

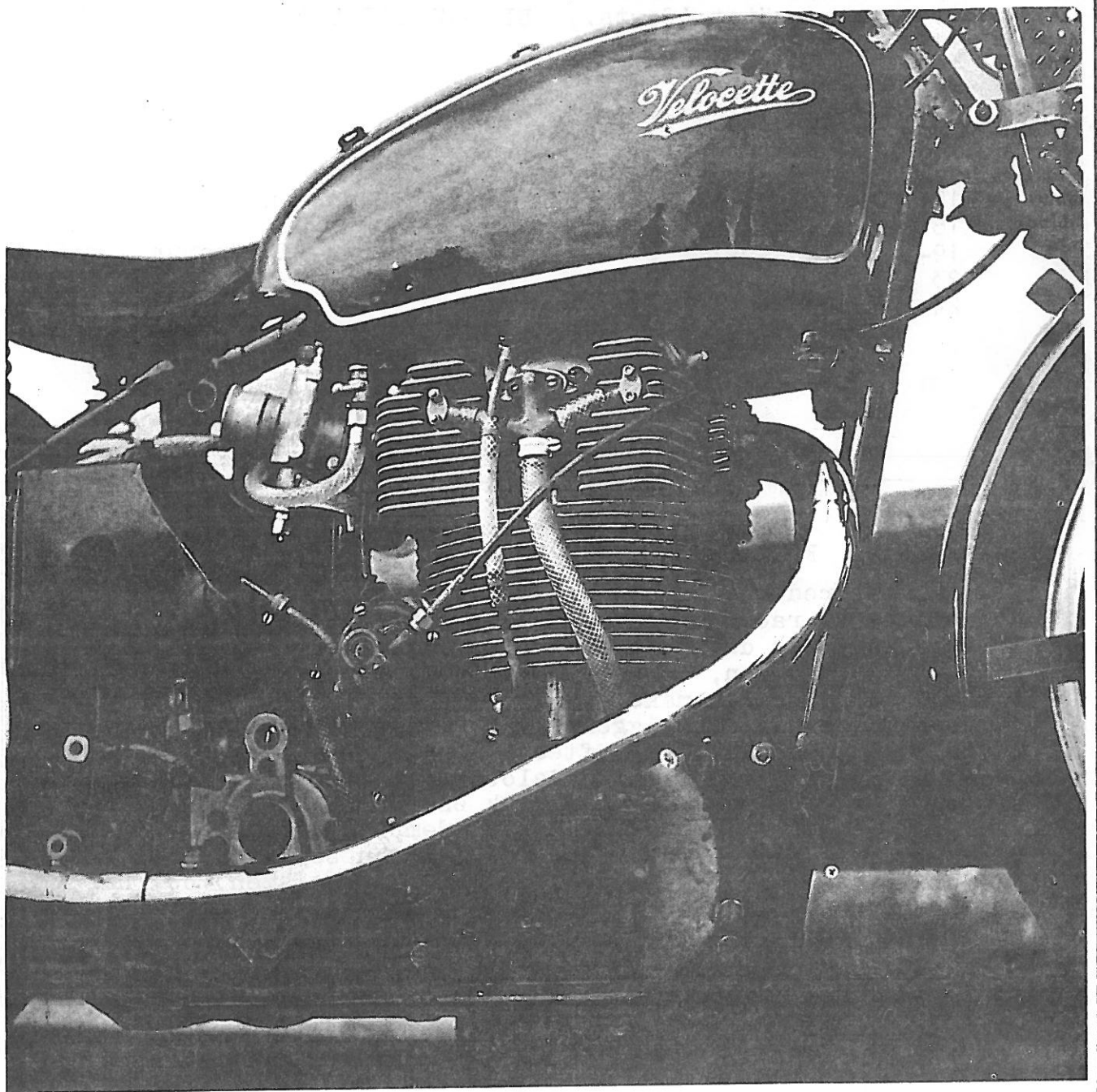
# GAMMELBIL -



NR. 1 · 1975 4. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV  
GAMLE AUTOMOBILER  
OG MOTORCYKLER

● *posten*



**Motorhistorisk klubb · Drammen**

DETTE NUMMER INNEHOLDER-:

- side 1 : Forsiden  
2 : Innholdsfortegnelse  
3 : Redaksjonelt. Adresser  
4 : Referat, desembermötet  
5 : Om myggen som ble til en elefant  
6 : Noen råd om tauing, sleping og transport av gammelbil  
7 : (forts)  
8 : (forts.) Styremötereferat  
9 : Månedens veteran. Neste möte  
10 : styremötet (forts.) DIVERSE NOTISER  
11 : Austin Seven  
12 : -- " --  
13 : -- " --  
14 : -- " --  
15 : MC-siden  
16 : forts fra side 5.  
17 : En meningsytring fra Hans Öye, Nesbyen  
18 : Den første Mercedes anno 1901  
19-22: Jan Vestre's lister over veteran-litteratur  
23 : Annonse siden  
24 : Baksideannonsen

-0-0-0-0-0-0-0-0-

FORSIDEN:

Den 1-cylindrede Velocette-motoren var i mange år en fryktet åpenbaring på racerbanene. Spesielt imponerende i forhold til utseendet er denne forstørrede versjon av KTT som ble kjørt i 500-klassen, straks før krigen. Fabrikkmotoren hadde doble overliggende kamakslar (mot 350 ccm KTT som i salgsutgaven hadde enkel overliggende kam). Driften foregikk i begge tilfeller med vertikalløftestang og tannhjulsveksel. Det eksemplar av 500 ccm fabrikk-Velocette som sees på bildet, ble kjørt av Ted Mellors som foretrakk en rett og stiv bakramme, mens originalversjonen hadde en luftdempet hydraulisk virkende svingarmsfjæring, -en grunnkonstruksjon som Velocette, på samme måten som den halvautomatiske gearmekanismen, de har sluppet fra seg til all verdens mc-fabrikker.

- Mer Velocette-stoff på MC-siden (s. 15).

# GAMMELBIL - posten

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

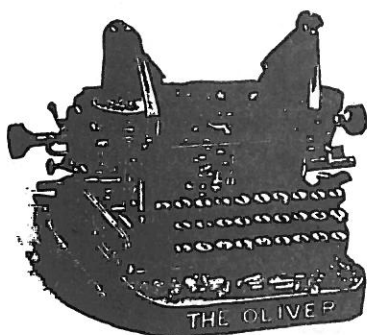
NR. 1/1975 (nr. 22) -Januar- 4. ÅRGANG

## REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN

(Ved abonnementsbetaling og øvrige henvendelser benyttes denne adresse.)

ÅRSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-



## Redaksjonelt

Så har vi igjen tatt steget inn i et nytt år, og har atter gitt oss de uunngåelige funderinger ivold om hva nå det nye året vil bringe. Visse planer og forsetter har gjerne de fleste ved et årsskifte; -noen blir også innfridd, mens de øvrige ofte bare forblir planer og forsetter som etterhvert hylles inn av dette reddende "glemselens slør"...

Spådommer om fremtiden bør vel egentlig de fremsynte ta seg av. Om vi nå allikevel skal gi oss ut på profetier, tror vi å kunne forutsi en ytterligere fremgang for "Motorhistorisk Klubb - Drammen" i året som kommer. Tendensene går ihvertfall så avgjort i denne retningen ved avslutningen av 1974....

Hva "Gammelbil-Posten" anbelanger (sistnevnte uttrykk er lånt av 91 Stomperud!), vil vårt siktemål være å utkomme med 10 nummer også i 1975 (såsant vi ikke får begge armene gipset eller det som verre er!) Hvorvidt det måtte bli noen forandringer i avisens utførelse og trykk, kan vi ikke si noe om. Dette er først og fremst avhengig av forholdet mellom prisene på papir og trykkmateriell og innholdet av redaktörens pengepung. Godt nytt år!

red.

## MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193. Strömsö. 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24.

Stiftet 18. okt. 1972



### KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, Boks 174, 3430 SPIKKESTAD.  
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollv. 34c, 3400 LIERBYEN.  
SEKRETER: Björn S. Nilsen, Jonsokvn. 22, 3000 DRAMMEN.  
KASSERER: Tore Ödegaard, Nordbyveien 91, 3000 DRAMMEN.  
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Arbeidergt., 3050 MJÖNDALEN.  
STYREMEDLEM 2: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJÖNDALEN.  
-Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år.-



OM MYGGEN SOM BLE TIL EN ELEFANT.....

I "Gammelbil-Posten" nr. 8/74 ga undertegnede i en artikkel uttrykk for mitt personlige syn på den tilfeldige og tildels mangelfulle utgivelsen av gammelbilaviser. I slutten av artikkelen bragte jeg også en fortegnelse over de norske og svenske aviser jeg har forbindelse med, enten gjennom bytteavtale eller som klubbmedlem/abonnet. Listen refererte, da ca. 3/4 av året var gått, hvor mange nummer disse avisene til da var utkommet med.

