

1 - 1977



motor

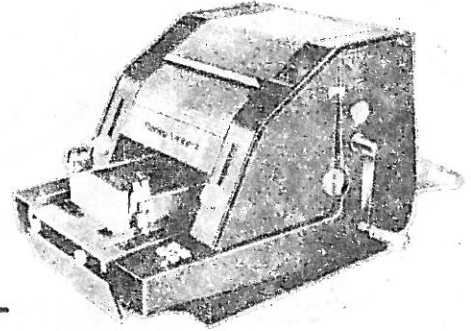
HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

1977

Denne avisen er den 42.de i rekken siden klubben ble stiftet i oktober 1972. Når det gjelder fjorårets avis, utgjør de 10 numrene av MOTORHISTORIKEREN fra 1976 en "bok" på 184 sider. Vår samlede produksjon siste år er omtrent 100 kilo aviser, og stablet oppå hverandre vil 1976-årets produksjon blitt en 5 meter høy bunke. Papi-ret som er gått med ville dekket 2318,4 kvadratmeter, eller lagt etter hverandre hadde sidene målt cirka 600 meter.



Fjorårets store begivenhet var først og fremst anskaffel-sen av en avansert duplikator, og ved utgangen var det nok en merkedag i avisens historie, idet vi nå disponerer vår egen mas-kin for fremstilling av elektrostensiler. Det har plutselig blitt den rene fest å produ-sere avisen, idet vi endelig er sjølberget når det gjelder det trykktekniske, med mulig-heter for å gjengi bilder fra egne arrangementer. Selvsagt har trykkmetoden sin begrens-ning, og resultatet blir også noe mer "ullent" enn f.eks. offset-trykk, men våre ressur-ser må naturlig nok stå i et rimelig forhold til behov, opplag og økonomi. Så det hers-ker uhemmet fryd over nyervervelsen i MOTORHISTORIKEREN's redaksjon, og vi skal gjøre vårt ytterste for å utnytte de muligheter som nå er åpnet....

Husk å fornye
abonnementet

NESTE MØTE:

Vi minner om vårt neste medlemsmøte på HEIMEVERNSHUSET, Landfalløya 131, som altså blir tirsdag 1. februar kl. 19. Vi ønsker vel møtt....



Med dette nummer av "MOTORHISTORIKEREN" følger som bilag et eksemplar av klubbens reviderte lover, ajourført ifølge vedtak på ekstraordinær generalforsamling i desember 1976. De tidligere utgaver av lovene settes samtidig ut av kraft.

FORSIDEBILDET

Til forsideillustrasjon på årets første avis har vi funnet frem et foto av en vogn som debuterte sist sommer, nemlig Öivind Viker's 1933-modell Chevrolet "Standard Coach". Red. har foröyrig nedlagt en ikke helt uvesentlig porsjon arbeidstimer i denne bilen, noe som gjør det dobbelt gledelig å se den i trafikken. På bildet er den ennå ikke ferdig, - bl.a. mangler den radiatorgrill og innvendig trekk; trekket har nå kommet på plass, men stakk avgårde med en temmelig stor del av innholdet i den Viker'ske lommebok.... Om trykken yter full rettferdighet, vil det fremgå av nummerplaten at bil-det er tatt under "HOLMESTRANDLÖPET 1976".

(Foto: Öivind Langeland)

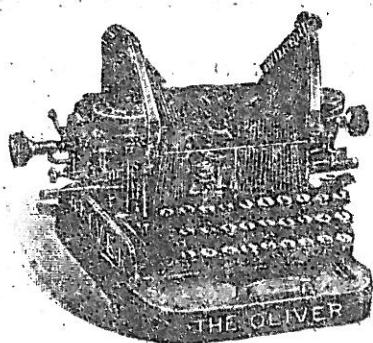
motor HISTORIKEREN

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.-



Så er julen 1976 et tilbakelagt stadium. Ribbe og annet snadder som hører høytiden til er fortært og forhåpentlig fordøyd, og gråe hverdagen er atter et faktum. På nytt har vi tatt steget inn i et nytt år, - i 1977.

Vi har alltid hatt en følelse av at et årsskifte liksom er å forsere en bakkekam. Den siste delen av det gamle året står for oss som en slags klatring i motbakke som kulminerer i og med overgangen til det nye året.

Straks vi har gått inn i et nytt år virker det som vi er over "bakkekammen", og så beveger vi oss liksom i medbakke igjen. Antagelig har det en sammenheng med at vi da har lagt årets mørkeste tid bak oss, og det igjen går mot lysere tider.

Skjønt lysere tider...? Ikke før er vi inne i et nytt år, før vi skal straffes på pengepungen. Det har nesten blitt en tradisjon dette at prisene stiger hver eneste 1. januar; det skjer nesten automatisk og man har etterhvert blitt så vant med det at knapt noen klager lenger. Ikke fordi vi tror at de t ville hjelpe....

Oljemilliarder og annen "velstand" tiltross: -vi skal neppe forøke vårt jordiske gods i særlig grad i 1977 heller. Så det får være vår smule trøst -i år som så mange ganger før- at det er mange som har det verre. Ja, det finnes til og med noen som ikke engang har en hobby å sysle med, og de t må vel være å leve i den ytterste armod! Så ta godt vare på det du har, -vær aktiv og ha et godt nytt år!

Ø.L.



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strömsø), 3001 DRAMMEN

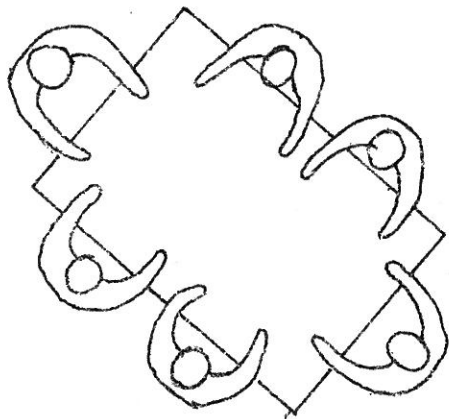
- Postgirokonto 3 75 09 24 -

STIFTET 18. OKT. 1972

STYRET:

FORMANN:	Per Løken,	Leirduevn. 29,	1349 RYKKINN	tlf.13 08 04
NESTFORMANN:	Mads H. Jostad,	Tømmeråsvn. 24,	3060 SVELVIK	tlf.84 20 65
SEKRETÆR:	Svein Burvald,	Konvallvn. 28,	3430 SPIKKESTAD	tlf.79 44 46
KASSERER:	Peder Danielsen,	Kringlavn. 6,	3050 MJØNDALEN	tlf.82 66 51
STYREMEDLEM 1:	Per Bergheim,	Vårveien 37 B,	3000 DRAMMEN	tlf.81 83 80
STYREMEDLEM 2:	Erling Thorbeck,	Østheilinga 14,	3000 DRAMMEN	tlf.83 68 21

- MEDLEMSKONTINGENT 1977: KR. 25,-



møter

MEDLEMSMØTE/EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING
TIRSDAG 7. DESEMBER 1976

Møtet ble åpnet kl. 19.15 av formann Per Løken.

Han innledet med å gå gjennom kveldens program, og tok først for seg endel aktuelle klubbsaker. Først nevnte han den forestående årsfesten lørdag 15. januar, og anmodet om at henvendelser og påmelding til denne skjer til arrangementskomiteens formann Frode Holm.

Per Gran-Henriksen har utarbeidet en leiekontrakt for dem som har motorkjøretøyer på låven på Lierskogen, og denne ble forelagt. Ordensregler for leieforholdet er trykt på kontraktens bakside, og det er meningen at alle leietagere snarest skal undertegne hver sin kontrakt.

Ellers kom formannen kort inn på fellesmøtet (landsmøtet) som ble holdt på Esso Taverna på Ramstadsletta lørdag 27. november, og resymerte endel av sakene som ble tatt opp. (se referat et annet sted i avisen.)

Tilslutt i sin innledning nevnte formannen at det er tatt et initiativ til å "lodde stemningen" for dannelsen av en egen norsk Chevrolet-klubb, og at interesserte er velkommen til et møte på Teknisk Museum i Oslo onsdag 8. desember.

Klokken 19.25 ble så den ekstraordinære generalforsamlingen formelt erklært satt. Formannen leste først opp den offisielle innkallingen, og denne ble godkjent uten innvendinger. Styret fremmet deretter forslag om at nestformann Mads Jøstad oppnevnes som ordstyrer/møteleder, og dette ble enstemmig bifalt. Han fikk deretter ordet.

Møtelederen anmodet først om at forsamlingen måtte akseptere en ombytting av rekkefølgen på dagsordenen, slik at man først tar opp til behandling forslaget om endring av § 10 i loven men at lovendringen -dersom den blir vedtatt- først trer i kraft etter at møtet er slutt. Samtidig redegjorde han for bakgrunnen for det fremsatte forslaget, som går ut på å få lovparagrafene mer "stabile" og ikke så lett å forandre som tilfellet har vært tidligere. Forsamlingen godtok uten innvendinger den endrede dagsorden.

Det fremsatte forslaget om å endre ordlyden i § 10 slik at uttrykket "vanlig flertall" forandres til "2/3-dels flertall", ble vedtatt med stort flertall.

