

№ 1

1981

motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

motor HISTORIKEREN

REDAKTØR

William Kloss

Redaksjonsadresse:

Postboks 183

3430 SPIKKESTAD

Tlf. 02 - 85 57 30

Motorhistorisk klubb Drammen

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strømsø, 3001 Drammen.
Postgiro 3 75 09 24

MEDLEMSKONTINGENT 1980:

med avis kr 90,-

husstandsmedlem

uten rett til avis kr 20,-

Styret:

Formann: Alf Bryhn, Pb.169 3430 Spikkestad Tlf.02-85 53 47

Nestformann: Oddleif Kvålseth, Myrabakken, 3022 Solbergela Tlf.03-82 03 97

Styremedlemm 1: Finn Torgersen, Riksv.3020 Krokstadelva Tlf.jobb 82 62 40

Styremedlemm 2: Reidar Kristiansen, Engelsrud Terr.1,1370 Asker
Tlf.(jobb)02-120 120 1j. 962

Sekretær: Jan Roger Sand Olsen, Tlf.jobb:03-82 17 80 1j.16 (08.00-15.00)

Kasserer: Finn Bryhn, Pb.169 3430 Spikkestad Tlf.(jobb) 03-83 26 80

NB: GLEDLIG MELDING TIL ALLE MEDLEMMER.

Et Stortingsvedtak har nå bestemt at alle kjøretøyer t.o.m. årsmiddel 1945 og eldre nå slipper års og registreringsavgift. Denne vil nå være fast og ikke som før hvor dette med 45 år, s grensen, var avgjørende.

Styret i samarbeid med løpskomiten har denne terminliste for 1981 (Justeringer kan bli foretatt)

Drammensløpet 24 mai 1981 (kun for medlemmer)

Velferdstur i samarbeid N.A.F.- Gjensidige
Drammen. 31 mai 1981

Höstløpet 23 august 1981 (åpent)

Tur til Danmark.14 - 16 august 1981

Styret.

En orientering til alle som er interessert i FIVA,s nye klasseindelingen:

Klasse A - Antique: bygget før 31.12.1904
Klasse B - Veteran: bygget 1.1.1905 - 31.12.1918
Klasse C - Vintage: bygget 1.1.1919 - 31.12.1930
Klasse D - Classic: bygget 1.1.1931 - 31.12.1945
Klasse E - Post 1945 bygget 1.1.1946 - 31.12.1960

Hvad sier alle A - Ford eiere til denne ?

Form.



fra førerretet-:

Spikkestad, januar 1981.

Så er da også denne vinteren " halvgått "- vi har passert vintersolverv og det går atter mot lysere tider. Når det gjelder det nye året som vi nettopp har tatt fatt på, skal vi denne gang avstå fra å komme med noen spådommer, og vi vil heller ikke annonsere noen " gode nyttårsforetter ", men holde eventuelle slike for oss selv. La oss innskrenke oss til å anta at året 1981 vil bringe oss en passelig porsjøn av såvel positive som negative ting, slik som vel egentlig årene har artet seg siden tidenes morgen.

Som man ser - åpner året 1981 med atter en avis, har i julen tittet i våre " gamle " aviser som før utgitt, og fikk snart et bilde av dette, tør påstå at det er nesten ingen av medlemmene blandt oss som har gitt avisa noe s t o f f.....

Hvis du, kjære lesar av No: 1 - 1981, og hvis du synes det var en dårlig avis denne gang, så bli enig med deg sjøl og legg ikke bort avisen, men gi ditt eget bidrag.

Klubben består av mange medlemmer som, enten har noe under restaurering, eller har registrerte kjøretøy som har deltatt i løp, og andre arrangement i flere år ----- tenk om noen av disse kunne sende oss deres bidrag.

Hvis alle fulgte denne oppfordring kunne vi lese interessant stoff i flere år framover da vi jo bare har 5 aviser i året.