Artikkelen har mildt sagt vakt röre, först og fremst hos dem som föler seg ansvarlige for utgivelsen. Gjennom redaksjonelle innlegg og brev har indignasjonen tydelig kommet til uttrykk, tildels i truende former, og spesielt er det mine antydninger om hva jeg anser som "regulært bedrageri" som har falt enkelte tungt for brystet.

Sterke ord....? Javel, gjerne det. Men ofte er det nödvendig at man skriker nokså höyt om man vil bli hört. Hvis man dessuten "skriker" allerede i slutten av september er det en viss sjanse til å bli hört innen året er omme.

Hva som imidlertid forbauser meg noe, er at det later til at svært mange må ha lest artikkelen "med bind for öynene". Man har således ikke oppfattet at artikkelen hadde adresse til dem som innen årets utgang i k k e ville innfri sine löfter overfor sine medlemmer/abonnetter. De andre, -de som ved årsskiftet har levert de aviser de har lovet sine lesere, har derfor ingen som helst grunn til å harmes over artikkelen.

Den nevnte liste over mine avisforbindelser, ble gjengitt for å referere utgivelsesstatus for disse aviser pr. 24. september. Denne listen har man tilsynelatende valgt å betrakte som en "fortegnelse over bedragere".....!

La det være klart at jeg aldri har vært -og fremdeles ikke er- ute etter noens hode på et fat. Jeg har kun tillatt meg å snakke höyt om den unektelig tilfeldig pregede utgivelse av gammelbilaviser, -en sak som det lenge har vært snakket om (dog noe mer lavmält!) i veteranbilkretser. Hvorvidt min artikkel kan ha bidratt til å bedre forholdet må andre vurdere, men sjelden har det vært så livlig i min postboks som i slutten av 1974; den ene avis etter den andre har heseblesende ankommet og knapt nok gitt tid til lesning för nok en avis har dumpet inn.

Jeg har imidlertid tatt meg tid til å lese "Automobilen" nr.4-5/74, hvor det tydelig fremgår at redaktör Svein Lund utpeker seg som en av dem som forstår svært lite, -eventuellt ikke vil forstå. I et om-lag halvannen sides oppslag presenterer han for sine lesere en "gjengivelse" med derpå fölgende kommentarer, som jeg ikke kan la passere upåtalt.

Når jeg sier "gjengivelse" i anförstelstegn, er det med god grunn. Hr. Lund har nemlig tatt seg temmelig store friheter når han "gjengir" min artikkel, og resultatet har blitt et collage som trolig er produsert uten særlig edle motiver.

Den fotostatkopi han har laget av hva han kaller "denne tilsynelatende svært lite gjennomtenkte artikkel", er tydeligvis ikke godt nok stoff for "Automobilen"'s redaktör. Han har derfor streket under enkelte ord, utvilsomt i den hensikt å gi disse ordene en forsterket virkning, men -og i strid med anerkjent redaksjonell praksis- uten å g j ö r e s i n e l e s e r e o p p m e r k s o m p å at understrekningene er foretatt av ham selv. Muligens er dette en forglemmelse; -det kan også være en taktisk "forglemmelse"....

Langt alvorligere er imidlertid fölgende-: Hr. Lund har heller ikke funnet artikkelens overskrift "kraftig" nok. Han har derfor konstruert sin egen overskrift, som han har gitt fölgende ordlyd :

(forts. side 16)

NOEN RÅD OM

# tauing, -sleping eller transport av gamle biler.

Tekst:

Arild T. Karlsen

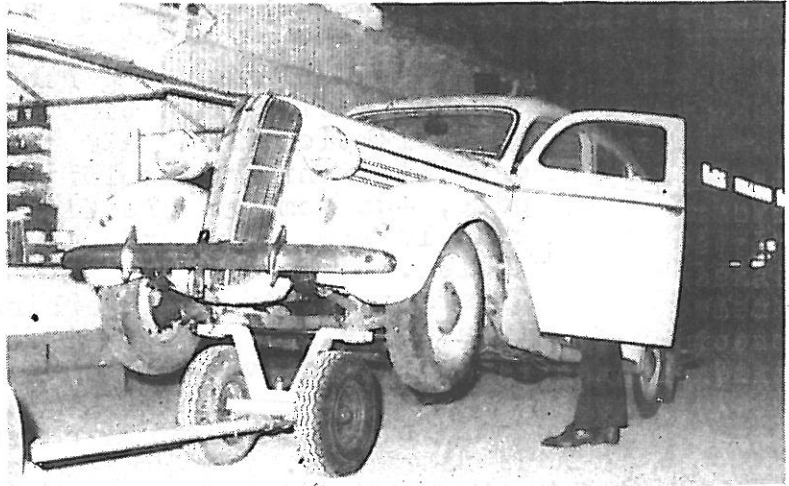
Fotos:

Ø. Langeland

Når det gjelder sleping/tauing av gamle biler, råder det svært ofte en viss usikkerhet om hva som er lovlig eller ikke; -ikke bare hos de som skal foreta tauingen, men også hos de som skal håndheve at dette foregår på lovlig måte. Nå skal

ikke jeg ta for meg hva som er lovlig eller ikke i detalj her, for det er det ingen som vil gi noe direkte svar på. Jeg har henvendt meg til Vegdirektoratet, bilsakkyndige og politiet, -men svaret jeg har fått derfra tyder svært ofte på at dette har de ikke noe kjennskap til, og at det ikke står så svært mye om dette i vegtrafikkloven eller i rundskriv fra Vegdirektoratet som har vært utgitt. Man kan med andre ord si at det er en rekke hull i loven og bestemmelsene her. Det som imidlertid er sikkert

er at det er den som foretar slepingen eller tauingen som er ansvarlig, og dette må foregå på en helt forsvarlig måte, -og på dette punkt råder det ikke noen tvil. Tenk bare hva som kan skje dersom en bil som slepes skulle løsne og legge iveri på egen hånd; - 2000 kilo som uten kontroll og i 50-60 kilometers fart braser inn i møtende trafikk; rammer intetanende fotgjengere, eller lignende.....!

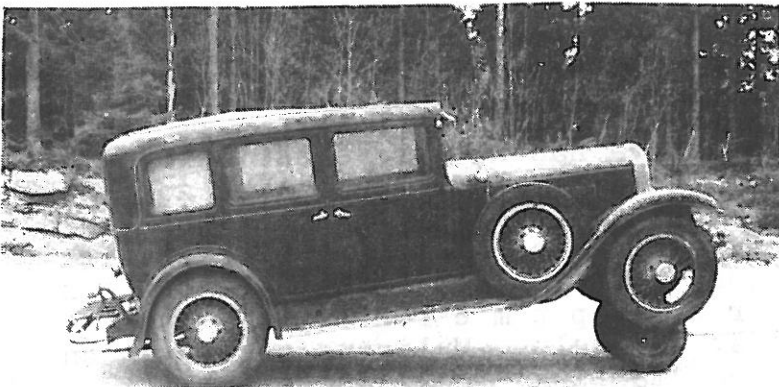


En rekke viktige punkter som må overholdes, er:- Transporten må foregå forsvarlig, og med forsvarlig hastighet. Det vil si at slik transport må foregå langsomt, og her syndes det svært ofte. Gammelbil under slep må dessuten være fast og sikkert surret, og også ha en sikkerhetssurring som er god nok dersom hovedsurringen skulle løsne. Denne sikkerhetssurringen må gå helt fram til trekkvogna, og må også være fast og "tight" slik at det ikke blir for mye rykk. Ekvipasjen må kunne stoppes fort og effektivt uten at slepet sjener ut til noen av sidene.

Det er flere måter å forflytte gammelbil på, og jeg vil ta for meg noen her:

Den ene -og vel den enkleste- er at gammelbil er i så bra stand at

den kan kjøres for egen maskin; enten registrert eller på prøvekjennetegn. Bilen må isåfall være i forsvarlig stand, med bremses, styring og lys i orden. Likevel må en slik gammelbil kjøres med forsiktighet, for med en bil som har stått i flere år kan det lett skje noe, når den igjen ruller ut på veien. Ta alltid en sjekk over bremses og styring før kjøringen begynner. Ved hydrauliske bremses:- trykk hardt på bremsepedalen, press på og kjenn etter om pedalen gir etter eller siger, og merk



bremsepedalhøyden. Ved mekaniske bremses: -se over stagene, og om bremsene slipper når bremsepedalen slippes. Forviss deg også om at ikke noen mekaniske deler er fastrustet: Hvis alt later til å være i orden og pedalen er tilstrekkelig høy, foretas en bremseprøve før man legger iveri.