Neste sak omhandlet endring av lovens § 5. De innkomne forslag forelå trykt slik at de tilstedeværende hadde anledning til å sette seg grundig inn i innholdet, og forslagene var som følger -:

EKSTRA ORDINÆR GENERALFORSAMLING 7/12-76

Følgende lovforslag er innsendt i rett tid:

I: Fra styret:

§ 5: Motorkjøretøyer som skal kunne delta i klubbens arrangementer skal ha en minste alder på 30 år, og være representative for klubben.

II: Fra Finn Torgersen:

§ 5: Motorkjøretøyer som skal kunne delta i klubbens arrangementer skal være av årgang 1947 eller eldre, og være representative for klubben.

III: Fra Håkon W. Røine:

§ 5: Teknisk komité skal kontrollere at kjøretøy som deltar i klubbens arrangementer er representative og tilfredsstillende de alminnelige tekniske krav. Løp som arrangeres i klubbens regi, skal være åpne for alle motorkjøretøyer produsert før 1940. Men løpskomitéen kan i hvert enkelt tilfelle avgjøre klasseinndelinger og aldersgrenser utover dette. Det skal dog ikke benyttes kjøretøyer yngre enn 30 år.

§ 2: Klubbens formål skal være å skape et miljø for bevaring av motor- kjøretøyer som er - eller kan bli - av teknisk/historisk interesse.

IV: Fra Peder Danielsen d.e.

§ 5: Klubbens løpskomité pålegges å begrense deltagelsen i de av klubben arrangerte løp, til kjøretøyer som oppfyller betingelsen for klassifikasjon i de offisielle kategorier for førkrigskjøretøyer. Endringer av og tillegg til disse kategorier må anerkjennes av NVK og MBK før løpsinnbydelsene kan utvides.

V: Fra Alf Bryhn:

§ 5: Motorkjøretøyer som skal kunne delta i klubbens arrangementer skal ha en minste alder på 30 år, og være representative for klubben. Motorkjøretøyer nyere enn 30 år som er i den stand som kreves av klubben, kan delta i arrangementer som til enhver tid bestemmes av klubbens styre og løpskomité.

- Styret -

Etter at de trykte forslagene var delt ut, besluttet man å ta kaffepause, slik at forsamlingen kunne få anledning til å gjennomgå forslagene. Under pausen ble det som vanlig også avviklet aftenutlodning.

Da forsamlingen tar fatt på sakene etter pausen, opplyser møtelederen at Finn Torgersen har trukket sitt forslag (II) tilbake. Forslagsstillerne får så hver for seg anledning til å orientere om -og begrunne- sine forslag, og besvarte også spørsmål fra de tilstedeværende i denne anledning.

Mads Jostad redegjorde for styrets forslag om å beholde loven uendret, idet man hadde kommet til at temaet først burde utdebatteres skikkelig før tiden var moden for en eventuell lovendring.

Håkon W. Røine avstod fra ytterligere begrunnelse av sitt forslag, idet han mente at det han ønsket å foreslå gikk klart nok frem av forslaget.

Peder Danielsen d.e. ga en lengre redegjørelse for sitt forslag, og grep også fatt i uttrykket "representativ" i den nåværende paragrafen, og etterlyste en klar definisjon av dette uttrykket. Han uttalte videre at han kunne tenke seg at styret tar konsekvensen av den rådende usikkerheten, og pålegges av generalforsamlingen å ta problemet med aldersbegrensningen på kjøretøyer innenfor klubbens interesseområde opp som en "merkesak".

Alf Bryhn sa bl.a. at vi ikke er forpliktet til å følge FIVA's eller noen annens bestemmelser. Vi er en selvstendig klubb, og uavhengig av hvilke regler andre har valgt å følge. Vi må ellers være fremsynte. Nyere biler står og "trykker på", og vi har et hensyn å ta til yngre generasjoner. Vi får heller ta problemene etterhvert som de kommer.

På grunn av at det lot til å herske en viss usikkerhet omkring de internasjonale regler for klassifisering av veteranbiler, ga møtelederen ordet til NVK's formann Björn Petter Gjerdrum, som ga en kort redegjørelse om klassifiseringen.

Dermed gikk man over til avstemningen, som ble foretatt skriftlig og "hemmelig". Utfallet var at forslag I fikk 15 stemmer, -forslag III fikk 20 stemmer, -forslag IV fikk 2 stemmer, -og forslag V fikk 34 stemmer. Tilsammen ble det avgitt 71 stemmer.

Et medlem, Gustav Wilhelmsen, ba deretter om ordet og protesterte på møtelederens påstand om at forslag V gikk av med flertallet av stemmene; og begrunnet dette med at 34

stemmer umulig kan være flertallet av 71 avgitte stemmer. Kommentaren avstedkom stor usikkerhet ved styrebordet, og man kom frem til at man skulle stille forslag V opp mot forslag III, som hadde oppnådd nest flest stemmer, i en ny avstemning. Denne avgjørelsen godtok Wilhelmsen.

Ved denne stemmeavgivningen fikk forslag V 47 stemmer, mens forslag III oppnådde 23 stemmer. To stemmer ble forkastet, -en fordi stemmeseddelen var blank, og en hadde stemt på forslag I. Ved denne stemmeavgivningen ble det avgitt 72 stemmer.

Dermed var det fastslått at forslag V hadde oppnådd forsamlingens flertall. Deretter ble den ekstraordinære generalforsamlingen formelt erklært hevet.

Resten av kvelden ble avviklet som et vanlig medlemsmøte, og man foretok først trekningen i aftentrekningen. Under "Medlemmenes 10-minutter" fikk vi de tradisjonelle etterlysninger etter kjøretøyer og deler, og Bjørn Petter Gjerdrum hadde dessuten bragt med et antall av NVK's veteranbilkalendere, som fikk en rivende omsetning.

Som avslutning på møtet kåserte Gjerdrum fra en USA-tur, og supplerte med en rekke fine fargelysbilder fra denne turen.

Med ønsker om god jul gikk man deretter hjem....

Ö.L.

Styremøtet

Tirsdag 21. desember ble årets siste styremøte avholdt på Central Hotell i Drammen.

I tillegg til et fulltallig styre var denne gang også løpskomiteen invitert for å redegjøre for neste sesongs arrangementer. Således hadde komiteen kommet frem til en terminliste for de faste løp og arrangementer som går i vår klubbs regi, og listen ble på møtet godkjent av styret.

Terminlisten er gjengitt nedenfor.

ref.

MØTER I 1977

For dem som ønsker å notere på kalenderen bringer vi nedenfor datoene for våre medlemsmøter i 1977. Når det gjelder marsmøtet ber vi om at man er spesielt oppmerksom, da dette møtet er lagt til den 2'dre tirsdagen i måneden. Dette fordi lokalene er opptatt av Statens Skjermbildefotografering den tirsdagen som vårt møte egentlig skulle vært avviklet.



Nedenfor gjengir vi den foreløpige terminlisten for arrangementer innen MHK-DRAMMEN -:

TIRSDAG 4. JANUAR	TIRSDAG 7. JUNI
TIRSDAG 1. FEBRUAR	TIRSDAG 6. SEPTEMBER
TIRSDAG 8. MARS	TIRSDAG 4. OKTOBER
TIRSDAG 5. APRIL	TIRSDAG 1. NOVEMBER
TIRSDAG 3. MAI	TIRSDAG 6. DESEMBER

- Søndag 8/5: "Vårsjekken"
- Torsdag 19/5: Picnic-tur
- Søndag 22/5: "Drammensløpet"
- Lørdag 25/6: Sandedagene -77
- Søndag 21/8: Lierdalen Rundt

Som vanlig er det ikke møter i juli-august.

NB

I NVK's referat fra landsmøtet har man opplyst at "Drammensløpet" arrangeres 19.mai. Dette er ikke riktig; -19. mai er nemlig Kristi Himmelfartsdag og følgende dagen for vår tradisjonelle picnic-utflukt. "Drammensløpet 1977" går tre dager senere, søndag den 22. mai

BENNY DICKSON:

Da Al Capone gikk inn i den amerikanske bilindustri.

Skjønt de amerikanske bilfabrikker omkring 1928 veltet nesten 5 millioner vogner ut på markedet årlig, fantes det en liten krets av flittige mennesker som allikevel ikke kunne få fatt i de biler som de skulle bruke til sin virksomhet. Det var gangsterne i Chicago og New York.

Gangstersyndikatet i disse to byene var på denne tiden virkelig stilt overfor et problem, som i vesentlig grad bremset utviklingen av deres erverv. Til tross for at de hadde penger nok og de beste forbindelser innen den amerikanske bilindustri, var det komplett umulig å få levert akkurat det de hadde bruk for. De var i en virkelig knipe i en tid da det var av den største betydning for dem å disponere over driftssikre og praktiske kjøretøyer, om verdenspressen skulle forsynes med de forventede antall forbrytelser i døgnet.

Etterhvert gikk det så vidt at flere jobber mislyktes ene og alene fordi bilmateriellet ikke sto på høyde med tidens krav. Situasjonen ble så alvorlig, at man i en periode i "bransjeforeningen" overveide å overta en bilfabrikk og begynne for seg selv.

