.

Hvorfor disse filosofiske betraktninger, vil noen undres. Tja, kanskje er det en naturlig reaksjon på de enorme mengder annonser man finner i dagspressen nettopp nå i en forjulstid, som betyr et enormt kjøpepress på publikum. Men

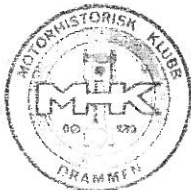
samtidig en reaksjon som meldte seg nylig, i forbindelse med at redaktøren i disse dager har forflyttet seg og sine jordiske eiendeler til en ny leilighet, beliggende en mils vei nærmere HV-huset enn den tidligere. Og når man skal flytte er det uunn- gåelig å registrere hvor mange ting man egentlig har samlet gjennom årene,- nødven- dige og unødvendige-, selv om nok undertegnede neppe er blandt dem som eier mest på denne jord. Allikevel, det viser seg å være mer enn nok, når det skal flyttes på.

Forhåpentlig vil red's etablering i ny bolig avstedkomme fordeler også for pro- duksjonen av MOTORHISTORIKEREN, selv om dette nummer er laget midt oppi et verita- belt kaos og midt i flyttingen. Men vi vil i ettertiden få noe mer plass å utfolde oss på, mer arbeidsro, en drøy halvtime ekstra tid til rådighet hver dag (p.g.a. kortere vei til jobben), samt mer sentralt utgangspunkt for de forskjellige gjöre- mål som henger sammen med avisarbeidet. Hvorvidt adresseforandringen får noen di- rekte innvirkning på avisens innhold og utforming er det uråd å si noe om, men at det vil bli noe enklere å besørge avisproduksjonen ser ut til å være innlysende.

Med hensyn til å skaffe seg ting, akter vi å gjøre det også. Vi tenker på ting som i en viss utstrekning kan bidra til ytterligere å forbedre MOTORHISTORIKEREN.

God jul.

Ø.L.



## MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strömsö) - 3001 DRAMMEN

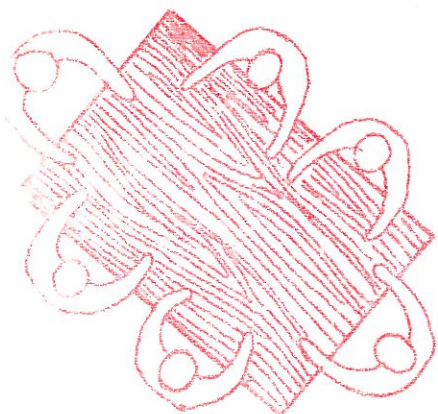
- Postgirokonte 3 75 09 24 -

STIFTET 18. OKTOBER 1972

### STYRET :

FORMANN:	Per Löken,	Leirduevn. 29,	1349 RYKKINN	TLF: 13 08 04
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000 DRAMMEN	TLF. 83 68 21
SEKRETER:	Frode Holm,	Rynnings gt. 4,	3000 DRAMMEN	TLF. 83 30 15
KASSERER:	Finn Bryhn,	Postboks 174,	3430 SPIKKESTAD	TLF. 83 26 80
STYREMEDLEM 1:	Per Bergheim,	Vårveien 37 B,	3000 DRAMMEN	TLF. 81 83 80
STYREMEDLEM 2:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA	TLF. -

MEDLEMSKONTINGENT KR. 25,- PR. ÅR



# møter

## MEDLEMSMØTET I NOVEMBER.

Medlemsmøtet tirsdag 1. november ble -slik det var planlagt- avviklet som et jubileumsmøte, for å markere klubbens 5-års jubileum. Arrangementskomiteen hadde i den anledning lagt flid i å pynte lokalet; det var duker på bordene, og det var dekket med "ordentlige" kopper og bestikk.

Klokken 19.18 åpnet formann Per Løken dette klubbens 52. møte med å ønske samtlige velkommen, og gikk først løs på klubbsakene. Han minte igjen om at husleien for det kommende år er forfalt for dem som leier på låven, og anmodet om prompte innbetaling. Videre opplyste han at nytt landsmøte er nær forestående, og at de som har saker som de mener det kan være aktuelt å ta opp forelegger disse snarest. Per Gran-Henriksen etterlyste myndighetenes svar på tidligere henvendelse m.h.t. anledning til å benytte de gamle registreringsnumrene. Det ble svart at myndighetene er temmelig konsekvente i sin bestemmelse om at alle de gamle skiltene etterhvert skal skiftes ut med de nye seriene, og at vi neppe kan vente noen særbehandling for gamle kjøretøyer.

Mads Jostad nevnte at han ser samkjøring av de forskjellige klubbens terminlister som et av de vesentlige saker på landsmøtet.

Per Løken sa så noen ord omkring 5-års jubileet, og presenterte de tilstedeværende 10 av de 12 som stiftet klubben. Og Mads Jostad, som er en av disse 12, fortalte om tilblivelsen av klubben, og fra de første møter og utflukter.

Dermed kunne man gi seg hen til bordets gleder; i anledning jubileet var det sørget for deilige snitter fra Rundtom Kafeteria. Loddssalg unngikk vi heller ikke denne gang, -gevinstene var de innkjøpte blomstergruppene som pyntet bordene.

Naturlig nok var det stilt store forventninger til filmen som er laget omkring klubbens virksomhet, og den ble premiereklar, om enn uten lyd, foreløpig. Filmen var i to deler, og første del omfattet opptak fra en rekke av medlemmenes garasjer og verksteder, og den virksomhet som foregår der. Filmens siste del hadde opptak fra noen av sommerens utflukter og løpsarrangementer, og ga på en måte et tverrsnitt av hva det er vi stiller med. Teknisk gode opptak, og godt kamerabruk, -men hvorfor var vi ikke forutseende og startet filmopptakene for fem år siden? Da kunne vi snakket om jubileumsfilm...!

Tiden går alt for fort i godt selskap, heter det, og etter at filmen var ferdig var klokken blitt 22.30 og det var bare å takke for denne gang.

ref.

\*\*\*\*\*

## STYREMØTET I NOVEMBER

var berammet tirsdag 22. november på Central Hotell. Redaktøren var denne gang ikke istand til å delta på møtet, fordi influensabasillene hadde tatt makten over ham. Av den grunn er han i skrivende stund helt uvitende om hva som skjedde på møtet....

Ö.L.

1932

**Buick**

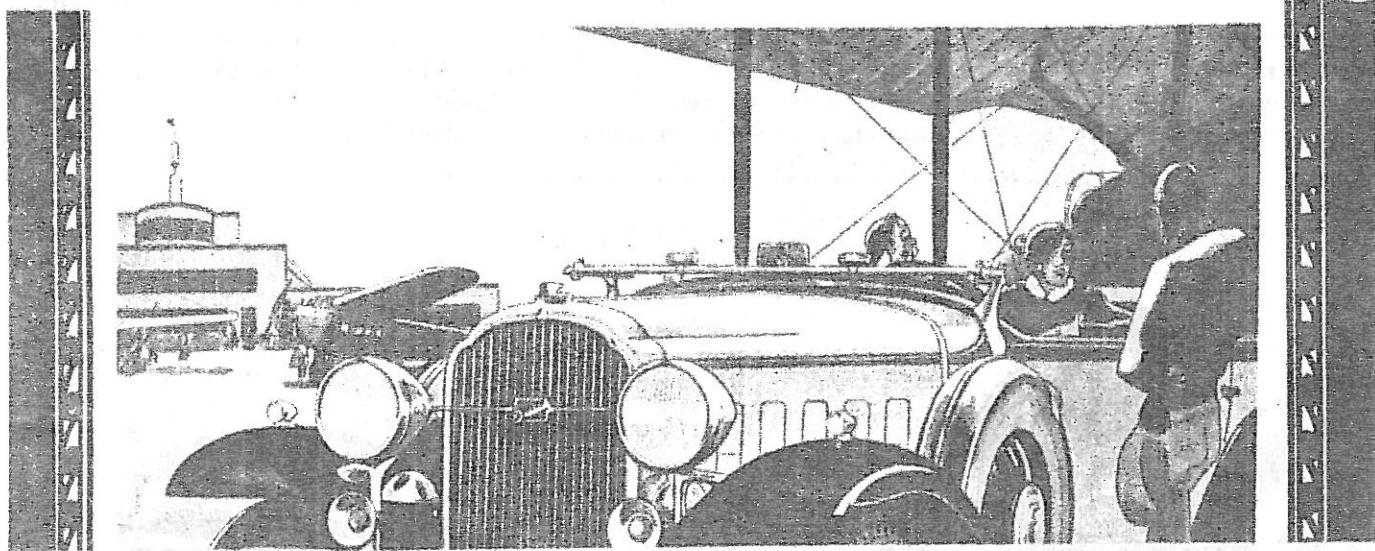
**"The Outstanding Buick  
of All Time".**

av

Tore Ødegaard, Sandefjord

Depresjonen tok helt overhånd i 1932. Det skulle vise seg at det i 1932 ikke ble solgt flere biler enn i 1918. De fleste bilprodusentene måtte se i øynene at salget ble halvert i forhold til salgstallene for 1931, dog med et unntak for Plymouth som i 1932 solgte noe over 20.000 flere biler enn foregående år.

Designmessig var 1932 et interessant år. Bilene fikk rundere linjer, brede enkle støtfangere, "drop-center" felger -slike felger som vi i dag kjenner fra moderne biler- ble mer og mer vanlige. Skjermer med "skjørt" viste seg for første gang på en av årets modeller (Graham). Frihjul og vacuum clutch var på mote. Innvendige solskjermer erstattet de gamle utvendige solskjermene såvel for å bedre linjene som for å minske luftmotstanden.