#### T A U I N G .

Hvis man må taue gammelbil, bör man bruke tauestang. Dette sparer trekkvogna for en masse rykk (slitasjen blir mindre på drivverk og clutch.) Samtidig sparer man bremsene på gammelbil, og ved en eventuell bremsesvikt på denne kan man få stoppet ved hjelp av trekkvogna. Det er viktig at man med gammelbil kjører rett bak trekkvogna, slik at tauestanga henger rett bak denne. Når trekkvogna foretar oppbremsing unngår man isåfall at kjøretøyene "sakser".

Ta alltid med et batteri som passer til gammelbil, for da har man få noen av lysene til å virke, så som retningslys, bremselys og for- og baklys. Forövrig skal slik tauing merkes, og trekkvogna skal være utstyrt med gult blinkende lys. Trekkvognas aktuelle totalvekt, d.v.s. vekten av trekkvogna med last i tauingsøyeblikket, skal være minst så tung som gammelbilens aktuelle totalvekt. Om tillatt høyeste hastighet under tauing er det ingen bestemmelser, det vil si at man kan taue i 80 km/t., men det er klart at ingen tauing som skal foretas forsvarlig kan skje i denne hastigheten. Det er jo også klart at det er større problemer forbundet med å taue en bil enn for eksempel å trekke en varetilhenger uten bremses. I sistnevnte tilfelle setter jo loven en maksimal tillatt hastighet på 60 km/t., og har tilhengeren bremses er største tillatte hastighet 70 km/t. Jeg tror ikke det er tilrådelig å taue gammelbil vesentlig fortere enn 50 km/t. Man må også være klar over at føreren av trekkvogna ofte ikke vil være klar over de problemer som kan oppstå for føreren av gammelbil underveis (bremse- eller styringsproblemer, vibrasjoner etc.) Husk også å følge godt med i speilet, og slippe den övrige trafikken forbi.

#### S L E P I N G .

Sleping med "dolly" er som regel en grei transport, men det er en rekke ting man bör ha rede på. Skal dollyen slepes tom etter trekkvogna må den være utstyrt med lys og kjennetegn. Dolly som ikke er utstyrt med fjæring, har en maks. tillatt hastighet på 30 km/t, hvilket igjen innebærer at man må holde seg unna motorvei, hvor det som kjent ikke er tillatt å kjöre langsommere enn 40 km/t. Det vil med andre ord si at transport av tom dolly foregår lettest og raskest dersom dollyen kan demonteres og puttes i bagasjerommet. Reglene sier ellers at dersom dollyen er utstyrt med bremses, skal den ha dekk av samme type som trekkvogna; - piggdekk på trekkvogna krever også piggdekk på dollyen..! På dolly forsynt med bremses kan man transportere gammelbil med en aktuell totalvekt inntil trekkvognas aktuelle totalvekt; skulle gammelbil vise seg å være tyngre enn trekkvogna må man altså finne annen transportmåte, eller skaffe en større og tyngre trekkvogn. Er dollyen ikke utstyrt med bremses, skal trekkvognas aktuelle totalvekt være det dobbelte av gammelbilens aktuelle totalvekt.

Det lønner seg som regel å feste dollyen til bilens foraksel, idet man da drar nytte av dennes fjæring slik at man får samme virkning som om det hadde vært avfjæring på dollyen. Må man f.eks. feste dollyen rett på et selvbærende karosseri får man ingen nytte av bilens fjærer; den eneste fjæring man da har, er å finne i dekkene på dollyen. Dette blir en ganske stor påkjønning på de små dollyhjulene, og gir også stor risiko for punktering. De små hjulene tåler heller ikke stor hastighet, -ved for høy hastighet over et lengre tidsrom vil de gå varme og man risikerer eksplosjon av dekkene.

Hvilken vei gammelbil skal slepes bör vurderes i hvert (FORTS.)

enkelt tilfelle. Som hovedregel bör gjelde at den letteste delen av gammelbilens festes til dollyen. Man kan således godt slepe en gammelbil baklengs, men da må styringen låses godt slik at forhjulene står i rett stilling og ikke har noen mulighet til å løsne og forårsake ukontrollerte og farlige utslag. Sørg for en ekstra sikring på låsingen av styremekanismen.

En av fordelene med dollytransport er at man kun er avhengig av at to av gammelbilens hjul er brukbare og holder på lufttrykket. En annen fordel er at en mann kan greie en slik transport alene, uten å ha noen hjelp til å styre eller bremse gammelbilens. Det er allikevel en fordel å ha med en hjelpemann, om uforutsette ting skulle skje, og dessuten er det jo også hyggelig med selskap på turen..!

Husk også å ta med en plate påmontert baklys, retningslys og stopplys til å feste bak på gammelbilens. Disse lysene skal tilkoples trekkvogna ved hjelp av en standard tilhengerkontakt.

Dersom det er svært vanskelig å få gammelbilens fram kan det ofte lønne seg å få et serviceselskap til å ta transporten. Kontakt selskapet i god tid i forveien, og de kan kanskje ta en slik transport som retur i forbindelse med et annet oppdrag. Jeg har forøvrig vært i kontakt med "Viking" i Drammen, som har sagt seg villig til en spesialavtale med klubben vår.

Før man bestemmer seg til å frakte med seg en gammelbil, er det viktig at man vet hvordan bilen er med hensyn til hjul, bremses og styring. Hvordan den står plassert og hvordan man skal få fraktet den fram til veien; om garasjen hvor den står er ramlet delvis ned, eller om låvebrua er fjernet. Ta alltid med godt med verktøy, også øks, spade, sag, lommelykt og bilbatteri. Husk også kjettinger med skruer til låsing av disse, samt annet utstyr til bruk ved surring. Et slepetau er nyttig og kan brukes til litt av hvert, og en talje er ofte uunnværlig for å få bilen fram på veien.

Vær oppmerksom på at man rent økonomisk noen ganger kan tape på å bruke sin egen bil til transporten, hvis man derunder ødelegger både clutch og drivverk. Man bör derfor nøye vurdere hva slags bil man bör benytte til transporten; - servicebil, Land-Rover eller en annen solid bil som tåler slik påkjønning. Vel,--- lykke til med transporten!

A. Karlsen.

+++++

#### ÅRETS SISTE STYREMÖTE.

Torsdag 12. desember var atter MHK's styre samlet til möte;- et av styremedlemmene var fraværende, men til gjengjeld var Öystein Kleppan tilstede i egenskap av teknisk komite's formann. Styret var denne gang invitert til å avholde mötet i Finn Torgersens hjem i Krokstadelva.

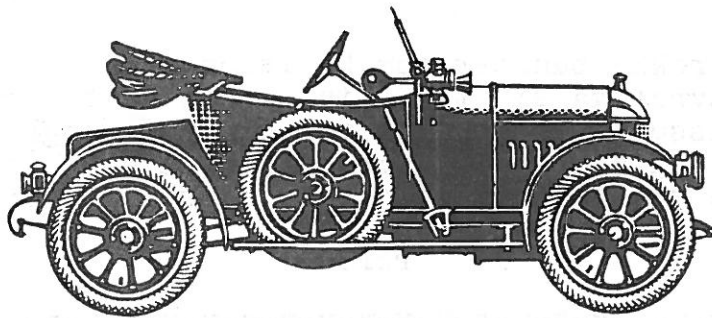
Formannen åpnet med å fortelle at han hadde gjort nok en ny (og resultatløs) henvendelse til firma Sporrang angående klubbmerkene. Styret besluttet en skriftlig annullering av den nå etterhvert 9 måneder (!) gamle bestillingen, og vil sørge for å finne et annet firma som kan (og vil!) levere merkene.

Låven på Lierskogen ble flyktig behandlet, og det ble opplyst at det ennå er noen få ledige lagerplasser, mens verkstedavdelingen nå er fullt belagt. Endel står nok ennå til rest med betaling av leie.

Ellers ble det opplyst at arrangörene av Hallingmarken -75 i Nesbyen har gitt uttrykk for at man gjerne ser at MHK's kjöretöyer deltar også i 1975-arrangementet. Närmere detaljer om dette vil bli avtalt senere.

Öystein Kleppan kunne meddele at teknisk komite har holdt möte, og  
(FORTS. SIDE 10)

# månedens veteran:



1913 MORRIS OXFORD

## 1913 Morris Oxford.

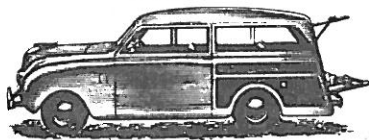
W.R. Morris, som senere ble adlet for sin innsats som foregangsmann innen bilbransjen under navnet Lord Nuffield, var opprinnelig sykkefabrikant i Cowley i nærheten av Oxford. I 1913 begynte han - i beskjeden målestokk - å fremstille biler. Tegningen viser den første modell, som hadde en 4-sylindret motor på 8 HK. Den ble forløperen til Englands første masseproduserte vogn, den berømte Morris Cowley, som gikk under tilnavnet «Bullnose» - på grunn av kjøleren, som lignet snuten på en okse.