Alle noter ble lagt i blöt. Det medførte at Marc Pagani, -som var kontorsjef i Al Capone's 30. Chicago distrikt (4 bryggerier, 18 bordeller og 2 stormagasiner), - fikk den geniale ide at det kanskje i "antikkvitetsbutikken" på den andre siden av "dammen" kunne finnes noe av det man hadde bruk for. Han hadde en gang i et blad sett noen bilder av en fransk dame i en vogn med forskjermer som rutsjebanen i Doolittle Springs, og det sto noe om at den kunne kjøre med en fart angitt i tre grove cifre, - nøyaktig hvor fort husket han ikke riktig. Tanken ble grepet med begjærighet, og Pagani dampet avsted med en sjekk på 10 millioner for å gjøre innkjöp. For sikkerhets skyld sendte man et lite reiseselskap (ukjente for Pagani) med, som skulle holde øye med de 10 millionene...

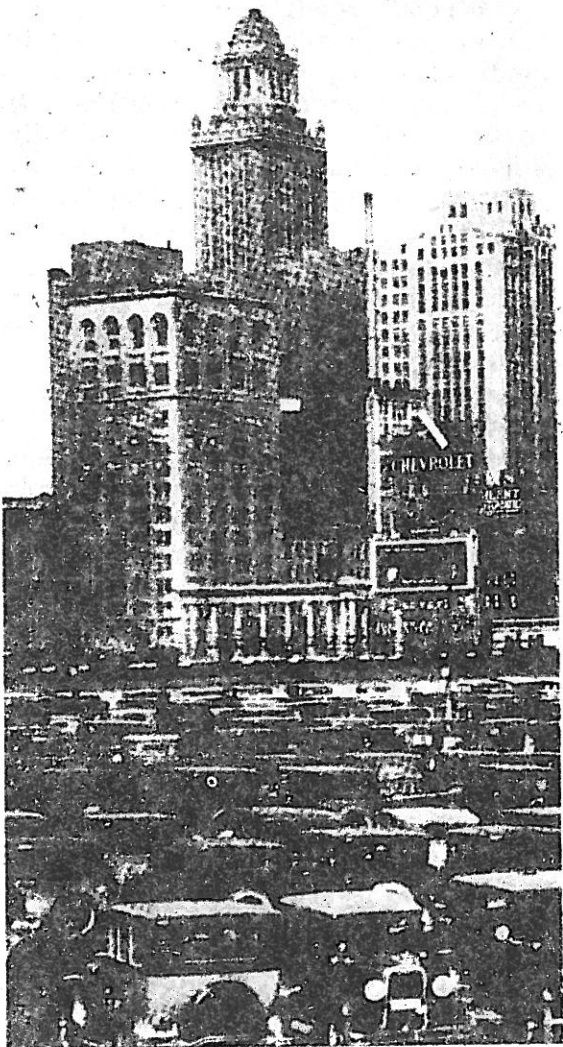
Et par måneder senere kunne man i Wambuck's pakkhus ved George Washington-kaien pakke "godtene" ut. Det hersket alminnelig tilfredshet. Spesielt var guttene helt ville etter de fire 13-liters Bugatti'ene, som de ikke kunne bli helt enige om å fordele. Det oppsto i den anledning noe klanmeri i et kontor på Lexington Avenue, så hele etasjen måtte tapetseres om etterpå. Men la oss ikke henge oss opp i bagateller...

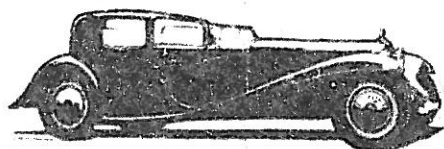
Babe Snowberger, som var sleeping manager i Hell's Gambling Trust og en meget omhyggelig herre, ville en morgen da han allikevel ikke fikk sove på grunn av tørsten, prøve om det ikke nå passet med de 230 km/t. Bilen var O.K. den, men dessverre var Michigan Park Drive et par kilometer for kort i den ene enden, idet det lå et barnehjem iveien... Det ble ikke så mye igjen av Babe at det var umaken verd å holde begravelse. Man valgte istedet å markere minnet ved å skjenke en million til en krets av damer som var kjent for å ta seg av fremmede folks vanskjötte unge.

.... DET "GIKK HULL PÅ" MEKANIKEREN.

Det viste seg snart at man hadde gjort en elendig forretning med disse bilene. Både Delage'ne, Alfa'ene og de seks Bentley'ene skaffet dem en hel del vanskeligheter så snart de kom ut fra verkstedet. En uheldig negermekaniker prøvde å overbevise Noc Dalman om at kamakselen på Alfa'ene var plassert aldeles feil, og den utvendige oljepumpen lett kunne pumpe luft istedenfor olje. Under den påfølgende argumentasjonen "gikk det hull på" mekanikeren, og senere ville ingen ta på seg reparasjonen av vognene, om de fikk aldri så godt betalt.

Med den besluttosomhet som er karakteristisk for





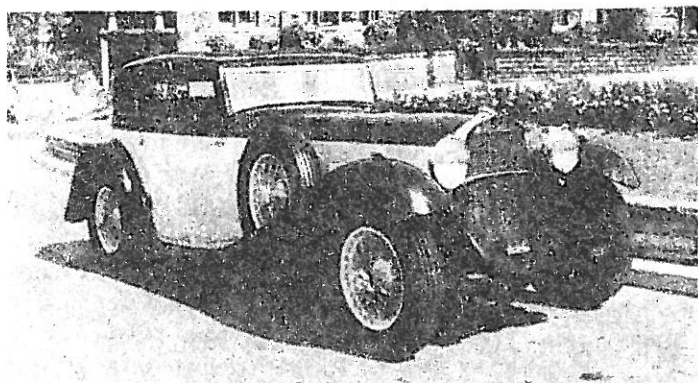
raske folk, kjørte man så hele ruklet i elva. Det skal ellers ikke legges skjul på at det i den anledningen ble grunnlagt en skepsis overfor "den gamle verden", og den har

siden holdt seg levende.

ET STYKKE AV VEIBANEN FORSVANT SPORLØST

Så kom den frelsende engel i Pat Sawiecki's skikkelse. Pat, som hadde vært i mekanikerkunnskap en gang i tyveårene i St. Petersburg, var en av disse geniene som ville gått ukjent over i historien, hvis han ikke her var dratt frem fra glemselen og blitt berømmet for sin fortjeneste. Etter en ti-årig supplerende utdannelse ved Altracaz-fengselet befant han seg nettopp i Chicago på det tidspunktet da det så som svar-test ut for vennenes transportavdeling. Pat dumpet en kveld tilfeldigvis inn i Norland's "speak easy" og traff en av Al's talentspeidere. Etter et par drinker kom de på talefot; -etter ennå fire var de blitt gode venner, og et par drinker senere ble Pat puttet i en sekk og kjørt til hovedkvarteret.

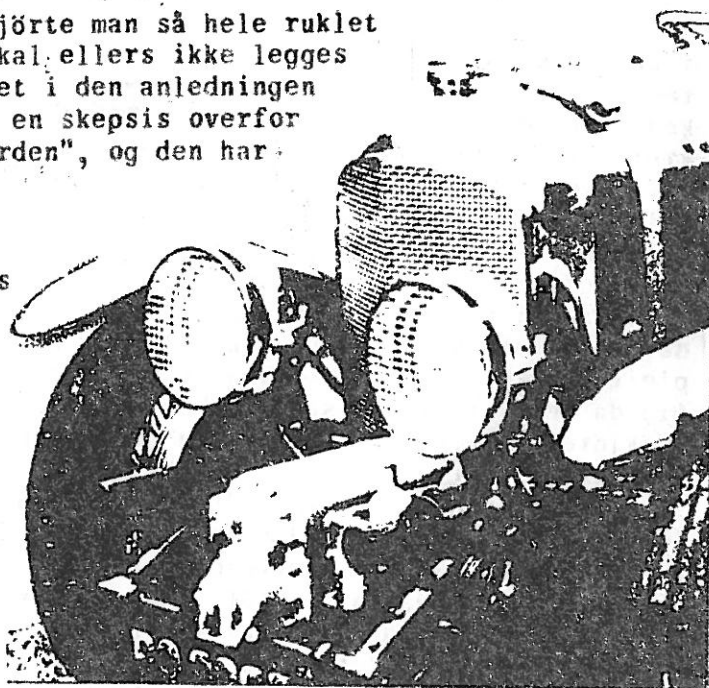
Her fant man raskt ut at han var en av disse degenererte europeere som hadde gitt seg tid til å sette seg inn i både dette og hint. Han fikk på stedet en kontrakt mot å fremskaffe de riktige kjøretøyer med det



riktige spesialutstyr.

Nå fulgte en travel tid. I 8. etasje under jorden i Florence Nightinggale Building ble det innredet det mest moderne verksted i USA. I mange år spekulerte man på hvor et bestemt stykke av kjørebanen i 78. gate ble av, men der hadde Pat rappet for å lage forbindelse mellom verkstedet og Isak Mondickein's drugstore.

Nå foretok Pat seg noe som ingen tidligere hadde ofret en tanke. Han skaffet seg kataloger over alle bilene som ble produsert i "Gods own country". Det viste seg at politiets patruljevogner slett ikke var de beste som kunne skaffes. Det var nemlig et beskjedent selskap i Indiana, -Mc Farlan Motor Co. - som laget en personbil med en 9,35 ltr. motor som utviklet 180 hk. ved 2300 o/min.