Den største nyheten på bilfronten dette året var utvilsomt Ford's introduksjon av en ny modell-serie med V-8 motor, som erstatning for den populære 4-sylindrede A-modellen. Buick's produksjon ble i 1932 redusert med mer enn halvparten i forhold til foregående års produksjon, og kun 41.522 biler ble bygget i kalenderåret 1932. Buick falt ned på 7. plass over Amerika's mest solgte merker, - forbigått av Ford, Chevrolet, Plymouth, Hudson/Essex, Pontiac og Studebaker/Rockne.

Fordi 1931, -for Buick's vedkommende-, var året for de store mekaniske forandringene (introduksjonen av den 8-sylindrede rekkemotoren som skulle leve helt til 1954), var 1932 bestemt til å bli året for de store karosserimessige forandringene. Hele modellrekken ble forandret og modernisert, mens de tekniske spesifikasjonene fra 1931 ble beholdt, med kun få og mindre endringer. Inkludert i eksteriørforandringene var en helt ny front med to utvendige forniklede horn, 10 graders skrå frontrute uten utvendig solskjerm. Panzeret fikk 5 små luker til å åpne på sidene i stedet for de vanlige ribbene. Parklyktene ble flyttet fra torpedoen til forskjermene. Grillen hadde termostatstyrt sjalusi, og var mer rund i formen enn på 1931-modellen. Karosseriets bakparti var også mer avrundet, og to baklykter ble innført som standard på samtlige årets serier.

Dog ved sammenligning av mange av de andre 1932-modellene på markedet var Buick's 1932-modeller ultra-konservative av utseende. Deres utseende henspilte seg på de saktegående og kostbare bilene fra før depresjonen, og denne likheten var ikke særlig attraktiv for de få kjøperne av automobil som fantes i de pengeløse depresjonsdagene.

## 1932 Models

<b>Series 32-50—114" Wheelbase</b>		
Model 32-55	Sport Phaeton	5 Passenger
Model 32-56	Business Coupe	2 Passenger
Model 32-56B	Special Coupe	4 Passenger
Model 32-56C	Convertible Coupe Roadster	4 Passenger
Model 32-57	Sedan	5 Passenger
Model 32-57B	Special Sedan	5 Passenger
Model 32-58	Victoria Coupe	5 Passenger
Model 32-58C	Convertible Phaeton	5 Passenger
<b>Series 32-60—118" Wheelbase</b>		
Model 32-65	Sport Phaeton	5 Passenger
Model 32-66	Business Coupe	2 Passenger
Model 32-66B	Special Coupe	4 Passenger
Model 32-66C	Convertible Coupe Roadster	4 Passenger
Model 32-67	Sedan	5 Passenger
Model 32-68	Victoria Coupe	5 Passenger
Model 32-68C	Convertible Phaeton	5 Passenger
<b>Series 32-80—126" Wheelbase</b>		
Model 32-86	Victoria Traveler Coupe	5 Passenger
Model 32-87	Sedan	5 Passenger
<b>Series 32-90—134" Wheelbase</b>		
Model 32-95	Sport Phaeton	7 Passenger
Model 32-96	Sedan	7 Passenger
Model 32-96L	Limousine	7 Passenger
Model 32-97	Club Sedan	5 Passenger
Model 32-98	Victoria Coupe	5 Passenger
Model 32-98B	Country Club Coupe	4 Passenger
Model 32-98C	Convertible Coupe Roadster	4 Passenger
Model 32-97	Sedan	5 Passenger
Model 32-98	Convertible Phaeton	5 Passenger

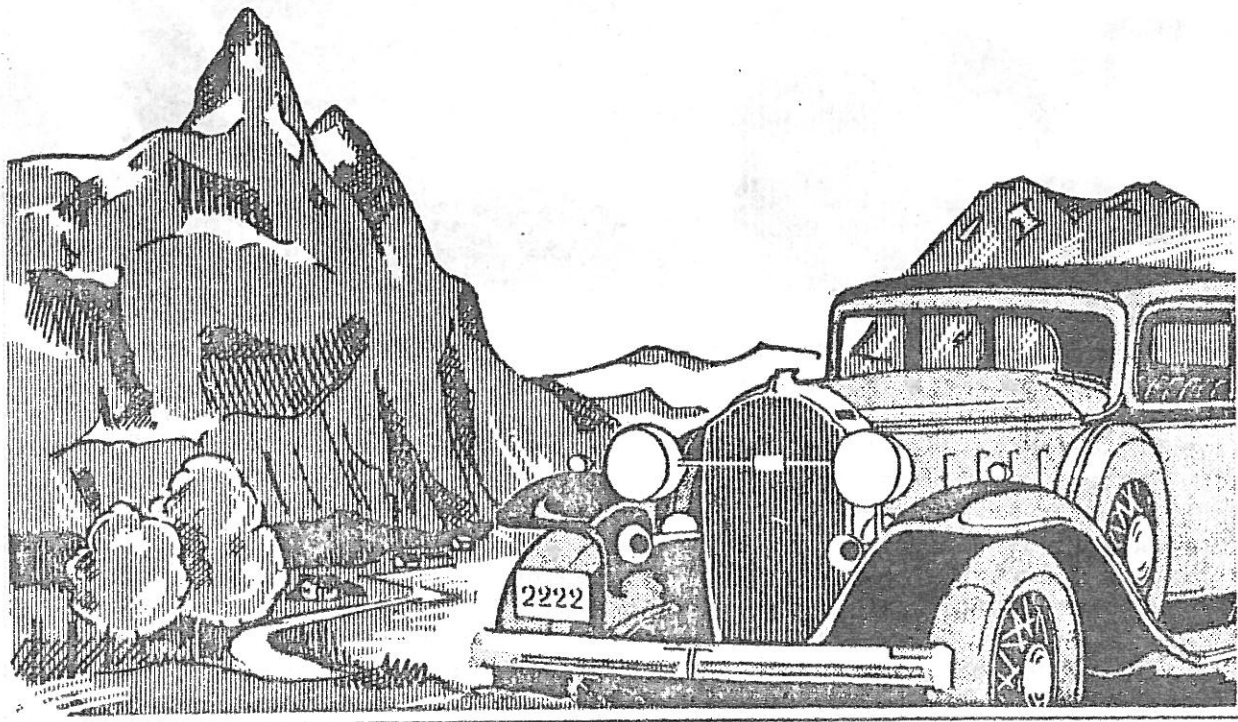
## Buick Motor Company

Division of General Motors Corporation  
Flint, Mich., U. S. A.

I 1932 produserte Buick 26 forskjellige modeller med 4 ulike hjulavstander. Serie 50 hadde 2,90 m hjulavstand; serie 60 3,00 m; serie 80 3,20 m og serie 90 3,40 m.

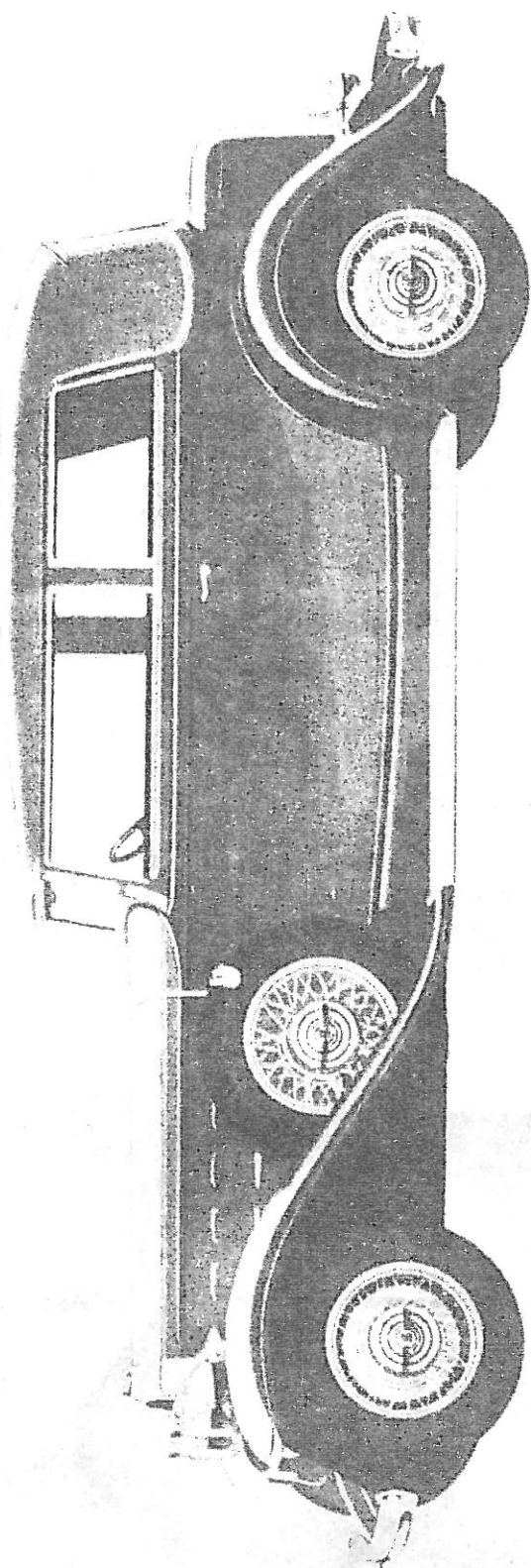
Den største mekaniske nyheten av året var "Trollmanns-kontrollen", en relativt komplisert kombinasjon av frihjul og vacuum-clutch. Denne, når den var i bruk, tillot føreren å gire uten å bruke clutchen. I 1932 ble også synkronisert gearkasse innført på alle Buick's serier, enten de var utstyrt med "Trollmanns-kontrollen" eller ikke. I tillegg, og kun for dette ene året, ble Buick utstyrt med manuelt justerbare støtdempere, s.k. "Ride Control". Alle 4 støtdempere ble justert via en spak montert på rattstammen, og tillot føreren å variere fjæringen fra hard til bløt alt etter eget ønske og vegens beskaffenhet, mens bilen var i fart. Rattstammen kunne justeres opp eller ned etter førerens ønske. Dashbordet fikk en helt ny utforming med instrumentene for første gang plassert i fronten for føreren på venstre side, i stedet for tidligere

ligere hvor de var plassert midt på dashbordet. For første gang fikk Buick også hanskerom på høyre side i dashbordet. Midt på dashbordet var forgasser-oppvarmingskontrollen, choken og den manuelle tenningsjusteringen plassert. Buick hadde forøvrig 2 tenningsjusteringssystemer for høy og lav tenning, - en automatisk og en manuell.