## Chevrolet, last

og andre merker av lastebiler, 27 og 28 modeller. Priser kr. 500-900.00, i god stand. bra gummi.

**Chr. Opsahl,**  
Tlf. 1949. Schwenckegt. 1.

**3714 MILES  
for \$23.00**



Smart! Practical. Seats 4—or hauls a ¼ ton load. Costs \$600 to \$700 less than any other station wagon—operates for about half as much. Here's the experience of one Crosley Car owner: James O. Hayden of Pittsylvania County, Chatham, Va., has driven his Crosley 3714 miles averaging 40 miles per gallon. Total cost \$23.00.



◀ SEDAN: Seats 4 plus ample luggage space.

PICKUP: Cuts → service, delivery costs.



◀ PANEL DELIVERY: Full ¼-ton capacity.

Revolutionary 4-cylinder engine

**CROSLLEY**  
a FINE car

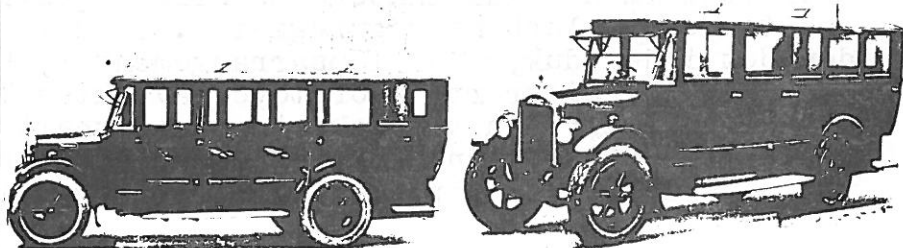
For beautiful full-color catalog, write: Crosley Motors, Inc., 2532-0H Spring Grove Ave., Cincinnati 14, Ohio

# 365 DAYS IN A YEAR

AND THE

# “Gotfredson” SEDAN

Will earn you DIVIDENDS every day, rain or shine.



REGISTERED DESIGN

HAVE YOU A CHASSIS THAT WILL

## RUN 150,000 MILES

WITHOUT AN OVERHAUL?

A *Gotfredson* (one of a fleet) HAS JUST DONE IT & THE CUSTOMER HAS ORDERED FIVE MORE.

## Neste møte:

Det er TIRSDAG 4. FEBRUAR vi skal møtes neste gang, - som vanlig på "Heimevernshuset". Da det er ønskelig å starte møtet kl. 19.00, må vi be om at man møter opp noen minutter før vi setter igang.....



Nedenstående stoff, som er fra en salgsbrosjyre fra 20-årene, er med hensikt ikke oversatt, da den nok gjør seg best på originalspråket. Leserne får betrakte den som en engelsk leseøvelse, -det kan jo være nyttig iblandt!

# BUY ONE NOW

*Reproduced from an Austin catalogue of the twenties.*

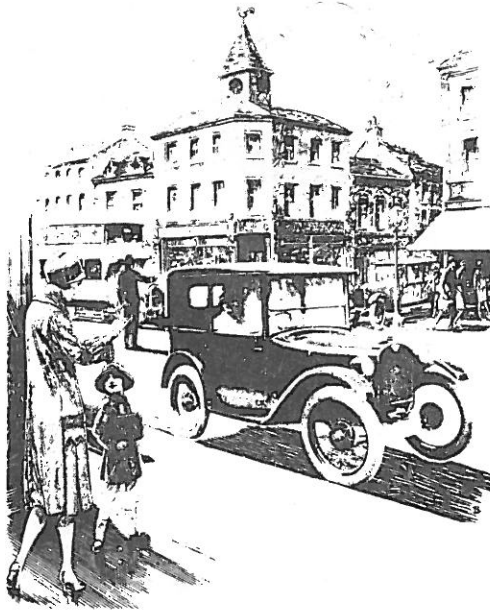
BEFORE A MAN buys a car he generally gives quite a lot of thought to the suitability of it and to the uses he proposes to put to it. An unsuitable car may give more worry than pleasure.

Now the very popular Austin Seven did not "just happen". It was designed for a very special place in the range of cars, and it fits that place as no other car can.

It was designed to cover several well recognised "wants". Among them, those of the man who did not desire a touring car of large carrying capacity, yet who would not think of a motor cycle combination; the man who wished for a small car to accommodate himself, his wife and one or two children.

The "Lady of the House" also wanted a small car in which she could pay her round of visits to friends or make her shopping calls. The "Daughter of the House" would find many uses for a car of her own, and to the young unmarried man it would doubtless be a "boon and a blessing".

In every case the main thing to realize was "economy". First as to purchase price - well, there is nothing in the way of a motor car that can approach it for true value. It is neither a toy, a compromise, or an attempt to dignify with a wrong description. It is truly and in the fullest sense, a complete, efficient, convenient, economical,



*Shopping with the Saloon.*

sturdy motor car which will compare, point for point, very favourably with its big brothers, will give continuous good service under hard conditions as well as a much more powerful and expensive car.

Light, easy to control, holding the road well, it does not require great muscular strength in the driver, and that is one reason why so many lady drivers may be seen at the wheel of an Austin Seven.

Already there are many thousands on the roads and a question to any "Seven" owner will satisfy the enquirer that the "Seven" is what we claim to be, "the best small car in the world".

With a wonderfully efficient engine constructed of materials of the best quality, sturdy and quickly responsive, the Austin Seven will prove itself on the road equal to any reasonable task. It will do 45/50 miles on a gallon of spirit at an average of 28 mph and we know no other car in its class to equal its performances.

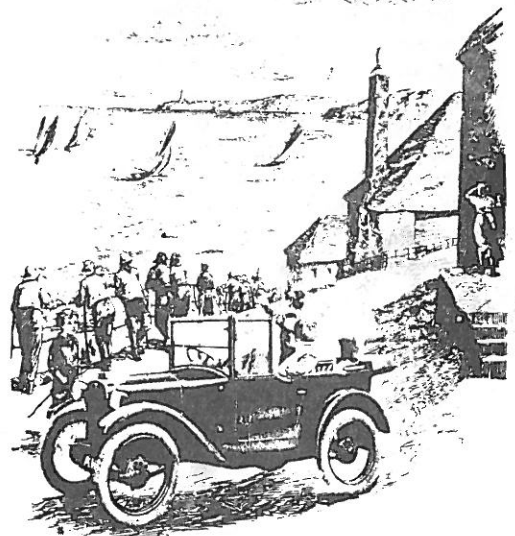
It is not easy to set a limit to the uses to which this unique little car may be put.

The beauties and attractions of the sea or country side need be dreamed about no longer, they are to be reached in a very little while by the owner of a "Seven". And it does not matter if he, she or they, find the weather "English" in character. It may be, when starting out everything looks promising, but later clouds and rain make a wet ending to a sunny day.

Compare the experiences of the passengers in the two vehicles illustrated. A glance should be enough to decide in favour of the Austin Seven. And the cost of the car is very very little more than the combination.