Pat kjøpte øyeblikkelig tyve slike biler, og demonterte ti av dem for å ha reservedeler på lager.

En gresk "platebanker" ved navn Alphons, som hadde vært med og bygget pansrede jernbanevogner under den gresk-tyrkiske krigen, tok seg av karosseriene, mens Pat selv sto for motortrimming og annet mekanisk arbeid. Det var gode motorer, men topplokket var laget av noe så pöbelaktig som støpejern. De ble derfor støpt på nytt, og da i en legering som hadde som hovedbestanddel de sølvbarrene som i sin tid hadde tilhørt patriarken i Tiflio. Fra det dollarglade Tyskland innførte han en serie nye Maybach gearkasser, og fjærene ble i visuell grad forsterket etterhvert som vekten steg på grunn av panserplater, småammunisjon og større magasiner, samt en innebygget ti-gallon whiskeydunke med tappekran under dashbordet.

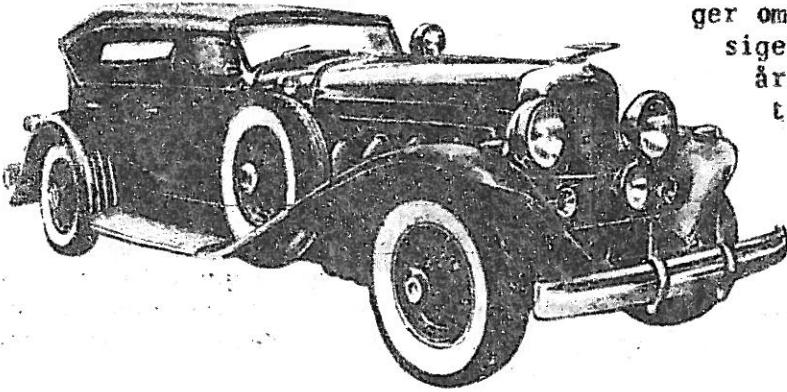
De nye doningene var simpelthen nam-nam. Men politiet viste seg å være noen underlige uoppfinnsomme individer; totalt blottet for selvstendig kreativ sans, men desto mer villige til å kopiere. Så det gikk ikke særlig mer enn 14 dager før politikorpset også kjørte rundt i Mc Farlan med spesialutstyr, -av og til med påmonterte maskinkanoner. Og atter var gode råd dyre i 8. etasje under jorden.....

KOLLISJON MED ET KINO-ORGEL.

Pat skydde ingen anstrengelser for å holde på sin gode og faste stilling, så han tok like godt racervogner en tur til Indianapolis, hvor han lyktes å mase seg inn til gamle, koselige Duesenberg. Han hadde ikke annet på samvittigheten enn at hans bil hadde vunnet Indianapolis 500-miles-løpet fire ganger i

løpet av 10 år. Dessverre foreligger det ikke noen dagbokoppteignelser om hva deres samtale gikk ut på, men dagen etter ble konkurransekjøringen mot Duesenberg trukket tilbake, og 3 måneder senere avleverte han det første av de chassis'er som av fagpressen ikke helt uten grunn er blitt betegnet som mesterverker.

Det var en solid "jernseng" med en akselavstand på 3,5 meter, og den 8-cylindrede rekemotoren så ganske uskyldig ut, men med sine 6,88 liter slagvolum utviklet den ikke mindre enn 265 hk ved 4200 omdreininger i minuttet.



Man kan nesten gråte over samtidens beretninger om utviklingen av denne bilen, som etter sigende skulle ha kostet Duesenberg mange års intenst arbeid før den ble presentert på utstillingen i 1929. Den korrekte fremstillingen er at han hadde fått alle detaljene fra Pat, som

ikke var i tvil om hvordan den saken skulle gripes an.

Pat's aksjer i firmaet steg ganske betraktelig, og de steg ytterligere da det allerede den første dagen under en liten prøvetur med en rask "ekspedisjonsforretning" i National

Reserve Bank i 14. gate viste seg at bilen hadde tjent seg inn tyve ganger i løpet av 6½ minutt. Pat fikk i den anledning et fempunds gullur med inskripsjon samt et diplom, som han imidlertid "av personlige grunner" unnlot å henge på veggen. At denslags virker ansporende overfor en flittig liten mann, er det imidlertid ingen tvil om...

Det forslo ikke med 8-timers dag i Pat's katakomber. Knappt nok var han ferdig med å utvikle en 30-gallons lydtemper som fikk brølet fra de mange hundre hestene til å lyde som en Chopin-nocturne, før han gikk igang med flere andre sinnrike oppfinnelser. Den mekaniske vindusviskeren, som visse blåøyde sjeler tror er oppfunnet av Vauxhall, ble første gang presentert av Pat, og ble til etter en ulykke som rammet Doc Mc Gurk. Han var stabslege i firmaets sanitetsavdeling, og tok en gang feil av en sidegate og inngangen til en kino fordi slangen hadde falt av vacuumviskeren. Doc var denne kvelden ute i et presserende sykebesøk etter en skyteepisode i byens hovedpostkontor, og er trolig den eneste i historien som har hatt et frontsammenstøt med et kinoorgel....

Pat var også først ute med en glødetallskala for tennplugger, da det var av avgjørende betydning å velge de riktige tennplugger til hvert enkelt transportoppdrag. En av Pat's mer oppsiktsvekkende tekniske triumfer var den som var knyttet til "avhenting" av Cliff Ardinger fra Statens sentralfengsel julaften 1933. Tidspunktet var valgt dels av strategiske grunner, dels fordi man hadde bruk for Cliff til en jobb som hastet og som bare han med sin ekspertise på området kunne klare. Det ble derfor lagt mer enn vanlig omhu i planleggingen, og mens det ikke var særlig vanskelig å få løsrevet Cliff fra de lokale julearrangementene og få ham befordret til den ventende bilen, så forekom selve transporten noe mer problematisk, fordi politiet ved et slumpetreff hadde fått ansatt en tidligere tysk ingeniør som hadde konstruert en alt for rask bil, og denne bilen var nettopp da stasjonert akkurat ved "reiseselskapets" startsted.

Man kunne derfor bare regne med en høyst beskjeden forsinkelse før politiet tok opp forfølgelsen med uberhersket iver. Etter utallige gjetninger om utfallet av et slikt handicap-løp, tilkalte man professoren, -en tidligere matematikklærer som nå var gått inn i bankfaget, hvor man til gjengjeld på et senere tidspunkt ikke kunne få noe til å stemme....

Professoren holdt en liten forelesning om Archimedes og skilpadden, tegnet opp et diagram og påviste det nøyaktige stedet hvor politiet kom til å innhente deres egen bil. Det viste seg å være et lite torg i en forstad, med undergrunnsbane til sentrum. Mulighetene for å benytte kollektivtransport på den siste etappen ble hurtig oppgitt, og Pat måtte melde pass med hensyn til en ytterligere trimming av motoren på så kort varsel. Men skissen ga ham inspirasjon som antagelig tok sitt utgangspunkt i den bratte trappen ned til undergrunnsbanen.... Med den selvforsakelse som man ofte støter på hos virkelige begavelser, holdt han seg edru hele lille julaften, og arbeidet på verstedet til den mørke morgen.

Så var det klart for å ønske fengselsdirektøren "god jul". En tankvogn med tåregass fikk hele vaktmannskapet til å tute rørt over at det igjen var jul, og øyeblikket etter spaserte Cliff ut av porten. Inspektøren ved port H ville absolutt følge til dørs, men ombestemte seg da han fikk en julegave i form av en blåveis så stor som Times Square.

Det varte ikke mange minutter før de følsomme og musikalske ører oppfattet det stigende og synkende vræl, med hvilket statsmaktens brutale politi - selv på en julaften- ikke unnses seg for å melde sin ankomst. Ralph Pagani, som kjørte, og Ettore Fisk, som var sidemann, utvekslet muntre blikk, og Ralph passet nøye på å holde den farten professoren hadde beregnet. Ja de i stor fart brølte oppover gaten og nærmet seg den skarpe venstresvingen foran torget, var det mindre enn 100 meter mellom de to bilene. Og så ble Pat's geniale oppfinnelse satt i funksjon...

Ettore trykket inn den lille røde knappen på dashbordet. Ennå holdt Ralph konstant fart et halvt hundre meter, så trakk han på bremsen i noen sekunder og svingte elegant tilvenstre og vekk fra torget.

HÖSTET 2000 JULETRÆR OG EN LIREKASSE.

Bak hørtes innledningsvis et øredøvende hyl av bremses, det låt som om gaten ble revet av på midten. Så fulgte en absolutt stillhet, som noen sekunder senere ble etterfulgt av en serie av de mest fantastiske lydeffekter.

Politibilen bremses litt for tidlig, deretter for den som en rakett med sviktet styremekanisme inn over det brede torget, hvor den meide ned lysmaster og flaggstenger som det skulle vært halmstrå. Raserte en fredelig skog av 2000 usolgte juletrær; nappet lirekassen vekk foran nesen på en måpende lirekassemann som sto nokså fredelig og foredro ouverturen til baletten Waldemar, og tilslutt tok bilen peiling på nedgangen til undergrunnsbanen hvor den forsvant med bakenden først.