Buick lanserte sine 1932-modeller under slagordet "The Outstanding Buick of All Time". Tiltross for dette pompøse slagordet, sank allikevel salget som tidligere nevnt til under det halve i forhold til året før. Heller ikke Buick's omfattende salgsargumenter maktet å øke salget.

Om serie 90 ble det sagt: "Denne serien tilbyr 9 luksuriøse og forskjellige modeller, bygget for å møte praktisk talt ethvert behov for fornem transport. Hjulavstanden har blitt forlenget med 5 cm i forhold til 1931-modellen, og karosseriene er tilsvarende



THE FIVE-PASSENGER CONVERTIBLE PHAETON • MODEL 32-SIXTY-EIGHT-C

*This handsome, custom-type model for five, promises to become one of Buick's most popular cars. Its rakish top folds back easily and compactly for fine-weather driving and goes up just as easily to give closed car protection in unpleasant weather. A water proof metal trunk with chrome mouldings is built in to harmonize with body lines at the rear.*



lengre og mer komfortable. Hver modell er tilgjengelig i mange farger, med harmoniserende innvendig trekk. Det er mange muligheter til å velge interiør. Enhver detalj, såvel interiørmessig som eksteriørmessig, vitner om den omsorg Buick har vist ved å gjøre hver bil forbausende fornem. Serie 90 representerer den mest ønskede bil Buick noen gang har produsert, og som er minst like luksuriøs som mer kostbare biler.

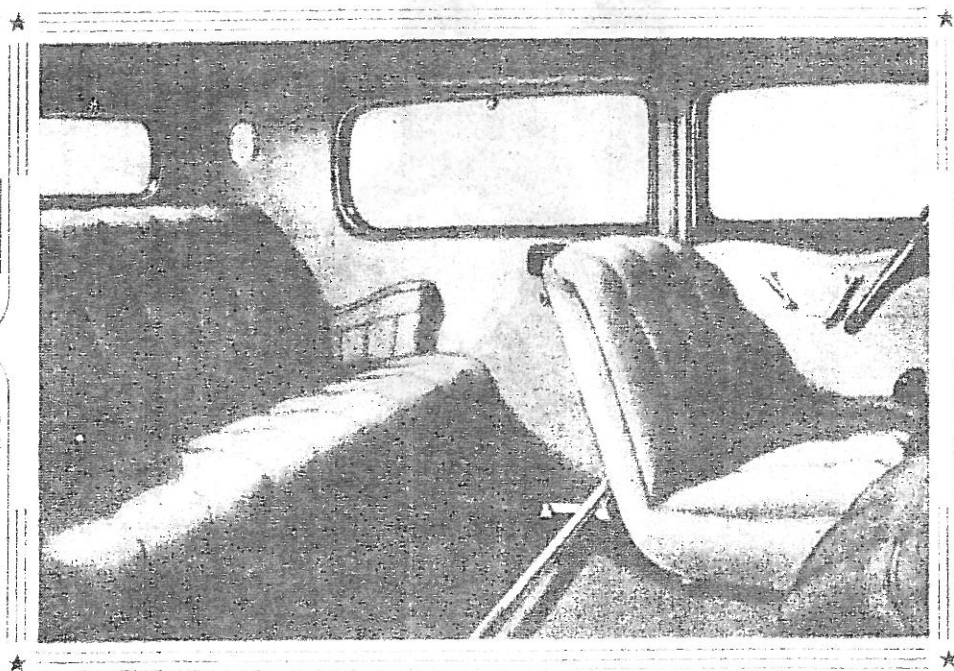
Serie 80 tilbys i to modeller. Begge to er for førere som søker etter en mindre, ikke fallt så kostbar, men likevel like luksuriøs vogn som modellene i serie 90. Hjulavstanden er også her 5 cm lengre enn på tilsvarende serie fra i fjor. Karosseriene er også lengre og mer komfortable, og som et resultat av større hjulavstand og den økte plass, er kjøreforholdene betraktelig forbedret. Eksteriøret på denne serie er preget av grasiøsitet og avansert stil, interiøret imponerer med sin smakfulle ynde. Denne serie er mekanisk identisk med serie 90. Den har den samme motoren, karosseriene kommer fra Fisher og den innbefatter ethvert mekanisk fremskritt som preger den mer kostbare 90 serien.

For de førere som ønsker Buick's kvalitet, stil, ytelse og pålitelighet i en mindre, lavere priset bil, har Buick produsert serie 60 i syv vakre og populære karosserityper. Forskjellen fra de større seriene Buick er kun i størrelsen og i noen få detaljer i interiøret. Disse syv karosseritypene blir betraktet av mange som den største suksess Buick har tilbudt sine kjøpere i sin 28-årige tradisjon som bygger av finere biler. Alle syv karosseritypene er å få i et stort antall av fargekombinasjoner. Tilleggsutstyr i interiøret eller i felger kan skaffes. Utvendige linjer er akkurat lik serie 90, bortsett fra forskjellen i størrelsen. Motoren i serie 60 er identisk i design med motoren i de to mer kostbare Buick seriene. Med normal kompresjon utvikler den 90 HK, og med høy kompresjon 96 HK.

I tillegg til serie 90, 80 og 60 tilbyr også Buick en rimelig serie, serie 50. Serie 50 tilbys i 8 forskjellige karosserityper, og med et stort antall fargekombinasjoner. Motoren er av den velkjente typen fra fjoråret, og yter 78 HK.

For automobilelskere som har sans for, og forstår å verdsette genial teknikk, gedigen kvalitet og fullendte linjer og farger, vil Buick's praktfulle 1932-modeller bli en kilde til varig glede og tilfredsstillelse. Når De har kjørt en tur i den modell, De synes best om, og prøvet det lydløse syncro-mesh gir og det nye frihjul-system, vil De være en opplevelse rikere.

Kommentarer til de nye Buick-modellers ytre er overflødige, de taler for seg selv. Det kan kanskje være tale om av rent praktiske grunner å foretrekke en modell fremfor en annen, men om dem alle gjelder at de i linjer og farver representerer det mest velpropusjonerte som til dags dato er fremstillet. Det indre utstyr svarer helt til vognens ytre. Det er luksuriøst og smakfullt."