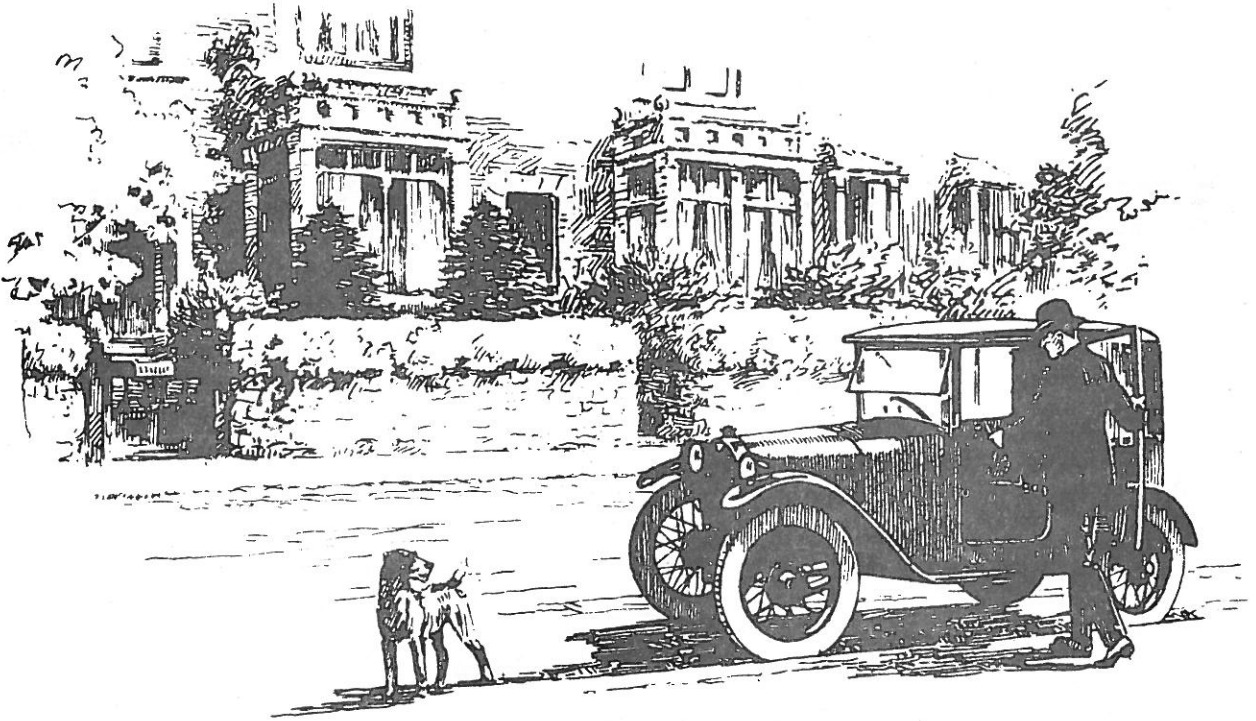
*For Business.*



*By the Fisheries.*



*By the River.*



*For the daily call.*

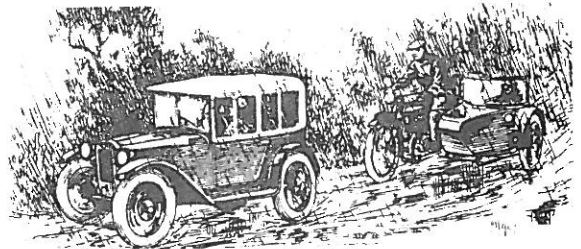
It is provided with an all-weather equipment which enables it to face the fiercest rain or sleet storms and convey passengers warm and dry through continuous downpour.

So, safe from unpleasant and unexpected inclemency of the weather, excursions for relaxation and health are sure of a pleasant ending. Add to the happy experience the knowledge that the trip is costing less than the train fare for the party, and one need not be of Scottish descent to be conscious of an additional satisfaction.

But it is not only as a pleasure vehicle that the Austin Seven scores. It is a fine runabout for the business man nippy in traffic, so easily controlled and occupying so small a space that it leaves bigger cars in the rear.

The very smart Seven Saloon model found instant success. Doctors, M.P.'s professional and business men are recognising its neat, handy lines, and it will become a very great favourite. Veterinary surgeons, commercial travellers, company officials, nurses, music masters, dentists and many others whose business or duty covers a wide area are proving the merits of the famous Seven.

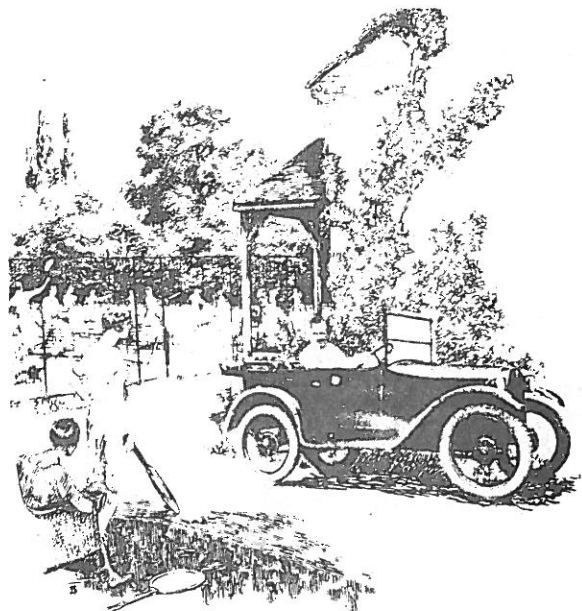
It requires only a little time to learn to drive. All the controls are admirably placed and simple. With its three gears and reverse, it climbs hills of any gradient and will go anywhere that a car ought to go. Shock absorbers, flexible springs and medium pressure tyres provide comfortable running with good road holding qualities.



*In the Country.*

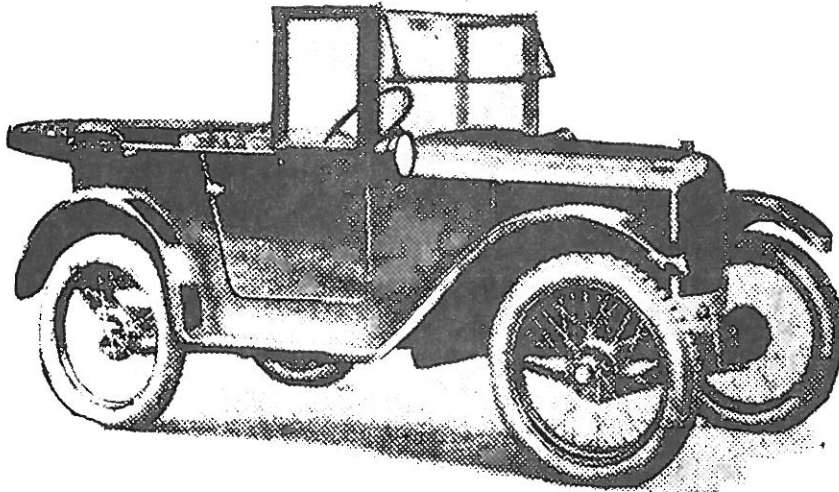


*In the City.*



*At the Tennis Courts.*

# Austin Seven



**ØKONOMI**

**KOMFORT**

Let at haandtere og stelle.  
Ca. 0.5 a 0.6 liter bensin pr. mil.  
Ca. 1 liter olje pr. 100 mil.  
Minimalt gummi-forbruk, vegt: 455 kg.  
Minimal garageplass og renhold.  
Vidunderlig motor og trekraft.

Leg märke til den naar den piler frem i trafikken eller **opover bakkerne**;

Enerep. for

Englands ledende automobil

## ERIK B. WINTER

PILESTRÆDET 13 IV, OSLO

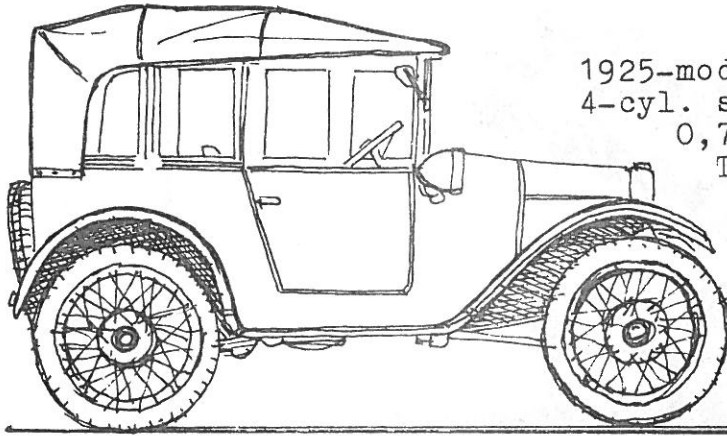
TELEFONER: KONTORET: 14003 - PRIVAT: 66672.

Både like för og like etter krigen 1914-18 ble det gjort mange forsök på å lage en rimelig liten bil som forente pålitelighet med tilstrekkelig komfort for de kjörende. Den engelske minibilen AUSTIN "SEVEN" er et resultat av disse forsökene, og den ble satt i produksjon i 1922. Fabrikanten, Sir Herbert Austin, ville bygge en bil som også den jevne mann hadde råd til, men Austin's medarbeidere hadde ikke særlig tilovers for dette. De mente verden ville hånle av produktet, som tilross for sin beskjæne lengde - 2,66 m. - hadde plass til fire personer, og som "på gaten" i England kostet ca. 4000 kroner. Mens det lukkede karosseri var den mest populære typen i USA i midten av tyveårene tok det sin tid för lukkede biler ble alminnelig akseptert i Europa. Den höye bensinprisen og den harde bilbeskatningen i mange europeiske land