Som guttene senere på kvelden over deres gin og rødkål betrodde hverandre, er det i hele verden neppe noe som er mer sunt for det almene velvære enn en virkelig hjertelig og uskylkelig latter, særlig når den utløses av en uventet og harmløs spøk. Sammenhengen var ganske enkelt følgende: - Under bilen hadde Pat hengt et 200-liters fat med spillolje. Fra fatet førte et avløpsrør bakover og munnet ut i skjul av bakre støtfanger. Når man trykket på den røde knappen, åpnet en vacuumbetjent ventil for oljen, -en trykkluftflaske satte tanken under trykk og den sleipe oljen ble dusjet ut på gaten bak bilen, samtidig som bremselyset ble tent. Denne siste detaljen fikk den tåpelige politisjåføren til å trå på bremsen, noe som i neste omgang avstedkom det ovenfor beskrevne hendelsesforløpet.

Jo ja, det har virkelig vært konstruktive hjerner i den amerikanske bilindustrien. Og Pat fortjener en plass iblandt dem.

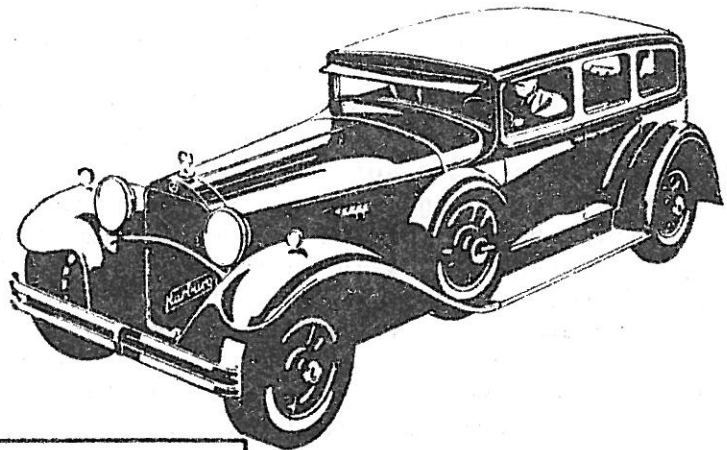
XX

MERCEDES-BENZ

Elitvagnen — tillverkad av världens två äldsta automobilfabriker

Av 1930 års modeller märkes Typ "NÜRBURG 460"

8-cyl., 80 hkr., cylindervolym 4,6 lit., 9 lagrad vevaxel, hjulbas 3,67 m., stötdämpare, fjäderdamasker, invändiga bromsar å alla hjul vacuum servosystem, centralsmörjning, 2 reservhjul med ringar.



Landeveiens gamle riddere

Nostalgibølge eller ikke, faktisk er ihvertfall at veteranbildilla brer mer og mer om seg. Tidligere hadde det et visst eksklusivt preg over seg dette å eie en slik gammel bil. Når sant skal sies så koster jo fornøyelsen en god del penger, bilene er både dyre i anskaffelse og vedlikehold, men allikevel unner flere og flere seg den fornøyelsen det er å sykle

med automobiler fra århundrets begynnelsen.

Dette bildet er fra Italia, der veteranbilinteressen stadig når nye høyder. Roma var ankomststedet for et landsomfattende veteranbilrally, og så snart bilene hadde fått den nødvendige pleie fra omsorgsfulle eiere etter det strabasiøse løpet, var det tid for en gigantisk mønstring av

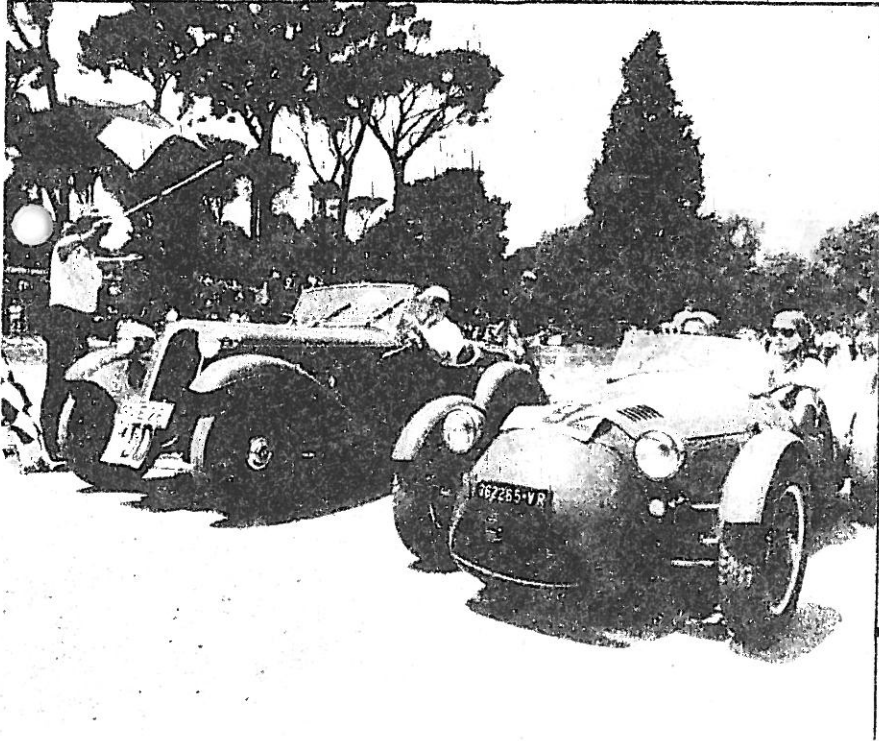
gårsdagens firhjulinger.

Her ser vi to eksemplarer som ikke er av de aller eldste, to spreke sportsvogner fra tredvetallet. Nærmest starteren med flagget står en vakker BMW 315 fra 1934 og ved dens side en hissig Fiat 1100, årgang 1940 og med typebetegnelsen «Siluro Sport».

Eia var vi der!

(Foto:AP)

To av landeveiens aristokrater, en BMW 315 fra 1934 og en Fiat 1100, årgang 1940.



PARKOMETER

Mot slutten av 1920-årene var det blitt mange biler på de amerikanske veiene, og det ble litt av et problem å finne parkeringsplasser. De fleste større byene hadde parkeringsbestemmelser og restriksjoner, men det var ikke alltid like lett å håndheve disse forordningene.

Carl C. Magee fra Oklahoma fant opp et parkometer i 1932. I 1935 forbedret han det, slik at det ble seende ut som et parkometer av i dag.

I Norge fikk vi de første parkometre i Oslo 12. mai 1958.



FLYHISTORISK OGSÅ

Det er neppe så mange som vet at det i Norge også eksisterer en klubb for veteranflyinteresserte. Men det gjør det altså, og klubben, som bærer navnet NORSK FLYHISTORISK KLUBB kan om cirka en måned se tilbake på 10 års virksomhet.

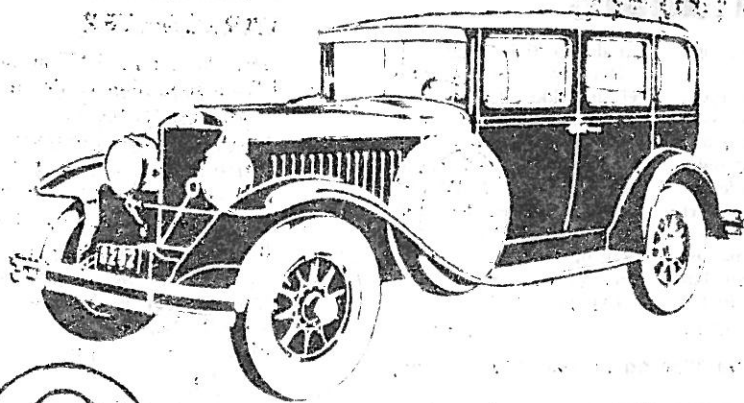
De entusiastiske veteranflytilhengerene skal markere sitt 10-års jubileum ved å gjennomføre en veteranflyvning med en gammel "Tiger Moth"-maskin onsdag 9. februar på strekningen. Førnebu -

Gardermoen. Maskinen skal bl. a. også ta med post, som vil bli stemplet med et særskilt stempel (se ovenfor), med nettopp en slik "Tiger Moth" i sjöflyversjon, - en såkalt "Sopwith Baby"- som bildemotiv. Det blir altså samtidig en begivenhet av filatelistisk interesse, og det er anledning til å bestille særstempelen post gjennom Postverkets Filatelisttjeneste, Oslo. Ytterligere opplysninger kan man få om klubben gjennom dens adresse: NORSK FLYHISTORISK KLUBB, postboks 58, Kværner, Oslo 1.

(Det er med en viss skrekkblandet fryd red. minnes sin tur i en "Tiger Moth" over Drammensfjorden en sprengkald februar dag i midten av 50-årene. Villmannen Snorre Ketilsson satt ved spakene, og "loop'et" og fløy "opp-ned" til tross for at slike manövrer nok oversteg det tillatte. Men moro var det; -jeg takker så gjerne ja om anledningen byr seg til å gjenta en slik halsbrekkende tur.....)

Ø.L.