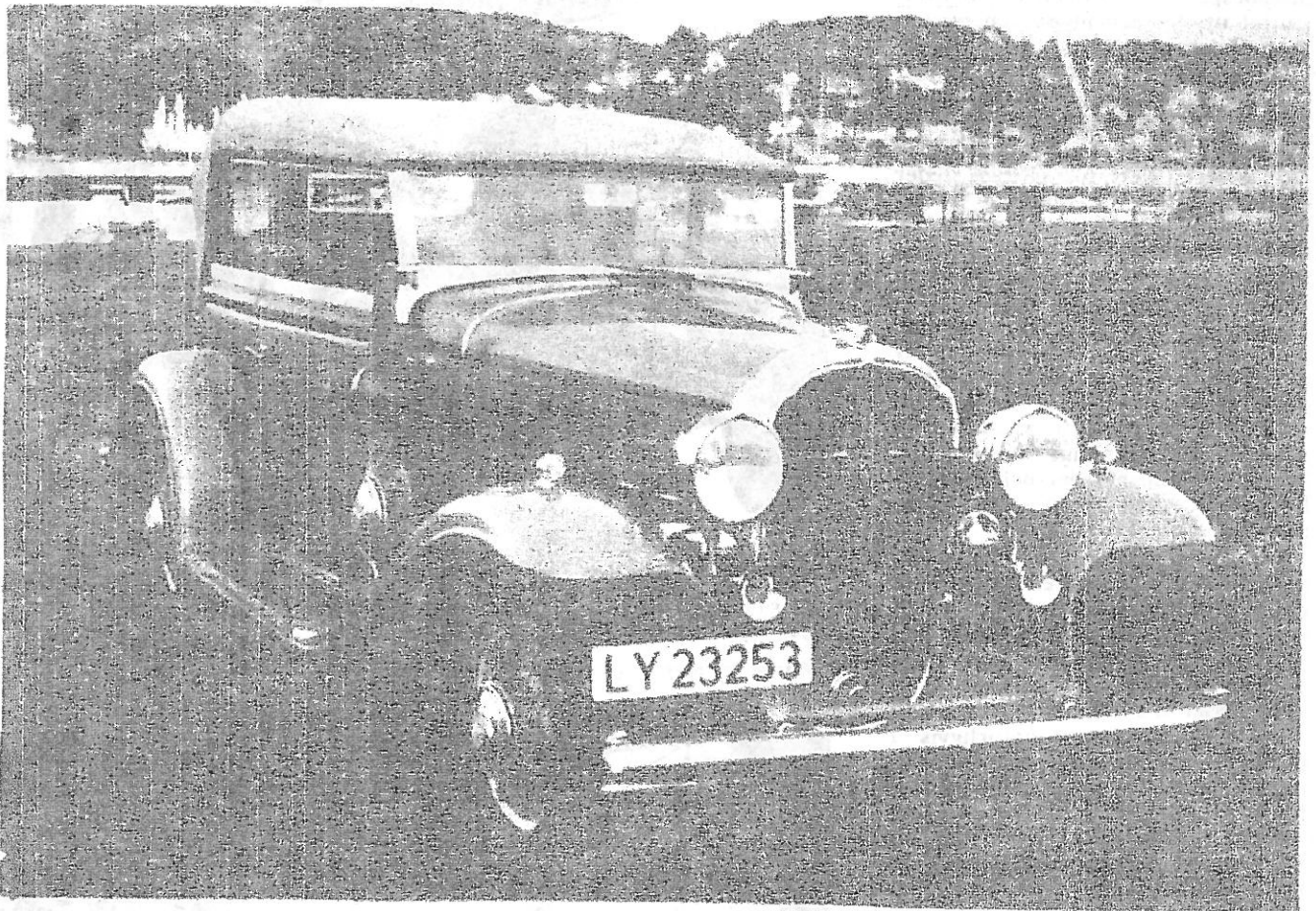


I septembernummeret av "The Buick Bugle", som er organ for THE BUICK CLUB OF AMERICA, INC., er Tore Ødegaard's 1932 Buick månedens "cover car". I sin omtale av bilen forteller Tore følgende til sine Buick-kolleger (han er selv klubbmedlem nr. 6222):

- Jeg kjøpte min Buick, en 1932 68C 5-seter "Convertible Phaeton", på ettersommeren 1976. I 1959 skiftet bilens forrige eier ut kalesjeduken med en ny, før deretter å sette bilen bort for lagring. Og slik fant jeg den 17 år senere. Etter å ha pumpet luft i hjulene og børstet en tomme støv av bilen, fylt ny olje på motoren, fylt bensin på tanken og montert et nytt batteri, startet motoren etter få sekunder.

En "68C" kostet i 1932 1310 dollars, og ble produsert i et antall av 366 eksemplarer for hjemmemarkedet, og 16 for eksport. Min vogn er en eksportmodell, og den er ifølge skiltet fra Fisher Body Co. nr. 148 med dette karosseriet. Sannsynligvis er den en av kun tre kjente eksisterende eksemplarer i verden.

Min Buick ble omlakkert i 1950, så nær opp til originalfargen som mulig, som er



lys brun. Bilen har kun gått 55.000 miles. Det arbeid jeg har utført på den er å polere lakken, utstyrt den med seks nye dekk, samt restaurert bremsene. Men neste vinter skal jeg rengjøre og lakkere chassiset og motorrommet. Bilen er meget stillegående, hurtig og kompakt på veien. Jeg har ingen problemer med 75 m.p.h., og alle instrumenter og utstyr fungerer slik det gjorde i 1932. Jeg elsker å kjøre min kraftige Buick, og bruker den såvel ved sammenkomster som i mitt arbeide på solfylte dager.

Min Buick er den eneste kjørbare 1932 Buick i Norge, og jeg vil gjerne komme i kontakt med andre 1932 Buick elere fra BCA for mulig utveksling av informasjon og fotos, fordi jeg her i Norge ikke har lyktes å finne andre 1932 Buick's å beundre enn min egen.

Tore Ødegaard.

(Artikkelen er "fritt oversatt" av MOTORHISTORIKEREN's redaktør, fra "The Buick Bugle", som Tore har lånt oss.)

Veteran-vogner har jo i mange år vært et kjent og populært innslag i den moderne bilisme. Veteran-vogn-eierne er minst like stolte av sine skinnende blanke og velstelte og fremdeles gående gamle biler, som noen bileier kan være av sin siste strømlinjede erobring.

Noe nytt i denne genren er at man er begynt å operere med veteranbegrepet også når det gjelder caravanvogner. Også på dette felt — husbilene — er det jo skjedd en ganske fantastisk utvikling. Man kan nesten si at den er skjedd i takt med den moderne husbygging og at når det gjelder enkelte finesser, spesielt i plassbesparende henseende, har overtruffet utviklingen innen den moderne husbygging.

Det er et faktum at Norge har fått sin aller første veteran-caravan, nemlig en tolv fots Eccles fra begynnelsen av tyve-årene. Denne vognen har vært å se på flere forskjellige steder i landet, og caravan-interesserte har hatt anledning til ved selvsyn å forbauses over hvordan man allerede for over førti år siden til fulle — om enn ikke i samme grad som nu — klarte å presse alt nødvendig og nyttig inventar inn på et minimum av gulvplass, eller i et hvert fall en meget beskjeden sådan. Denne veteran-caravanen har rikelig med skuffer og skap, og det innvendige utstyr og den innvendige finish i det hele tatt må ha vært en ren drøm etter tidens smak.

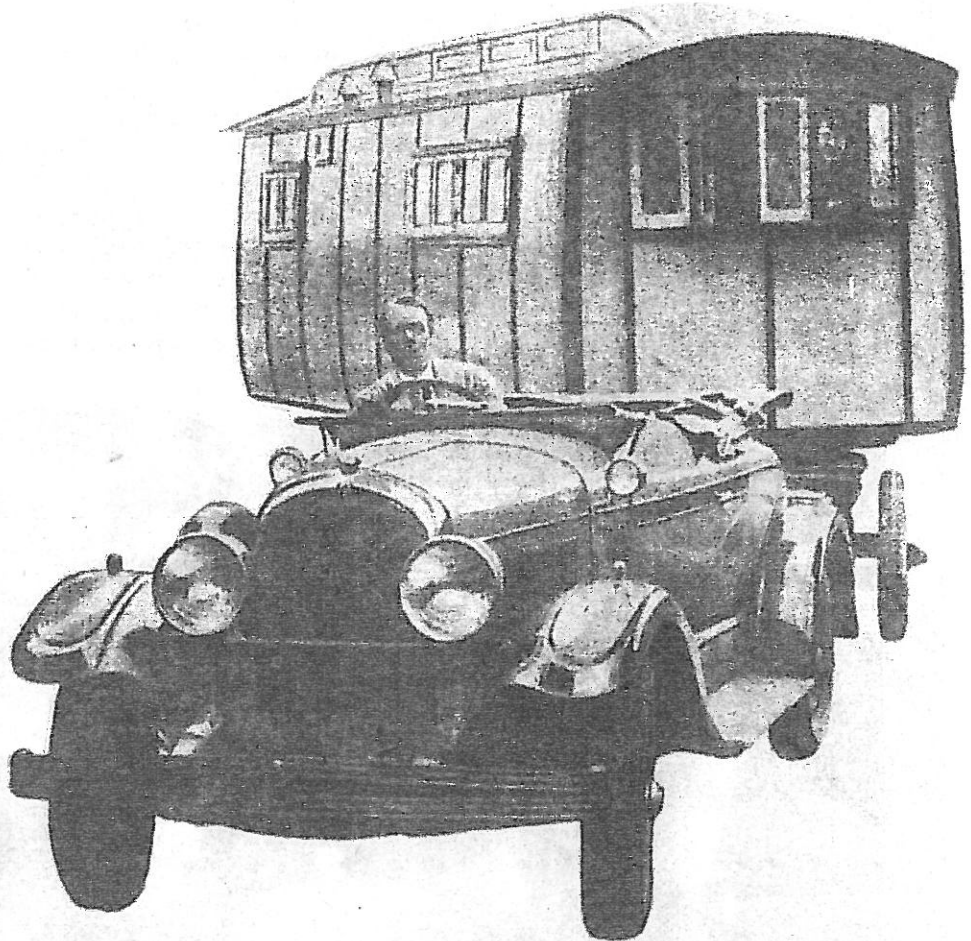
Det som kanskje slår en mest når en sammenligner med en modell som er godt og vel førti år yngre, er at den ledige gulvplass, den plass man har å bevege seg på, er blitt vesentlig større med tiden, samtidig som antall soveplasser er fordoblet.

Forklaringen ligger naturligvis i det langt rikere antall kombinasjonsmuligheter vi har i dag. Ved hjelp av fikse arrangementer tryller caravanhusmoren hver kveld frem det fornødne antall sengeplasser som er komfortable nok. Det hele er gjort på sekunder.

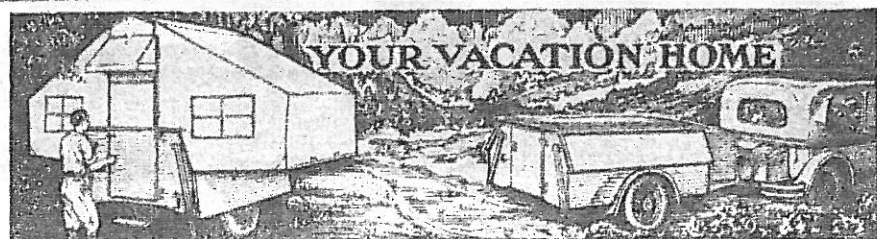
Når det gjelder kjøkkenseksjonen har jo utviklingen i de siste ti-år skapt den rene revolusjon. I et caravan-kjøkken behøver husmoren knapt flytte på bena. Hun kan stå på et sted og rekke alt hun måtte ha bruk for til matlagning eller oppvask. Vann bringes til veie ved hjelp av hånd- eller fotpumpe.

Husfaren, om man forutsetter at det er han som kjører trekkvognen, vil også erfare at det er gjort enorme fremskritt på kjøreegenskapenes område. Den moderne caravan har utmerkede kjøreegenskaper og er så lett å dra på i forhold til hva den kan romme, at alt taler for at caravanen nok vil bli et stadig mer populært feriehus.