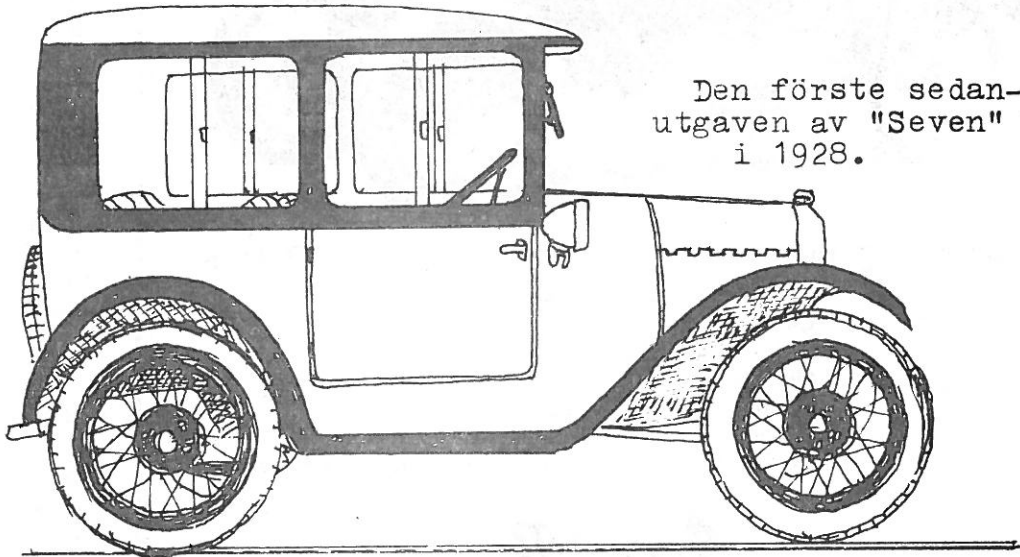
oppmuntret til produksjon av biler med svak motor, og för konstruktörene lærte hvordan de skulle öke effekten uten at det fikk skattemessige konsekvenser, foretrakk folk det forholdsvis lette, åpne karosseri. I 1928 gjorde imidlertid tekniske fremskritt det mulig med hell å markedsføre en Austin Seven Sedan som ikke led av noen mangler i utförelsen. Sedan-utgaven kostet dengang cirka 150 pund.

Austin Seven skulle vise seg å bli en meget populær bil, både i England og ellers i Europa. I de 16 årene den var i produksjon, ble det laget mer enn 300 000 Seven's. Tiltross for sin spinkle konstruksjon, dekket den de fleste transportbehov som personbil. Ja, en trimmet versjon av Seven kom sågar i 1936 opp i en hastighet på over 150 km/t!

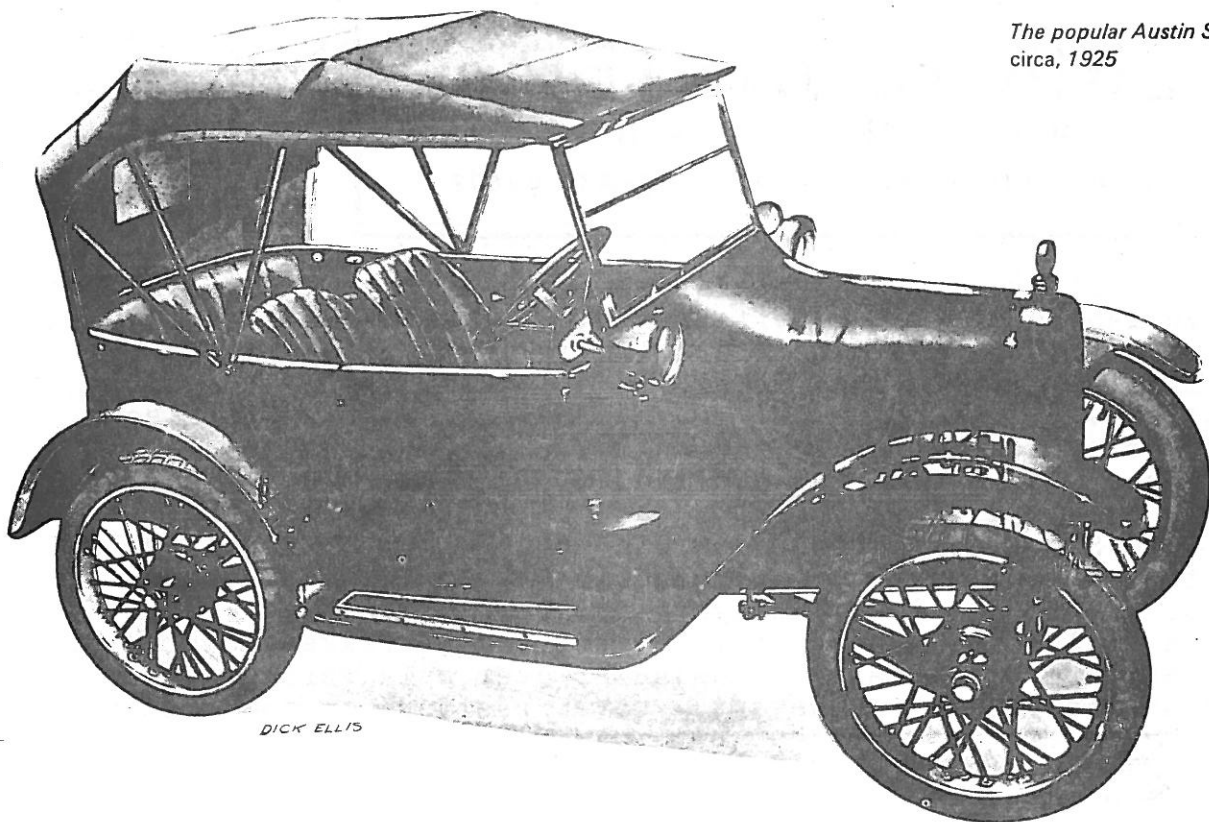
Fremdeles er Austin Seven en populær bil, og en rekke eksemplarer er bevart av samlere og gammelbilentusiaster over hele verden. Det finnes også i Norge flere Seven's **bevart**, - såvel restaurerte som urestaurerte.



1925-modell.  
4-cyl. sideventilmotor på  
0,75 ltr., 10,5 hk.  
Toppfart ca. 80 km/t.,  
bensinforbruk omlag  
0,55 ltr/mil.



Den förste sedan-  
utgåvan av "Seven" kom  
i 1928.



*The popular Austin Seven,  
circa, 1925*

DICK ELLIS

## VELOCETTE □ □ □ □ □

● En av historiens mest berömda motorcyklar finns inte mer. Den sista bland mc-klassiker är död. Produktionen av de 1-cylindriga sportmotorcyklarna upphörde vid fabriken i Hall Green, Birmingham i november 1970. Flera allvarliga försök hade gjorts för att rädda Velocette sedan ryktena om att tillverkningen skulle läggas ned började ta allvarlig form vid slutet av sommaren. Men räddningsförsöken lyckades inte. Det hela är definitivt nu.

Det är något magiskt med Velocette. Formgivningen var gammaldags, nära nog "vintage", men de klassiska linjerna väcker tidlös beundran varhelst motorcyklister träffas och Velocette dyker upp. Trots de gammaldags detaljerna — inte enbart i formgivningen — var Velocette 500 cc fortfarande en match för allt annat i samma kubikclass som kan köpas för pengar idag. Så sent som i Spaniens Grand Prix i Barcelona i september placerade sej sydafrikanen Gordon Keith på tionde plats med en maskin som hade en upptrimmad Velocette sportmotor.

Historien om Velocette går 79 år tillbaka i tiden, till 1896 då Johann Goodman, farfader till fabriken sista chef Bertie Goodman (som fortsätter att driva företaget med annan tillverkning, huvudsakligast legoarbeten för industrin), köpte en fabrik i Birmingham, vars produktion bestod av cykelramar.

1927 flyttade företaget (som hela tiden gick under namnet Veloce Limited) in i de berömda lokalerna vid Hall Green, vilka ursprungligen hade byggts för motorcykelfabriken OK Suprême, kända för sina nätta sportiga maskiner, huvudsakligen 250-kubikare på den tiden. Vid slutet av året uppfann Velocettes tävlingskonstruktör Harold Willis en detalj som finns i varenda motorcykel som tillverkas på marknaden idag — växelmanövreringen med positiv stop-mekanism.

Denna detalj fanns således först av alla på Velocette, och bidrog mycket till att skapa ytterligare framgångar åt märket på tävlingsbanorna. Snart nog skulle systemet kopieras av konkurrenterna. Bennett vann emellertid Junior TT på nytt år 1928 och Freddie Hicks segrade i samma lopp på en annan Velocette 1929. Under 1930-talet utvecklades den ursprungliga K-modellen (modermodell för den 1-cyl. 350:an med överliggande kam) till en fulländad racermaskin och parallellt med denna gjordes en snarlikt supersportmodell benämnd KSS. 1938 och 1939 vann Stanley Woods Junior TT med Velocette.

Dessa år var en stor epok för fabriken vid Hall Green. Förutom racermaskinerna, typbetecknade KTT, gjorde de som nämnts en liknande sportmaskin, men dessutom hade man en serie stötstångsmaskiner omfattande 250 cc, 350 cc och 500 cc, plus en 250 cc tvåtaktare med ett trottelreglerat separat smörjsystem (liknande det som idag återfinns på de japanska tvåtaktarna!).

# MC- SIDEN

gick nämligen parallellt med ramen och den andra axeln drev kompressorn. Woods provade maskinen under träningen för Senior TT 1939, men den togs aldrig ut i själva tävlingen.