50 ÅR MED VOLVO

I løpet av de 50 år som har gått siden starten i 1927 er det ved AB VOLVO fabrikkert et 20-tall ulike bilmodeller. Disse bilene har alle bidratt til VOLVO's ekspansjon fra et gammelt lokale på Hisingen i Göteborg, der noen titalls personer monterte "Jakob", til et drøyt snes fabrikk verden over med 38.000 personer som arbeider med Volvo-produkter. Hovedproduktet har hele tiden vært personbilen.



De to menn på bildene til siden for disse linjer er Assar Gabrielsson og Gustaf Larsson. Det var dem som i august 1924 over et fat kreps startet eventyret Volvo; et eventyr som etterhvert skulle resultere i Skandinavias største industrikonsern.

Assar Gabrielsson og Gustaf Larsson hadde hver for seg fått ideen til en svensk bilindustri. De hadde tidligere vært arbeidskamerater på SKF, hvor Gabrielsson fremdeles var salgssjef. Larsson hadde i noen år arbeidet i den engelske bilindustri. Begge mente at det fantes forutsetninger for en svensk bilfabrikasjon, og over krepsfatet i 1924 besluttet de å gjøre et forsøk.



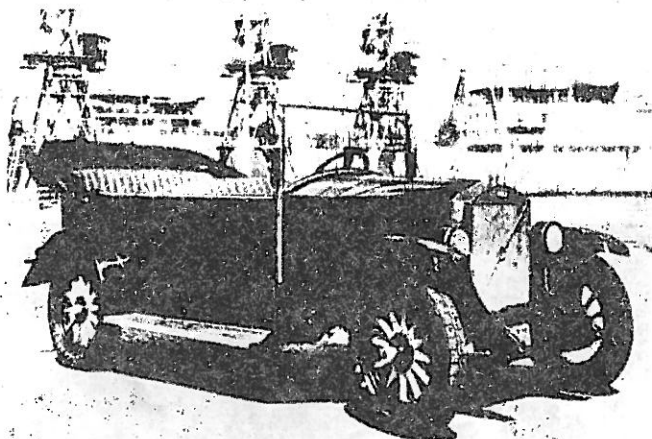
Larsson satte straks igang med konstruksjonsarbeidet. Han hadde hjelp av noen unge ingeniører som tegnet på fritiden. Et par kvelder i uken møttes man hjemme hos Gustaf Larsson for å trekke opp retningslinjer. Ved midtsommer 1925 var tegningene til den første bilen klare, - en åpen vogn med en firesylindret motor. Det viste seg imidlertid å være vanskelig å finne noen som var villig til å finansiere prosjektet på 10 vogner, så Larsson og Gabrielsson besluttet derfor å satse

penger selv. Det lyktes dem også å få kunstneren Helmer Mas Olle interessert i å utforme karosseriene. Og i juni 1926 var den første vognen klar for prøveturen fra Stockholm til Göteborg.

SKF innså nå at planene var alvorlige, og besluttet å satse på den svenske bilen. SKF hadde et lite datterselskap som het Volvo (Volvo er latin, og betyr "jeg ruller"). Gabrielsson og Larsson forlot nå sine tidligere arbeidsplasser og ble isteden sjefer i Aktiebolaget Volvo, som nå gikk helt inn for bilfabrikasjon.

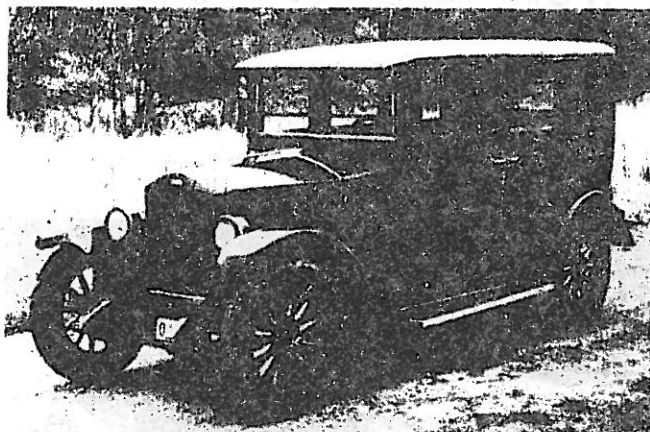
Allerede fra begynnelsen var det klart at man skulle ta sikte på å utnytte den svenske verkstedindustriens kapasitet. Delefabrikasjonen skulle foregå hos ulike firmaer og Volvo skulle kun forestå monteringen av bilen. Denne ide, -å bygge bil på "volvo-vis"- er fremdeles levende, selv om hovedkomponentene stadig mer fremstilles ved Volvokonsernets egne fabrikker.

Virksomheten var altså igang. Natten til den 14. april 1927 var den første Volvo-bil klar. En monteringsfeil gjorde imidlertid at den til å begynne med bare kunne rygge. Men dette ble omgående rettet på, og dermed trillet den første Volvo ut av fabrikkporten....



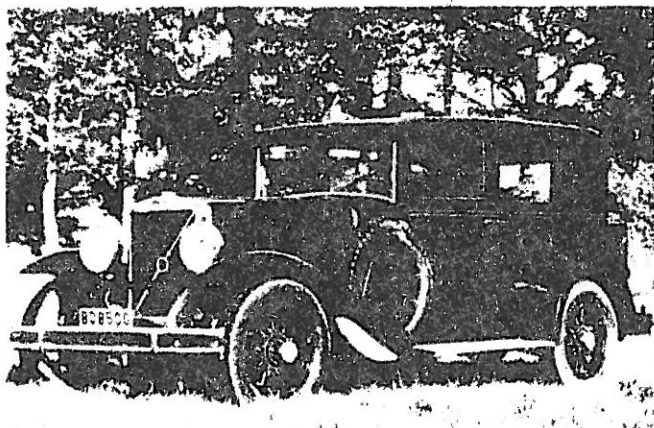
ÖV 4 1927-29

Den første Volvo'en, som av vittige hoder på verkstedet ble døpt "Jakob". Karosseriet var av ask og rödbök trukket med pläter. 4-cyl. sideventilmotor gav bilen en toppfart på 60 km/t. Det første eksemplaret ble levert til disponent Gustav Håkansson i Sandared utenfor Borås.



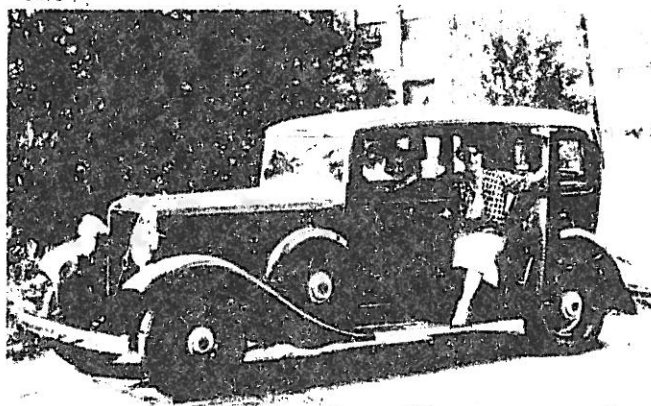
PV 4 1927-29

Lukket vogn på samme chassis som ÖV 4. Trekarosseriet var trukket med kunstlær. Modellen ble kalt "Örrekojan". I 1928 kom en versjon kalt "Special", -en luksusmodell med bl.a. stötfanger. En av disse vant klasseseier i den kombinerte hastighets/ökonomi/kvalitetskonkurransen Moskva-Leningrad-Moskva.



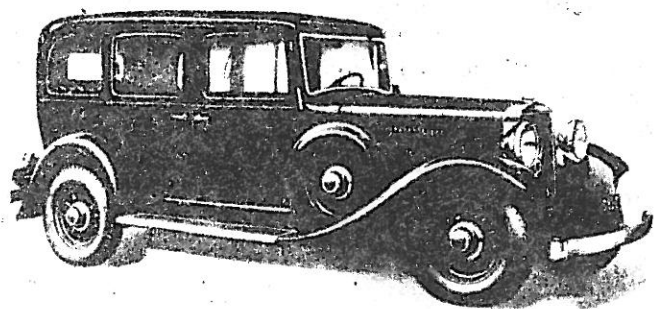
PV 651-652 1929-34
TR 671-674

Volvo's første 6-cyl. vogn, som hadde en toppfart på 110 km/t og veide 1500 kg. Fra modell 652 ble hydrauliske bremses og synkronisert gearkasse innført. Modellene 671-674 var 7-seters drösjebiler, utviklet i samarbeide med drösjeeierne.



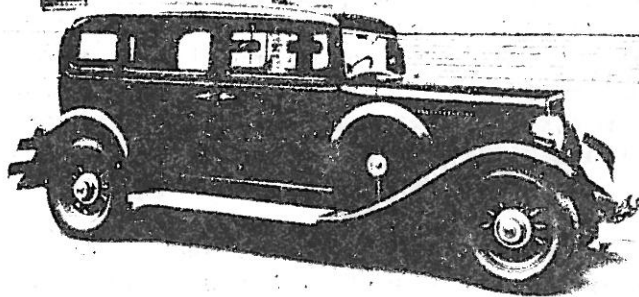
PV 653-654 1933-34

5-seter i standard- og luksus-utgave. Tretrinns gearkasse med frihjulskobling. Luksusmodellen hadde bl.a. to reservehjul og automatisk ryggelys. Karosseriet begynte nå å få mere avrundede linjer.