## VETERAN-CARAVAN



Nobelpris-vinneren Sinclair Levis fotografert i sin bil med "sigöinervogn" på slep. Bildet er tatt i England, under hans bryllupsreise sammen med Dorothy Thompson.



That's a GILKIE—Complete from the real beds with inner spring mattresses, to kitchenette with insulated ice box, they afford a regular home—Safe—Comfortable—Economical. *Easy to set up, quick to pack up*—Anywhere, everywhere, over good roads or back trails, the GILKIE Camp Trailer faithfully follows in the tracks laid down by the rear wheels of your car.



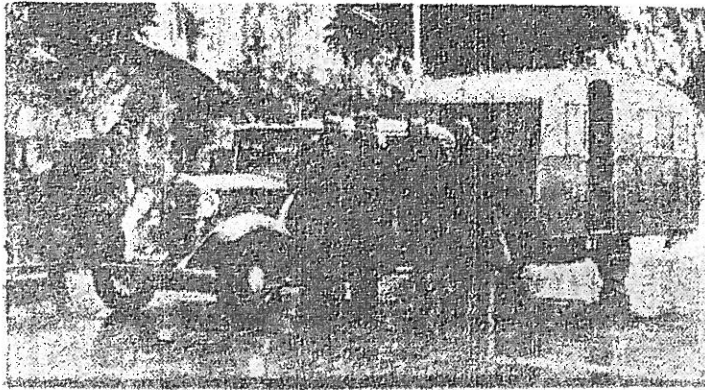
Write for your copy of our 1932 Catalog. Know more of the pleasures and health of living out of doors—the GILKIE Way.

**E. P. GILKISON SONS CO.**

1326 WABASH AVE., TERRE HAUTE IND.

En amerikansk annonse fra 1932.

# Caravan-farten opp 130 prosent på 40 år



Det er ikke bare bilene, og for den saks skyld også veiene, som er blitt hurtigere med årene. Campingvognene har utviklet seg i takt med bilene og veiene, noe som fremgår med all tydelighet av denne historien.

I 1933 ka en Hillman med en Eccles-caravan på slep ut på den lange reisen Glasgow—Monte Carlo. Hensikten var selvsagt å tilbakelegge veien hurtigst mulig, og vel fremme fant de at gjennomsnittshastigheten hadde vært 37,6 km/t. Vel 40 år senere kjørte en Chrysler 180 med en Eccles Topaz på slep den 4.200 km. lange ruten Glasgow—Monte Carlo—Glasgow, altså dobbelt så langt, og denne gang var gjennomsnittsfarten 83,8 km/t med 136 km/t som høyeste fart på en strekning.

Vanlige bilister på ferie bør imidlertid ikke forsøke å sette hastighetsrekorder med caravan, da kan ferien komme til å få en brå slutt!

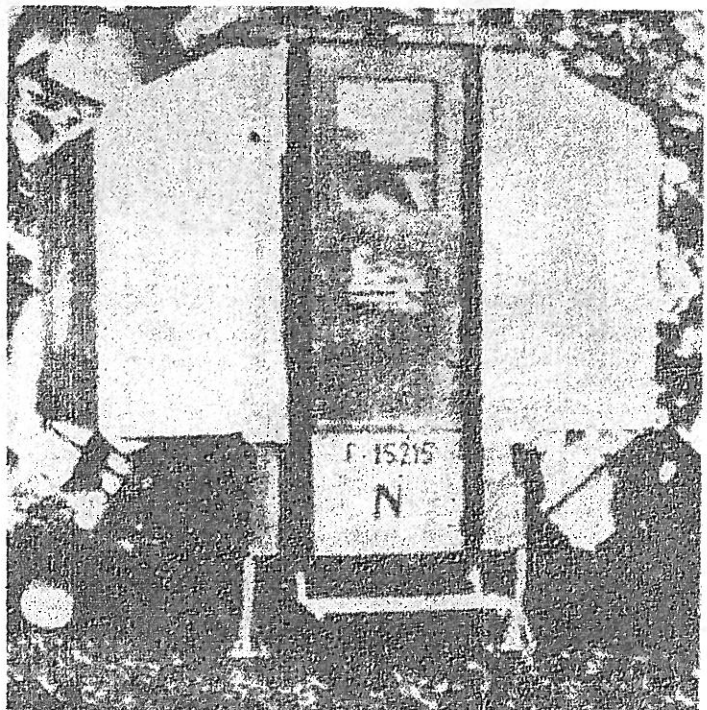
## Norges eldste campingvogn bygget av Kongsberg-mann

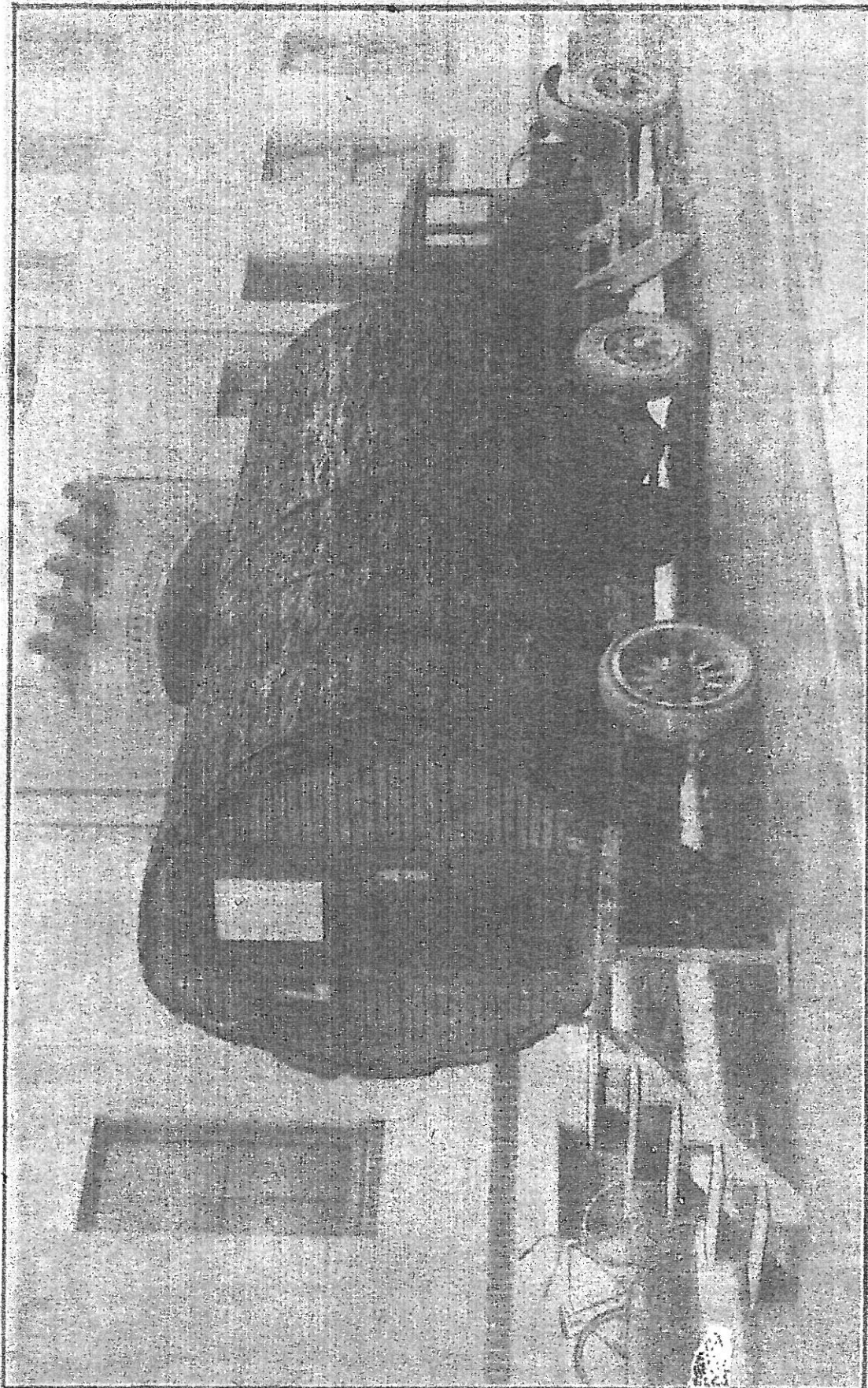
Norges eldste registrerte campingvogn er selvkonstruert og selvbygget av Kongsberg-mannen Finn Lønnqvist i 1936, og det blir anledning til å studere den nærmere på Norges caravanprodusenters og importørers forenings årlige mønstring på Sjølyst i Oslo i slutten av måneden. Finn Lønnqvists campingvogn er sammenleggbare. Den er bygget av finérplater og har et telt av melsekker. Hele vognen kan legges sammen på få minutter og går som en kasse etter bilen.

Campingvognen er fremdeles registrert og fullt brukbar. Lønnqvists oppfinnelse er på sell og vis «forløper» for vogner som ble serieprodusert i Norge mange år senere.

På Sjølyst-mønstringen vil ellers godt og vel 50 forskjellige caravan-modeller bli presentert. Foruten caravans omfatter utstillingen sammenleggbare campingvogner, varetilhengere, forteit, tilhengerfester, kjøleskap til campingbruk, forskjellige toalett-systemer, vognunderstell og akslinger.

Blant de mange nyheter kan nevnes en finsk caravan med badstu, et par vognserier fra Tyskland og Sverige som introduseres på det norske marked for første gang, og nye utgaver av de fleste kjente merker.