Efter andra världskriget koncentrerades fabriken intresse på 350-klassen när det gällde tävlingarna, och Freddie Frigh vann 1949 års 350 cc VM genom att segra i samtliga Grand Prix-lopp det året. 1950 års VM vanns av Bob Forster. Men tävlingsverksamheten kostade för mycket pengar och efter en misslyckad satsning på 250-klassen så lades fabriken racerhall ned vid säsongsslutet 1951. Efter detta koncentrerade man sej på den skoterliknande modellen 200 LE (med 2-cyl. vattenkyld fyrtakts boxermotor) samt på 350 cc och 500 cc sportmaskinerna med stötstångsmotor.

Den sista officiella framgången för Velocette inträffade år 1961 när en 500 cc sportmaskin satte nya världsrekord (med över 100 miles i timman) för 24-timmars körning. Det var det första mc-världsrekordet över 100 m. p. h. för 24-timmar. I tremannateamet som slog dessa rekord återfanns fabriken verk-

# Velocette

1903 tillverkade Goodman en ram för Ormonde, en för länge sedan avliden mc-fabrik som höll till i Londontrakten, och som monterade maskiner med belgiska motorer. Det dröjde inte länge förrän Goodman övertagit Ormonde och ersatt de belgiska motorerna med en typ som han konstruerat själv. Maskinen döptes till Veloce (vilket kan härledas till "Velox", det latinska ordet för fart) men maskinen gjorde ingen succé och 1905 stoppades tillverkningen.

Goodman provade nu på någonting annat ifråga om "snabba transporter" — nämligen rullskridskor, en hobbyartikel som var mäktigt populär på den tiden. Men hans intresse för motorcyklar höll hela tiden i sej och 1910 återkom han på marknaden. Men det var först 1913 som namnet "Velocette" dök upp, i form av en 220 cc tvåtaktare, konstruerad av Johanns äldste son Percy.

Men det var den 1-cylindriga fyrtakts 350:an med överliggande kamaxel som kom att ge Velocette dess världsrykte. Prototypen ritades av Percy Goodman och den första maskinen byggdes 1925. Följande år segrade Alex Bennett i Junior TT (350 cc) med en fabriks Velocette och satte nytt varvrekord med 68,75 miles per hour (=110,6 km/tim). Den första i en lång rad tävlingsframgångar hade noterats för Velocette.

Velocette utmanade även Norton, BMW och Gilera med en uppförstorad version av KTT i 500-klassen. Med en av dessa maskiner placerade sej Stanley Wood som tvåa i Senior TT under tre års tid, 1936, 1937 och 1938.

350 cc racermodellen KTT tillverkades även i ett visst begränsat antal och såldes till privatförare (meriterade sådana!) och denna modell kom att dominera 350-klassen i omkring tjugo års tid, från det att den presenterades som "butiksracer" i början av 30-talet tills dess att tillverkningen upphörde i början av 50-talet.

Det var Velocette som först presenterade ett fullgott system av svängarmsbakhjulsfjädring, en detalj som återfinns idag på praktiskt taget varje motorcykel. Idén hade provats många gånger före det att Stanley Woods körde en maskin med denna typ av fjädring på Isle of Man och efter det var fjädringstypen standard på även de salubjudna KTT-maskinerna.

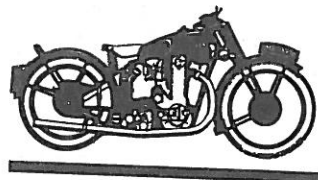
För att på allvar ta upp kampen med de kompressormatade 500-kubikarna från BMW och Gilera lät Velocette konstruera och bygga en tvåcylindrig, kompressormatad racer år 1939. Denna hade två vevaxlar, vilka var förenade med kuggdrev (för att ge bättre balans i motorn) och drivningen skedde från den ena av dessa vevaxlar via växellåda och kardan till bakhjulet. Vevaxlarna

ställande direktör, Bertie Goodman — därmed avslutade denne en tradition av aktiv tävlingskörning som alla i fabriken ledning alltsedan farfar Johann upprätthållit!

★

Nu har således Velocette gått in bland de märken som inte finns mer, Rudge, Vincent och många fler. Från-fallet skedde vid en tidpunkt då fabriken hela årsproduktion var förhands-såld, till USA, och man kunnat sälja betydligt fler än man tillverkade. Men tillverkningen var inte lönsam. Det är en konstig värld vi lever i! Farväl Velocette — det är många vänner som sörjer dej! Men du är inte borta helt. Det kommer inom överskådlig framtid att finnas exemplar av ditt fina snitt varhelst motorcyklister mötas i historiska sammanhang. Ditt namn förbliver bland de främsta.

Mick Woollett



----- OM MYGGEN SOM BLE TIL EN ELEFANT.

(forts. fra side 5)

- "BESKYLDNINGER OM REGULÆRT BEDRAGERI, FRA Motorhistorisk Klubb's talsmann Hr. Öivind Langeland." Selv ikke dette er tilstrekkelig for hr. Lund; som selve kronen på verket har han plassert Motorhistorisk Klubb's merke ved siden av "overskriften", for å gi sine medlemmer inntrykk av at artikkelen er skrevet i klubbens navn.

Hr. Lund har utvilsomt rett i at jeg ofte har opptrådt som Motorhistorisk Klubb's talsmann utad. Dette innebærer nødvendigvis ikke at ethvert ord som kommer fra min skrivemaskin automatisk skal kategoriseres som klubbens synspunkter. Artikkelen sto dessuten ikke på redaksjonell plass i avisen, og var tydelig undertegnet med mine initialer.

I sine kommentarer bruker hr. Lund adjektiver som "usmaklig", og kommer også med utvetydige hint om å studere den norske straffeloven. Dette synes meg å være "svært lite gjennomtenkt", sett på bakgrunn av den "usmaklige" dokumentforfalskning hr. Lund har gjort seg skyldig i gjennom sin forvrengte "gjengivelse" av min artikkel. Den slags tvilsomme form for redaksjonell virksomhet må etter mitt skjønn avgjort være godt nok grunnlag for å gripe etter den straffelov som hr. Lund henviser til.

Sine barnslige angrep på ordene "...men "Gammelbil-Posten" holder ruta!" kunne hr. Lund spart seg, ikke minst når han bekrefter at det er riktig. Selv unnseser han seg imidlertid ikke for å tre sider lenger fremme spandere en hel side med "egenreklame", hvor det bl.a. også heter: "Medl.avgift inkluderer medl.bladet Automobilten, 6 nr."; noe som hr. Lund selv vet han ikke har overholdt.

Hvis hr. Lund ikke makter det økonomiske ved å utgi 6 årlige nummer av "Automobilten", er det en ærlig sak. Dø bör han imidlertid med det første holde opp med å love 6 årlige nummer av bladet i sine vervingsannonser. D e t er å verve medlemmer på falske premisser.

Jeg vil henstille til hr. Svein Lund at han i førstkomende nummer av "Automobilten" korrigerer den fremstilling av min artikkel som han har gitt sine lesere. For ettertiden er det å håpe at man skal være forskånet for lignende produkter fra hans redaksjonelle "mixebord"!

.....

Med dette akter jeg å å sette sluttstrek for de pannedueller som min artikkel har avstedkommet, og istedet benytte tid og spalteplass til fredeligere temaer. Siden år 1974 er tilende, skal jeg avslutte med å bringe en situasjonsrapport over avisutgivelsen for de aviser som jeg har forbindelse med pr. 31/12-1974. Fortegnelsen gjelder de samme aviser, (og i samme rekkefølge) som 24. september-:

- Norsk A-Modell Klubb's organ "A"-visen har kommet med 5 nummer (nr. 4/5 slått sammen i et dobbeltnummer)
- Norsk Veteranvogn Klubb's organ "VeteranvognPosten" har kommet med 3 nummer (neste nummer sies å være "like rundt hjørnet"....)
- Norsk Veteran og Gammelbilklubb har kommet med 5 nummer av "Automobilten" (nr.4/5 slått sammen i et dobbeltnummer)
- V8-Register har kommet med 4 nummer av sin "Service Bulletin"
- SIGNALHORNET (Sverige) har fremdeles kun utgitt 4 nummer
- SVBK (Sverige) har utgitt 4 nummer av AUTOVETERANEN og 2 nummer av AUTOPIONJÄREN
- ....og "GAMMELBIL-POSTEN" har kommet med 10 nummer!

Ö.L.

+++++

Vi synes ikke å kunne unnlate å ta med nedenstående meningsytring fra Hans Öye, som ankom postveien idet valsene på vårt primitive trykkemas- kineri hadde begynt å rotere:

Herrene Svein Lund & Öivind Langeland  
Samt andre gammelbilredaktörer og medhjelpere

I anledning herrenes divergerende syn på innbetalt kontingent og utgitt bladmateriale, föler jeg som medlem og ivrig leser trang til å komme med visse betraktninger omkring emnet.