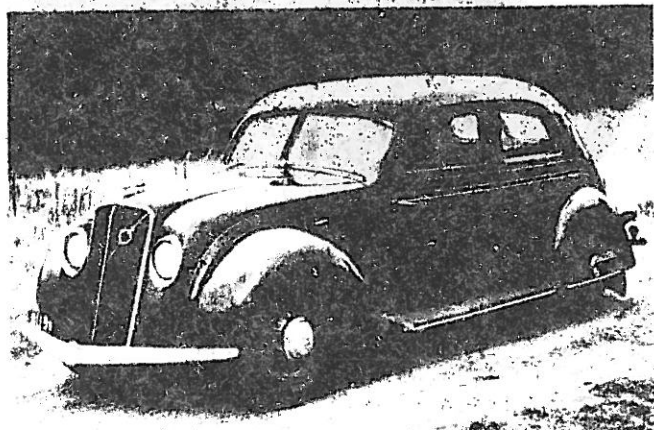
TR 676-679 1934-35

Taxi-versjonen av foregående modell. De to klappsetene mellom for- og baksetet gjorde bilen til en 7-seter. Motoren var en 6-cyl. sideventilet på 3,27 ltr. Frihjulet kunne kobles inn og ut etter behov.



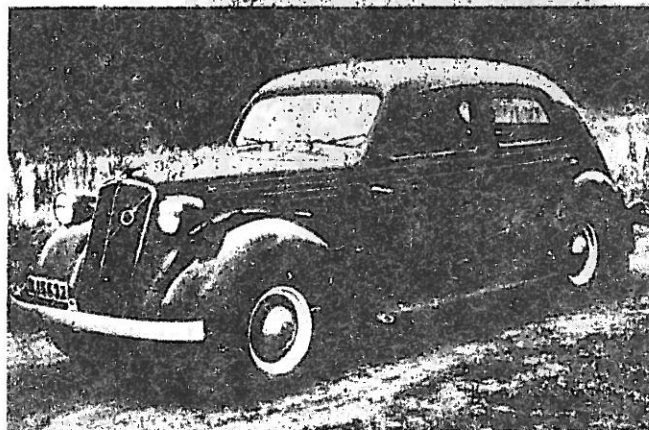
PV 658-659 1935-38

En videreutvikling av 653-modellen. Frontpartiet var endret ved at panseret hadde blitt lengre, og radiatoren helte bakover. Motorvolumet var øket til 3,67 ltr. og effekten til 80 hkr.



PV 36 1935-38

Volvos første strømlinjeformede vogn. Kaltes "Carioca" og ble ansett som morgendagens vogn. Den var 6-seter, med utmerket komfort med bl.a. individuell forhjulstjerring. Helstål-karosseri var en nyhet fra Volvo.



PV 51-52 1936-38

Samme motor som i "Carioca", men den lavere vognvekt -1414 kg.- ga lavere bensinforbruk. God plass, fine kjøreegenskaper og god økonomi gjorde bilen til en svensk "idealgogn". Relativt gode fartsressurser. (FORTS.)

Avskrift av NKK's referat fra

LANDSMØTET

Referat fra landsmøtet den 27. november 1976

i BSSO-Taverna, Rønne, Oslo.

Det andre landsmøtet i rekken samlet 21 deltakere fra 11 klubber som representerte ialt ca. 1800 medlemmer tilsluttet klubber med motorhistorikk som samlende interesse.

Vi savnet representanter fra noen klubber, bl.a. Grenland, Haugesund, Bergen og Trondheim, men dette referat vil likevel bli tilsendt disse klubber idet vi regner med at manglende deltakelse skyldes praktiske vanskeligheter med fremmøte og ikke sviktende interesse for saken.

Etter at deltakerne var ønsket velkommen hadde vi en kort presentasjonsrunde og refererte fra forrige møte 19. juni d.å. før vi startet på sakslisten:

Sak 1: Forholdet til myndighetene

NVK henvender seg til myndighetene og forsøker å få gjennomført fullstendig avgiftsfritakelse både ved import og bruk av motor-kjøretøyer eldre enn 25 år.

I mellomtiden vil NVK på henvendelse fra andre klubber anbefale overfor Tolldepartementet import av interessante kjøretøyer etter verditollsatsen som hittil.

Verditollsatsen utgjør ca. 110 % + moms av cif-verdien basert på selgers faktura fra opprinnelseslandet.

Kjøpere må kunne dokumentere at fakturabeløp og kjøretøyets markedsverdi står i et rimelig forhold til hverandre.

Sak 2: Terminlisten 1977

Møtedeltakerne kunne ikke finne mange "kollisjoner" mellom viktige arrangementer basert på NVK's foreløpige terminliste. Følgende arrangementer er "spikret":

- | | |
|--------------|---|
| 4. juni | Loppemarked på Frysja.
Alle klubbens medlemmer velkomne. |
| 17.-19. juni | 10-års jubileum, Norsk A-modell Klubb |
| 22. mai | Löp i indre Östfold |
| 19. mai | Drammensløpet |
| 27.-28. aug. | Lillehammerløpet |
| 2. -5. sept. | NVK's 25-års jubileum og "Sandvigen-Sundvolden" |

Sak 3: "Avis"

Det var stemning for å undersøke muligheten for en felles motor-historisk avis på høyt nivå. NVK's redaktør, Ole Kr. Haugen, vil diskutere dette i samråd med de øvrige redaktører. Hvis vi ikke kan samles om et konkret forslag på dette tidspunkt ble redaktørene anbefalt også å vurdere utvidet distribusjon av "VeteranvognPosten" blandt klubbens medlemmer, samt utgivelse av et årlig annonseorgan.

Klubbens redaktører vil bli innkalt til et møte om denne saken tidlig på nyåret.

Sak 4: Ottar Myhre har ansvaret for NVK's kartotek og vil gjerne samle opplysninger om hele landets kjøretøypark.

Forsamlingen var enig i at i den utstrekning opplysninger om de enkelte medlemmer kjøretøyer foreligger, stilles disse til disposisjon for Myhre.

Myhre sørger for at de nødvendige sirkulærer sendes ut til klubbene om dette og garanterer samtidig at opplysningene ikke faller uvedkommende i hende.

Motivet med kartoteket er foruten statistikk å hjelpe de enkelte medlemmer med restaureringsproblemer ved å sette disse i forbindelse med eiere av liknende kjøretøyer.

Forespørsler om dette til Myhre eller NVK's sekretariat.

Sak 5: Møterett

Det ble slått fast at alle klubbens medlemmer er velkomne til alle andre klubbens medlemsmøter med unntakelse av generalforsamlinger etc.

Spesielle møter er kun beregnet for egne medlemmer.

Det rådet en god kollegial stemning under møtet og inntrykket var at de fleste syntes det var positivt å komme sammen et par ganger i året for å diskutere felles problemer.



Godt Nytt År!

KJÆRE MOTORHISTORIKERE !

Når dette leses har vi atter en gang lagt et år bak oss og tatt steget inn i et nytt. La meg da benytte anledningen til å takke for det gode samarbeidet vi har hatt i året som gikk.

En spesiell takk vil jeg rette til både gamle og nye styremedlemmer/komiteemedlemmer for vel utført jobb. Og mest arbeid til fordel for vår klubb.

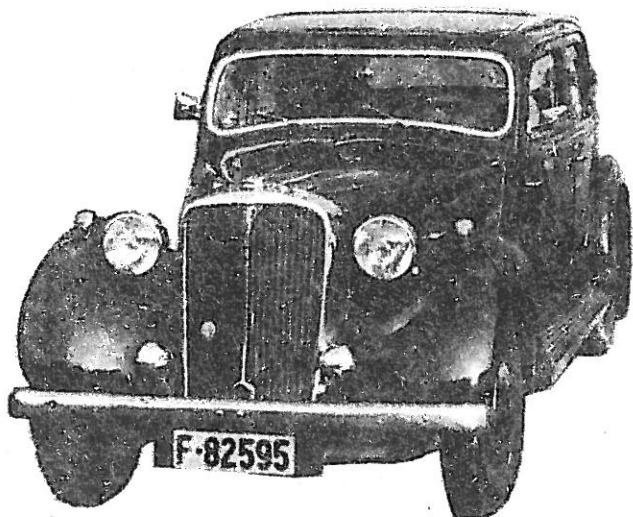
1976 var -i likhet med de foregående- et godt år for MHK. Flere viktige oppgaver har blitt løst, og samarbeidet med andre likesinnede klubber har fortsatt. Vi har også gått til innkjøp av det trykkeutstyret vi så svært trengte; -vi håper vår redaktør nå får bedret sine arbeidskår vesentlig. Løpssesongen 1975 var også mer omfattende enn noensinne, og oppslutningen om arrangementene var meget god. Måtte de kommende sesonger bli like gode !

I løpet av 1977 vil klubben runde 5 år. Og det er i seg selv en liten milepel. 5 år har det gått siden noen ildsjeler tok skrittet fullt ut og dannet MHK-DRAMMEN. I løpet av denne tiden har klubben bare vokst og vokst, og vi er vel idag landets største lokalklubb (med medlemmer fra nesten hele landet). La oss håpe fremgangen fortsetter !