"Et merkelig hus" står det i overskriften til teksten som ledsaget bildet vi viser på side 12; et bilde vi fant i et eksemplar av "ALLERS" fra 1920-tallet. Og vi leser videre-:

"En Mississippi-farmer, mr. Walde, bröt op fra sit hjem og drog vestover til han havnet i staten Washington. Her fant han forholdene i mange retninger forskjellige fra de østlige staters, og han kunde fortelle om mangt og meget som hans gamle venner i øst optok med en viss skepsis, blandt annet beretningene om de kjempetrærne som skogene huset. Som ekte amerikaner besluttet mr. Wade sig efter en tids forløp til å gjøre ende på mistroen og gi syn for saken, og det gjorde han på en meget original måte: han omdannet simpelthen et av kjempetrærne til et hus, transporterte dette på lastebilunderlag gjennom statene til sin gamle boplass og overbeviste således skeptikerne om at han ikke hadde overdrevet med hensyn til størrelsen. Treet som han valgte til sit hus var bortimot 500 år gammelt, over hundre meter høit og tre meter i gjennemsnitt. Av dets stamme tok han en blokk på vel fem meters lengde og begynnelsen til arbeidet var boringen av et fem centimeters hull gjennom midten; hullet blev så forstørret ved brenning inntil man kunde gå igang med øks og elektrisk sag, og efterat tre mann hadde arbeidet på det i fem uker var uthulingen tilendebragt. Nu kom det lettere arbeide med å sette endevegger og dører i og innrette plassen på den mest praktiske måte, noget amerikanerne er mestre i. Eiereren forsikrer at det er den hyggeligste to værelses leilighet man kan ønske sig, med bad og elektrisk lys, og det lille interiør man nedenfor får innblikk i er da også særdeles tiltalende. Pene blokkhus er jo nutildags ikke noget sjeldent, men at et slikt kan rummes i en uthult trestamme gjør dette Washington-hus til en severdighet.



Det indre av det eiendommelige tømmerhus er som man ser smakfullt og praktisk innredet. Der er både bord og buffet, belysningen er elektrisk, men beboerne anvender en oljeovn til kokning. Dessuten er der to køieplasser, liksom der er tenkt på garderobe til tøiet.

---

## Trøndelag Veteranvognklubb

---

Stiftet 1972 • Postboks 2196 • 7001 Trondheim

Vi lovte i forrige nummer å bringe Trøndelag Veteranvognklubb's terminliste for kommende sesong (forøvrig Norges desidert tidligste offentliggjøring av kommende sesongs arrangementer). Her er listen; noter på 1978-kalenderen!

### VÅR:

Søndag 28. mai:

Lørdag 24./Søndag 25. juni:

PO-løp fra Kongsgården.

DOVRETREFF på Hjerkinns i samarbeid med klubbene på Lillehammer og Stranda.

### HÖST:

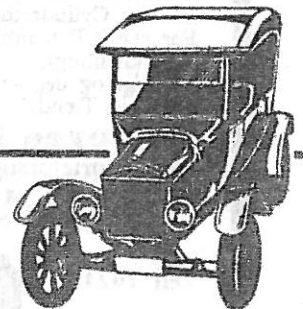
Søndag 27. august:

Søndag 10. september:

Landtur til foreløpig ubestemt sted.

Rebusløp i Trondheim og omegn.

---





# DE KØRER KOMPLET I BLINDE

saafremt De ikke har Automobilet monteret med et

## „Boyce Moto-Meter“

Langt de fleste Kvaler og Driftsforstyrrelser ved en Motor hidrører fra Overhedning, hvad enten nu Overhedningen har den ene eller den anden Aarsag, og de fleste Automobilister har ikke — og kan ikke have — saa stærk »Føling« med deres Motor under Kørslen, at de kan mærke en Overhedning finder Sted.

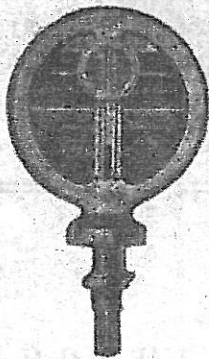
Det er først naar et eller andet er sket — og saa er det for sent — at De opdager, en Skade har fundet Sted.

„Boyce Moto-Meter“ giver Dem derimod et synlig Tegn, førend en Skade opstaar. „Boyce Moto-Meter“ er som en Læge, der føler Deres Puls efter eller tager Deres Temperatur, idet „Boyce Moto-Meteret“ til enhver Tid viser Motorens Konstitution og altid er paa Vagt overfor den mindste Forandring i Motorens Funktion.

„Boyce Moto-Meteret“ der anbringes i Kølerproppen, er nemlig stadig for Deres Øjne under Kørselen, og det røde Fluidum vil uvægerlig reagere og hæve sig til Farepunktet, førend en Katastrofe sker, saaledes at De i Tide kan afværge den.

Nedenanført gives en kort Oversigt over en Del Aarsager, som foraarsager Overhedning, og som derfor øjeblikkelig vises paa „Boyce Moto-Meteret“:

Mangel paa Olie i Motoren.  
Daarlig Olie.  
Utætte eller forbrændte Ventiler.  
Fastbrændte Stempelringe.  
Ophørende eller mangelfuld Funktion af Oliepumpen.  
Ophørende eller mangelfuld Funktion af Vandpumpen.  
Mangel paa Vand i Køleren.  
Forstoppet Køler, Vandpumpe etc.  
Utætheder ved Køle- eller Smøresystemet.  
Snavset Cylindertop.  
For stærk Benzinblanding (fejl Karburatorindstilling).  
Daarligt og uegnet Brændselsstof.  
Fejlagtig Tændings- og Ventilindstilling.



Friktion i Kraftoverføringen (Bremses, der hænger)  
Sprængt Ventilatorrem.  
Ventilatorrem, der glider etc. etc.

Det betaler sig derfor i Løbet af kort Tid at anskaffe sig et „Boyce Moto-Meter“ og disse findes paa Lager i forskellige Størrelser og Udstyrrelser, men fungerer dog alle lige tilfredsstillende.

Standard Model.....	Kr. 60.
Universal Model .....	„ 45.
Junior Model .....	„ 30.
Midget Model .....	„ 15.
Tractor- og Lastvogn Model.....	„ 80.

„Boyce Moto-Meter“'s til Indbygning i Instrumentbordet samt til Flyvemaskiner, Laboratorieforsøg etc. fra Kr. 125 til Kr. 350.

„Boyce Moto-Meter“'s faas hos enhver Grossist i Automobiltilbehør samt i enhver velassorteret Automobil- og Motorcykleforretning i Danmark eller direkte hos Generalrepræsentanten for Danmark:

Telf. 7024  
Telegram-  
Adresse:  
Auto-  
hersleb.

# Hersleb Christiansen & Co

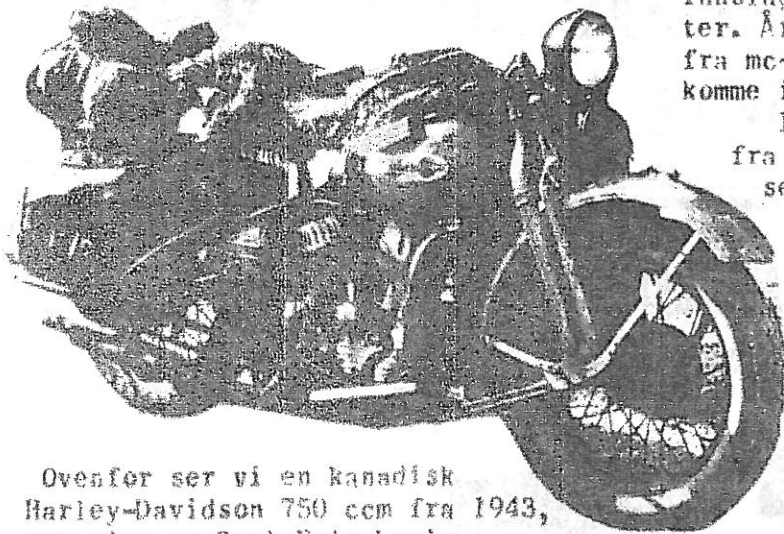
Rådhuspl. 77  
København B

Telf. 7024  
Telegram-  
Adresse:  
Auto-  
hersleb.

Forlang „Boyce Moto-Meter“ Brochuren, der tilstilles gratis.

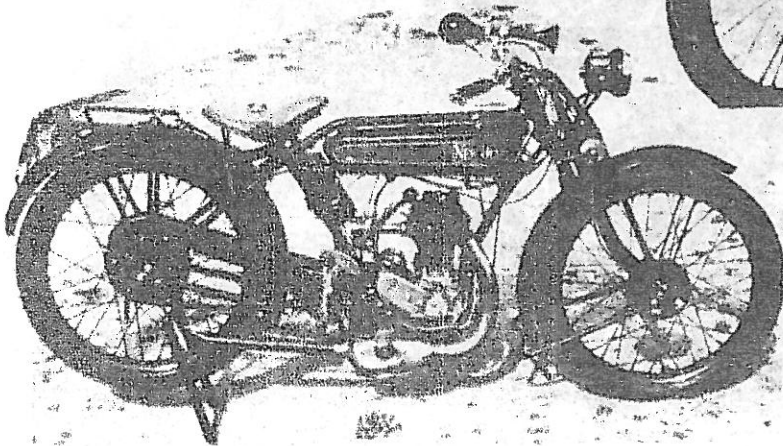
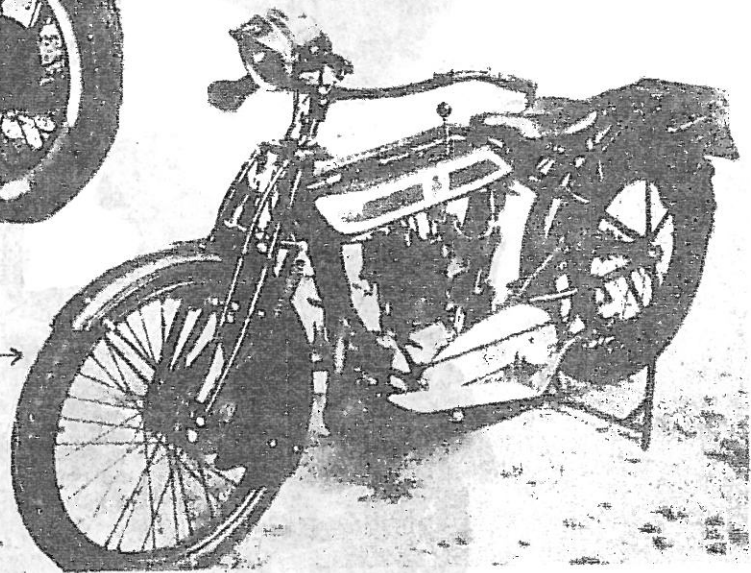
Vi innrømmer at vi savner et sterkere innslag av mc-deltagelse på våre arrangementer. Årsakene til den manglende oppslutning fra mc-hold kan være flere, og vi skal ikke komme inn på dette her.