La meg ta utgangspunkt i Automobilens gjengitte artikkel om hobbyen skal være lønnsom. Jeg er fullstendig enig i synspunktet som her gjør seg gjeldende. Det er gleden ved å drive med dette som bör være drivkraften, hvilket også ligger i uttrykket "hobby", ikke hva man forventer dette skal innbringe, da er vi over på forretning. Det samme syn må legges til grunn hva angår kontingenter til klubbene. Skal man sette noe mål på det man får i form av publikasjoner kan man ikke bare regne kvanti- tativt men man må også måle det kvalitative og dette er urelevant i denne forbindelse.

Jeg kan forstå Langelands syn, dersom man lover 6 publikasjoner så bör man utgi 6 og ikke 4 eller 5. Jeg har aldri tatt disse lovnader alvor- lig, fordi dette er fritidsarbeide som utföres av de herrer redaktörer som hobby, det vil si i den utstrekning de finner glede i det. Men jeg vil gi dere et råd, ikke lov noe. Man går inn som medlem i en forening fordi en deler interesse med foreningens formål og dermed med andre med- lemmer. En betaler kontingent fordi det er nödvendig for foreningen å ha en økonomi som gjør den istand til å fungere. Men vi skal huske at aktiviteten avhenger av det enkelte medlem. Jo mere aktive medlemmer jo mere aktiv forening. Kanskje det var mitt eller ditt manglende bidrag til avisen som utgjorde det manglende eksemplar.

Jeg har ikke noen gang fölt at jeg har krav på et bestemt antall publi- kasjoner for medlemskontingenten. Jeg er glad for det som kommer, selv om disse publikasjonene er den eneste kontakt med klubbene for oss som bor ute i periferien av aktiviteten.

Til Jul ble det reneste velstanden. Först Autopionjären og Autovetera- nen, så Medelanden fra Motorsykelhistoriska Klubben, og på selveste Julaften både Automobilten og en tykk bunke fra Veteranmotorsykelklub- ben inneholdende bl. annet Lov for Motorkjöretöyer fra 1912.

La meg få önske dere og medlemmene et riktig godt nytt år, og misforstå meg ikke derhen at jeg ikke önsker flere publikasjoner enn vi har nå, er det kapasitet og stoff til mere så kan dere være overbevist om at det vil bli lest.

Med hilsen

Hans Öye (sign.)  
3540 NESBYEN.

-X-

GULLKORN-:

Rikdom gir ingen garanti mot ulykker, men jeg gråter heller i en Daim- ler enn i en buss.

Sitt herredömmе over språket viser man oftest best ved å tie.

+++++



- A N N O N S E R -

SELGES:

AUSTIN "A 35" varevogn 1958-mod.  
selges billig.  
1 dekk 5.50x21", bra.

BYTTES:

1 gammelt vegg-telefonapparat  
byttes bort mot SKINN KJÖREFRAKK.  
Mads Jostad,  
3060 SVELVIK.

KJÖPES:

Grill og radiatorfigur til 1937  
PONTIAC "8".

Til BUICK 1939: Parklyktglass,  
Buick-emblemet (som skal sitte  
bak på bagasjeromlokket). Div.  
andre deler har også interesse.

J. Glemminge,  
Rolvsøy,  
1720 GREÅKER.

VAUXHALL Victor Super 1964 ønskes  
kjøpt som delebil. Godt karosseri  
av spesiell interesse. Oppgi pris.

Finn Bryhn,  
Boks 174,  
3430 SPIKKESTAD.

SELGES:

2 stk. dekk 5.00x20"  
1 " " 5.00x19"  
1 " " 5.00x17", nytt  
2 " " 5.00x17", brukt  
+ div. nye 15" og 14" dekk, smale.

Finn Torgersen,  
Riksveien,  
3020 KROKSTADELVA.  
tlf. 82 62 40.

Jeg søker forbindelse med perso-  
ner som har interesse av og kjenn-  
skap til Kongelig Dansk Porselæn  
fra slutten av forrige århundre.

Evy Vikar,  
Svelvikveien,  
3000 DRAMMEN.  
tlf. 81 01 83.

TILSALGS:

Kjørbar 1935-mod. CHEVROLET Mas-  
ter (2-dørs) samt en delebil.  
Tlf. Hof i Vestfold 222.

Till FORD V8 2-d. sedan 1936-mod.  
søkes-:

For- og bakseter, Stofftrekk til  
dører, til sidene bak og til ta-  
ket. Er interessert selv om de-  
lene er i meget dårlig forfatn.!

Håkan Olstam,  
Markgatan 28 D,  
S-70355 ÖREBRO (Sverige)

TILSALGS:

ADLER "Trumpf Junior" cabriocoach  
1939-mod. i bra stand og med en  
mengde reservedeler. Instruksjons-  
bok medfølger.

Gunnar Kristiansen,  
Åsen,  
3050 MJÖNDALEN.

SELGES:

4 vinterdekk m/pigg 6.40x15" som  
nye, tilsalgs.

K.E. Östvand,  
Frydenlund 8,  
3000 DRAMMEN.

tlf. 83 62 39 etter kl. 17,00

KJÖPES:

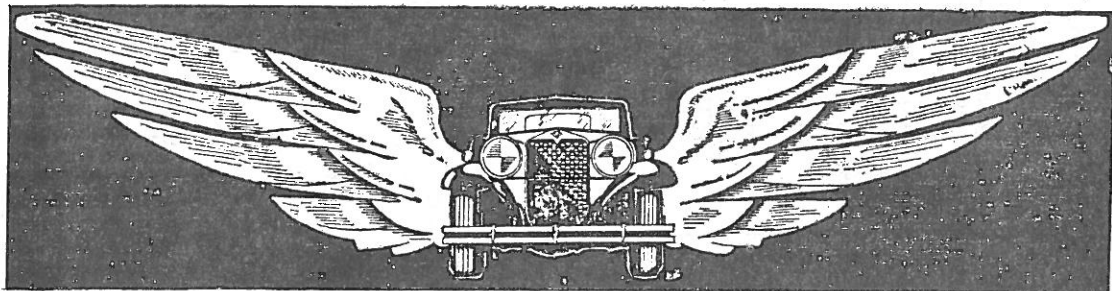
Alt av deler til BUICK 1937-mod.  
(Special og/eller Century) kjøpes  
- spesielt pent dashbord og dør-  
trekk.

Oddvar Hansen,  
Missingmyr,  
1640 RÅDE.

Er kjøper av en s æ r d e l e s  
b i l l i g OPEL "Kadett" dele-  
bil, modell "A" 1963-65.

Öivind Langeland,  
postboks 1081,  
3001 DRAMMEN.

...velkommen med MANGE annonser i neste nummer! Husk at ALT  
kan averteres i disse spaltene, som er vårt månedlige "LOPPE-  
MARKED". Send ditt annonsemanus innen den 20.de, så kommer det  
med i førstkomende nummer av avisen!



# HUPMOBILES FRIHJULSKJØRING

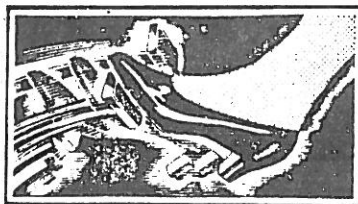
for alle nye 6- og 8-cylindrede



Alle har sett en gutt stoppe å nå sykkelien og gli stilt avsted på farten Dette er nettop prinsippet ved Hupmobiles nye frihjulskjøring

gear til annet uten å røre clutchen. Kjør «på farten» ved hvilken som helst hastighet uten å tvinge motoren til å holde tritt med den

FØR sa De: «For en forskjell på å sveive op motoren og bruke selvstarteren! For en forskjell på to lju's bremses og fire-hjulsbremses!» Men De har ennå det beste av alt til gode: Hupmobiles nye frihjulskjøring. ♦ Et helt utrolig fremskritt! Man skifter fra annet til høigear, fra høi



Kjør 80 km. i timen mens motoren kun går på 13 — men dog er parat til øieeblikkelig bremsning. Frihjulet sparer 12 til 20% olje og bensin — sparer motoren for slitasje og sparer ben og armer for anstrengelser. ♦ Hupmobile frihjul er fullt ferdig utprøvet og innbygget i alle nye serier av Hupmobile Century seksero, åtterer og de luxe åtterer. Man får alle Hupmobiles fiddigere kjente fordeler plus frihjul. Allikevel er prisen lavere. Kjør en frihjul-Hupmobile og prøv selv! De vil føle det som litt av en opplevelse

### IKKE LENGRE AVHENGIG AV CLUTCHEN.

I den nye frihjul-Hupmobile skifter De fra annet til høigear og fra høigear til annet UTEN å røre clutchen Foten spares og De opnår jevnere og behageligere kjøring.

**B E R T E L O . S T E E N**  
PARKVEIEN 27-29 (Rett op Wergelandsveien)

# HUPMOBILE