Og la meg få lov til å ønske alle motorhistorikere et RIKTIG GODT NYTT ÅR !

Per Löken.

Annonseterminologi

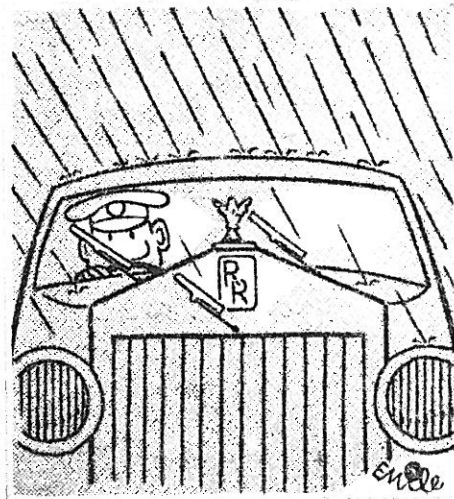


Med en viss risiko for å trække våre annonser på tørne, gjengir vi her en definisjon på endel av de uttrykk som ofte går igjen i annonsespaltene i forskjellige veterantidskrifter. Stoffet har vi lånt fra vår svenske kollega "Signalhornet", men har tillatt oss en noe "fri" oversettelse samt et par tilføyelser. Illustrasjonen til venstre er vår "bruksbil" fra 10 år tilbake, en Rover 75 Saloon 1948-mod. "kjøpt i deler", satt sammen og registrert. Den ble for ca. 4 år siden solgt "i kjørbar stand" og nå beroende på Slemmestad.

- selges i deler: jeg var alt for optimistisk, og klarer ikke å sette sammen bilen igjen....
- selges komplett: de fleste delene finnes, men ingen kan garantere at de er brukbare....
- selges uten motor:..... motoren var det eneste som var noe verd, så den er solgt.
- i brukbar stand: bilen har vært kjørt helt til den ikke ville mer...
- i kjørbar stand: det går an å få startet bilen...
- i original stand: bilen er ikke vedlikeholdt siden den ble kjøpt ny.
- 50% restaurert: jeg kom på bedre tanker, og ga opp....
- restaurert: noen har trukket til en mutter...
- helrestaurert: noen har trukket til to muttere...
- som ny: bilen har nesten samme fasong som da den var ny.
- concours winner: den vant en gang p.g.a. passasjerenes fine klær.
- replicakarosseri: nytt, hjemmespikret jukse-sportskarosseri.
- sjelden: p.g.a. dens utilfredsstillende egenskaper finnes det bare et fåtall slike biler.
- et funn: dengang selgeren kjøpte den.
- spesielt tilfelle: for selgeren.
- drømmebil: en slik bil kjøper man ikke i våken tilstand.
- til høystbydende: jeg aner ikke hva jeg skal forlange, men vil ha mye.
- instruksjonsbok kjøpes: ... jeg er forberedt på å betale inntil 15 kroner.
- instruksjonsbok selges: ... jeg vil ha m i n s t 250 kroner for den.
- selges til entusiast: bare en slik er gæren nok til å betale det jeg forlanger.
- kun seriøse henvendelser: . hold deg vekk, hvis du ikke har flust med kontanter.

EN MISFORSTÅELSE

I referatet fra landsmøtet kan vi lese under sak 4 at forsamlingen har blitt enige om å stille opplysninger til rådighet for et felles kjøretøyregister. Dette er en klar misforståelse, idet det fra MHK's side er meningen å bruke de innsamlede opplysninger til et i n t e r n e t vognregister, som først og fremst skal stå til rådighet for vårt styre, samt løpskomite og teknisk komite. I et brev til NVK har vår formann Per Løken gjort dette klart, så det er altså ingen grunn til å frykte at opplysningene skal "komme på avveie".



ANNONSER

SØKES:

Motorpakninger til DODGE 1929-mod. 6-cyl.

SELGES:

Lukket "ADLER" 1930-modell.

-Henv. Morten Reinsborg,
2760 BRANDBU.

Til HARLEY-DAVIDSON 350 cm³ 1929 søkes:

1 stk. dekk 26 x 3, Verktøykasse, ten-
ningshendel, komplett eksosanlegg, ori-
ginalt horn.

Har i bytte:

"Klaxon" motorhorn til eldre og større
HARLEY-DAVIDSON.

Per Löken,
Leirduevn. 29, 1349 RYKKINN.
tlf. 13 08 04

KJØPES:

Til Pobeda/Warzawa: Motor, samt ubrukt
topp-pakning.

Til Morris (ell. Austin) Ten 1939-48 mod.:

Motor, evt. kun veivaksel, samt pak-
ningssett (motor).

Leif Petersen, postboks 81,
3020 KROKSTADELVA. Tlf. 82 61 05

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN er interes-
sert i kjøp av en særdeles rimelig cam-
pingvogn (500 kroner?). Er tenkt benyttet
som "mobilt kontor" og til transport av
skilter, sperreutstyr etc. ved våre løps-
arrangementer. Henv. STYRET.

Under "Drammensløpet" neste sommer er det
tenkt tatt opp en profesjonelt preget
fargefilm. I den anledning akter vi å skape
et "gammelt miljø" omkring arrangemen-
tet, og søker medlemmer som kan tenke seg
å låne oss gamle emaljerte reklameskilter
og annen egnede rekvisita. Vennligst si fra
til løpskomiteens formann Kai Martinsen så
snart som mulig.

Hvem kan skaffe frontruteramme i messing
(eller messingbelagt) til Fiat 501 1922,
med enkel rute?

Knut Opheimsbakken,
Björkelia 10,
3040 GULSKOGEN.

"MOTORHISTORIKEREN's" redaktør søker nå
eller til våren etter en romslig leilig-
het (eventuelt et lite hus) i-, eller i
rimelig nærhet av Drammen. God plass og
maksimal arbeidsro av vesentlig betydning.
Tilbud (eller tips) mottas med takk.

SELGES: Karosseri til Ford A Phaeton 1929
(åpen 4-dørs femseter), med kales-
jebøyler. Bakparten er dårlig, men
ikke umulig for en flink tynnplaste-
veiser.

BYTTE: Har en bra forskjerm til "A" 1930.
Ønsker motorhorn eller cowl-lamps.

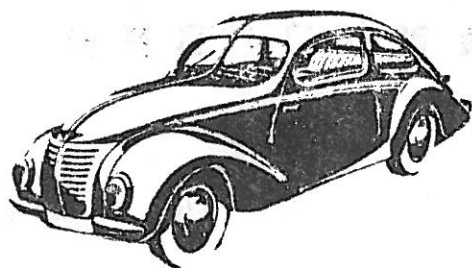
Skriv til: **Kjell Wang-Henrichsen**
Hagaveien 16J Oslo 9

eller ring (02) 10 54 84 etter 17.00

AD!

Som bilag til avisen vil du idag finne et ferdigtrykt formular hvor du kan skrive ditt annonsemanuskript til "MOTORHISTORIKEREN". Det er vårt ønske at mange nå benytter seg av anledningen til å annonsere gratis i avisen, og utsendelsen av vedlagte blankett er et fremstøt fra redaksjonen i håp om å oppnå en økning av annonsemengden i avisen. Tilgangen på annonser har til nå vært heller beskjeden, noe vi ikke helt har forstått da det later til å være et behov blant medlemmene både for å selge og kjøpe. Så ta et tak nå, og send ditt annonsemanuskript...!

motor
HISTORIKEREN



HANOMAG 32 HK.

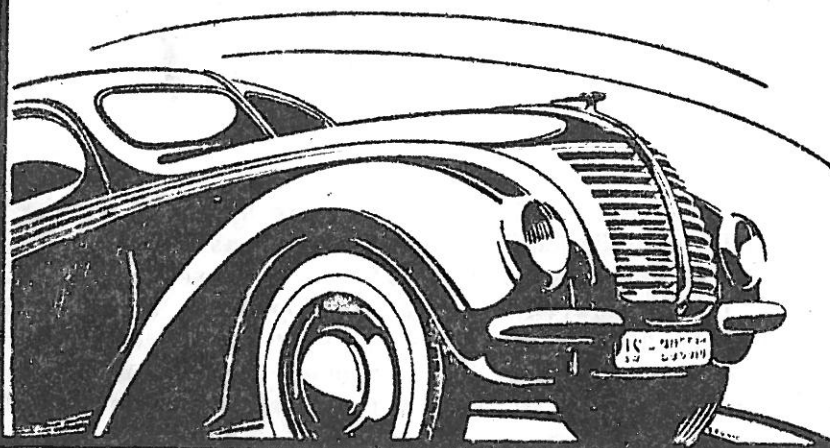
Vi meddeler herved at den nye 1,3 ltr. 32 hk. Hanomag som vakte berettiget opsikt på automobilutstillingen i Berlin nu er ankommet til lager, og forevises i vårt utstillingslokale.

STRØMMEN AUTO A/S

Stortingsgaten 30.

Telefon 17355.

(Inng. Munkedamsveien). OSLO



Hydrauliske bremses
Uavhengig forhjulsfjering
Utskiftbare cylinderforinger
Stort bagasjerum
Centralsmøring
Låsbart ratt