Imidlertid skal vi bringe noen bilder fra et s v e n s k mc-løp, (det viser seg stadig nødvendig å ty til Sverige i veteran-sammenheng!), - hver deltakelsen ved løp o.l. synes noe bedre.



Ovenfor ser vi en kanadisk Harley-Davidson 750 ccm fra 1943, som eies av Carl-Eric Lewin.

Klenodiet til høyre er en 1919-modell Rover 3½ hp, eiet av Harald Porry.



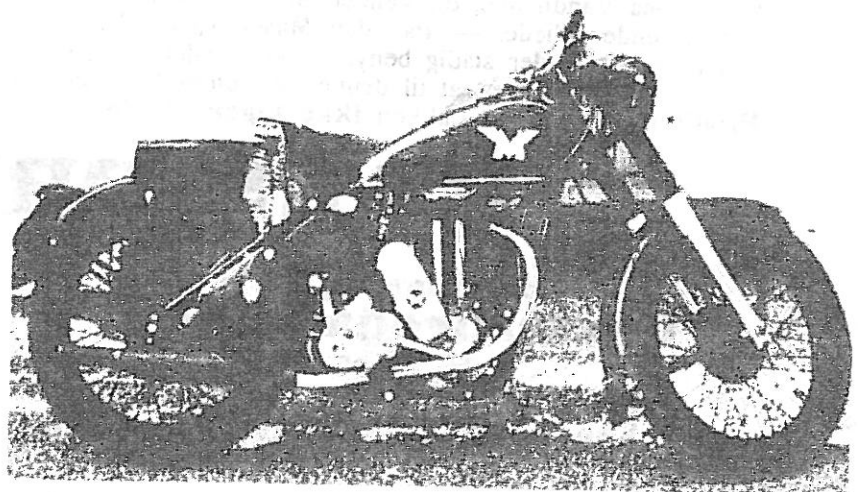
1924 New Hudson er vel ikke "hverdagskost" i Sverige heller, - den vi ser til venstre eies av Alf Laver fra Solna.



Og fra Linköping kommer Esko Rautanen, eieren av denne 1941 Matchless.

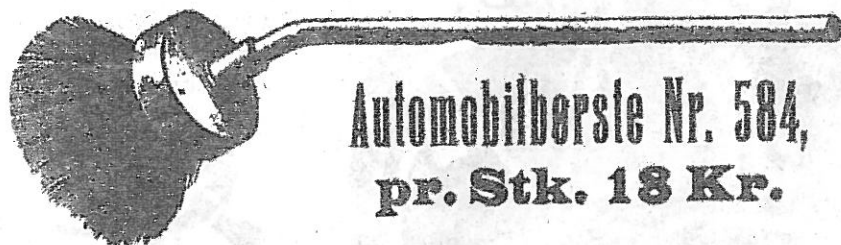
Samtlige av disse mc'ene startet i samme løp, hvor det ialt deltok 11 motorsykler.

Så lær av "söta bror"...

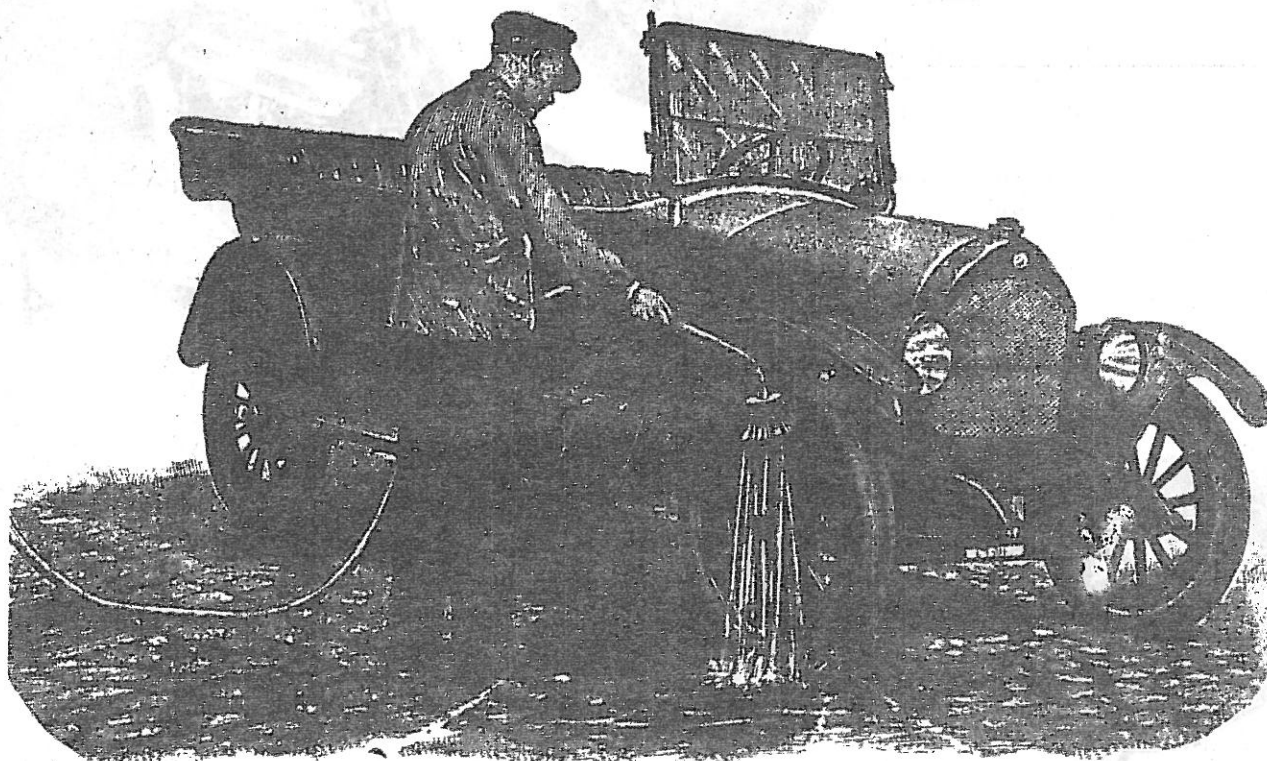


# Moderne Automobilvask

sparer Tid og Arbejde



Automobilbørste Nr. 584,  
pr. Stk. 18 Kr.



Vi har lanceret en ny og praktisk Maade at rengøre Automobiler. — En almindelig Slange skrues paa Vandhanen, og Vandet føres ad Slangen ind gennem en Børste, saaledes som det ses paa ovenstaaende Billede. — Paa den Maade vaskes Vognen paa den halve Tid og bliver langt renere end ellers, fordi der stadig benyttes rent rindende Vand.

Det bemærkes, at til denne ny Automobilbørste kun er anvendt Haar af en passende Blødhed, saaledes at Lakken ikke tager Skade.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.

Hovedforretning:  
**Vesterbrogade 54**  
Telf. 2625.

Filial:  
**Nygade 2**  
Telf. 4375.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende.



innbyr til

# motorhistorisk årsfest

**lørdag 21. januar kl. 18**

**i "Z-kro" selskapslokaler**

i Kobbervikdalen v/E-18 like syd for Drammen.

Middag serveres klokken 18.30 (presis!) og består av

**Meny:** Champignon-suppe, svinestek, karamellpudding,  
½ pils (eller rødvin), kaffe.

Pris pr. kuvert kr. 95,-

Bindende påmelding og forskuddsbetaling innen **ONSDAG 4. JANUAR '78**  
til arrangementskomiteens formann Rolf Viktor Hansen,  
3093 HILLESTAD. (Telefon (033) 50 193.)

Velkommen til en hyggelig årsfest!

arr. kom.,  
MHK - DRAMMEN.

----- KLIPP UT OG SEND I UTFYLT STAND -----

Jeg/vi ønsker å delta på "MOTORHISTORISK ÅRSFEST 1978" :

1: .....

2: .....



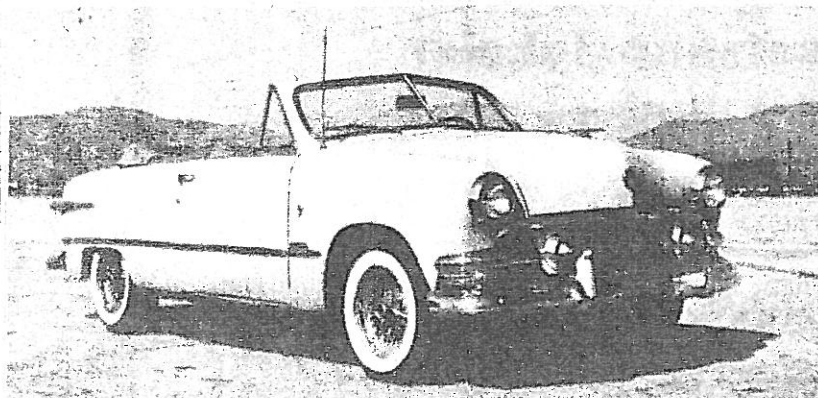
# NORSK VETERANVOGN KLUBB

Torsdag 17. november avholdt NORSK VETERANVOGN KLUBB sin generalforsamling i klubbens møtelokaler på Ramstadsletta. Fremmøtet må sies å være uvanlig svakt, med bare knapt 30 av klubbens nesten 600 medlemmer tilstede.

Ved valget ble Olav Brennsund enstemmig valgt til klubbens nye formann etter Björn Petter Gjerdrum, som ønsker å trekke seg fra styret. (Gjerdrum var forøvrig ikke tilstede, idet han lå tilsengs med influensa.) De øvrige styremedlemmer ble: Halfdan Prösch, Ottar Myhre, Per Öyvind Selvik, Knut Samuelson. Varamenn: Ole Nordbø, Sveinung Lie, Dag Johannesen. Revisor: Tor Wollébæk. I VP-redaksjonen: Trygve Krogsæther og Ole Kr. Hægen.

\*\*\*\*\*

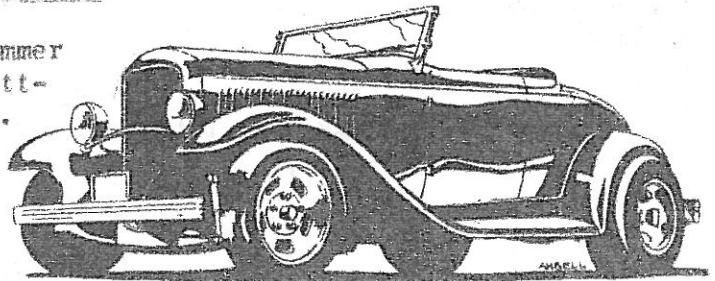
# Wheels



Svenskene får det til... Den 1. september var et nytt svensk bilblad i handelen, med navnet WHEELS.

I forhåndsmøtet varsler utgiver et blad som skal omhandle amerikanske biler fra tidsrommet 1930-1950; såvel originalutgaver som allehånde avarter som "street rods" dragsters etc.

Bladet blir solgt gjennom Pressbyrå og vil koste sv.kr. 6,90 i



løssalg. Det vil komme ut ytterligere ett nummer år, meldes det, (ca. 1. november), og fra nyttår skal bladet gis ut med et nummer pr. måned.

Det blir anledning til å abonnere, noe som vil koste sv.kr. 60,- pr. år.

## MÖTER 1978

Dersom intet uforutsett inntreffer som kan forskyve vår møteavvikling, vil medlemsmøtene i MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN for 1978 bli avholdt etter nedenstående terminliste - :

TIRSDAG	3.	JANUAR	TIRSDAG	6.	JUNI
TIRSDAG	7.	FEBRUAR	TIRSDAG	5.	SEPTEMBER
TIRSDAG	7.	MARS	TIRSDAG	3.	OKTOBER
TIRSDAG	4.	APRIL	TIRSDAG	7.	NOVEMBER
TIRSDAG	2.	MAI	TIRSDAG	5.	DESEMBER

(Kryss av datoene med rødt på kalenderen..!)

# ANNONSER

## SELGES:

CHEVROLET 1934 4-dørs 5-seter sedan, alt komplett, selges.

## KJØPES:

Ønsker å kjøpe CHEVROLET varebil 1930-34, helst også en 2-seter av samme.

T. Wold-Anthonson,  
Jupiterveien 7, OSLO 4. tlf. 21 95 84

## SØRES:

Ait i deler til STUDEBAKER 4-dørs sedan mod. EU 1927 (eller 1926 standard six).

Termod Brenna,  
3400 TRANBY.

## SELGES:

1933-modell HORCH 4-dørs sedan med V-8 motor. Godt restaureringsobjekt.

henv. Svein Storsveen,  
Hestehagen 1, 1360 NESBRU.  
tlf. (02) 70 00 70.

## SELGES/BYTTES:

Motor, gearkasse, aksler og en del smådeler til PEERLESS 1929-mod. selges eller byttes i deler til ESSEX 1929-modell.

Jeg trenger spesielt lykter, dørhåndtak, vindussveiver og forsete, men alt av deler til denne bil er av interesse.

Tor Vaksdal,  
Olaf Eldsæthersvei 18,  
1720 GREÅKER.

## KJØPES:

Til WHIPPET Six 1929:

-Frontruteramme, kalesjestativ, Tillotson forgasser, Gabriel snellestøtdempere, instrumenter, parklykter på torpede.

Øyvind Gladhus, 3550 G Ø L.  
tlf. (067) - 76 100, linje 323 kl. 8-16.

## KJØPES:

Dårlige 19" dekk på feig til Ford A, som skal brukes til transport av understell under restaurering.

Kjell Wang-Henrichsen,  
Hagaveien 16 J, OSLO 9. tlf. 10 54 84

## SELGES:

Opel Olympia 1939-mod. 2-dørs sedan.

Ragnvald Ödegaard,  
Rute 2296 (Eikhaugen),  
3074 SKOGER.

## BYTTES/KJØPES:

Bakreservehjulsholder for CHEVROLET 1931, eller opplysninger om denne. Seter til åpen CHEVROLET '29-31. 3 utvendige dørhåndtak til åpen CHEVROLET '31 (de er like fra '27-31. Til CHEVROLET '26 touring: Stålradiatorcappe, panser, bakskjermer, frontruteramme, amperemeter og oljetrykkmåler, reservehjulsholder.

HAR: Ett utvendig og flere innvendige sveivehåndtak til CHEVROLET '31-32. Div. understell-, motor- og karosserideler til CHEVROLET '26-27 og '29-31. 5 st. 18" ståleikehjul for CHEVROLET. 4 gode hjulkapsler til '36-modell. 2 nye hjulkapsler til '39-modell. Kingboltsett til '33-mod. standard. Nye tenningsdeler til de fleste bilmerker fra 30-tallet. Er dessuten interessert i å komme i kontakt med eiere av deler eller hele åpne CHEVROLET'er.

Thomas Gunnar Öye,  
3540 NESBYEN. Tlf. Nesbyen nr. 1.

## SELGES:

2 kompl. hjul m/sommer-radialdekk 155SR12 til Opel Kadett A (1963-65), rimelig.

## KJØPES:

Pent brukt parafin/olje-kamin, helst med "dagtank".

henv. MOTORHISTORIKEREN's red.

..... det hadde vært plass til flere annonser denne gangen også.

Vi venter fremdeles på d i n annonse!



## Lissen Plugs pass the third - season test

*growing army of expert motorists  
acknowledge modesty of  
signed GUARANTEE*

Practical driving, actual motoring over all sorts of roads in all sorts of cars, gives plugs the real test. And this sort of use, season after season, has definitely demonstrated the unusual merits of Lissen Mica Sparking Plugs.

Lissen Plugs are built to bear the wear. Scientific design, coupled with staunch construction, gives them unlimited stamina—ready for every stress and strain.

Now many motorists have proved for themselves that Lissen Plugs make their engines start more easily, show more power, run more smoothly, go further—on less petrol.

They say the Signed Guarantee is far too modest. But the guarantee is only intended to give the motorist confidence during the vulnerable period—the first year. After that the motorist knows how good Lissen Plugs are—his engine tells him.

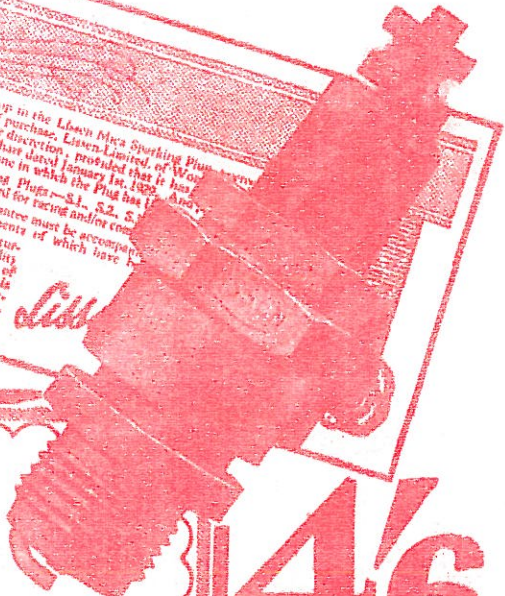
And they cost shillings less than any comparable plug.

*It pays to pay less and fit—*

# LISSEN

## THE ALL - BRITISH MICA PLUG

*There's a written guarantee with every standard Lissen Plug.*



# 4/6

EACH

### SOME WIDELY USED TYPES

**TYPE H1.** Suitable for most motorcycle engines where a standard reach plug is used.  
Price 4/6

**TYPE H2.** Suitable for most motorcycle engines where a long reach plug is used.  
Price 4/6

**TYPE HH1.** Suitable for Super Sports engines.  
Price 7/6

**TYPE S1.** For most cars where any plug of standard reach is used.  
Price 4/6

**TYPE S2.** Specially made for Morris engines, but suitable for most cars which take a long reach plug.  
Price 4/6

**TYPE S3.** For most American cars where a standard reach plug is used.  
Price 4/6

**TYPE S4.** For most American cars where a long reach plug is used.  
Price 4/6

## LISSEN LIMITED

Worple Road,  
Isleworth, Middlesex.