Når ditt bidrag er avsendt til klubben,s redaktør, gjerne med bilder i sort - hvitt, legger du først bort avisa, så kan du i neste avis se igjen ditt og forhåpentligvis andres bidrag.'

LYKKE TIL ----- OG TAKK !

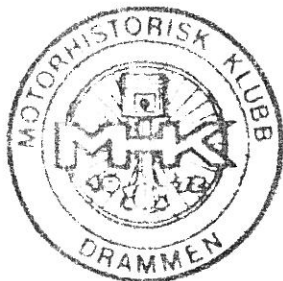
Oppfordrer også alle våre valgte komiter å bruke avisa vår til både annonsering av - og referering av tilstelninger og arrangementer.

" Dette var formannen,s og sikkert styret,s
 ønsker i år 1981 og framover "
 Med denne henstilling ønskes alle medlemmer av M.H.K.
 drammen og alle våre lesere i andre klubber i inn og
 utland et riktig

G O D T N Y T T Å R !

Ref.

04/181



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193. (STROMSO)

3001 DRAMMEN

Postgirokonto 3 75 09 24

STIFTET
18. OKT. 1972

MEDLEMSMØTET 2.12.80

Formannen åpnet årets siste møte ved 19.30-tida. Han orienterte om at det var stor mulighet for at Drammens kinosjef Robert Halvorsen ville gjeste oss på januarmøtet og vise film fra Drammen med omegn i gamle dager.

Flakettene for Drammensløpet var endelig ferdige og ble delt ut til de tilstedeværende som hadde kjørt løpet.

Det var kommet klage fra redaktøren angående mangel på stoff til avisa. Formannen oppfordret til å sende inn stoff. Han henviste til klubbavisa til våre danske venner "Hornet" hvor mesteparten var innsendt av de enkelte medlemmer.

Det var også kommet inn en del annonser til LMK's annonseblad.

Formannen leste opp en julehilsen fra Danmark hvor de bl.a. ønsket oss velkommen til Danmark 15.8.81. Forbered dere til Danmarkstur sommeren -81 folkens!

Så fikk Trygve Krogsæter slippe til med lysbilder fra en tur til U.S.A. som han hadde hatt i sommer. Som en del av dere vet, har Trygve en artig måte å fortelle på, så dette ble blink. Amerikanerne hadde bl.a. stelt i stand et spesielt løp i anledning besøket fra Norge.

Så ble det kaffepause og etter denne medlemmenes 10 minutter. Her fikk flere medlemmer opplysninger om deler de manglet.

Før møtet ble hevet ved 10-tida orienterte Halfdan Prøsch om at nå var Norsk T-Modell Klubb startet. Første møte skulle avholdes for jul.

Sekr.



Omtrent 70 stk. hadde funnet veien til Heimevernshuset til årets første møte.

Formannen ønsket alle fremmøtte et Godt Nytt År. Han håpet på en god oppslutning på møter og løp i 1981.

Navnene på vinnerne i vår medlemsutlodning for 1980 ble lest opp. Lotteriet ga en inntekt til klubben på ca. kr. 4000,-. Formannen takket de enkelte som hadde gitt premier til lotteriet.

Det ble oppfordret til å betale medlemskontigenten for 1981 så hurtig som mulig. Formannen opplyste også at vi har liten medlemskontigent i forhold til de fleste andre klubber.

Fristen for innlevering av annonser til LMK's annonseblad var forlenget til 15. januar. Det ble oppfordret til å skrive annonser under medlemsmøtet og en pen bunke ble samlet før møtets slutt.

Så ble vi minnet om årsfesten som skal avholdes på Central Hotel 24.1. Før møtet var oppslutningen heller dårlig, men det hjalp i løpet av møtet. Rolf Viktor Hansen orienterte om meny og annet vedrørende festen.

Formannen nevnte et skriv som var sendt ut fra NVK angående en vintermarknad som skal avholdes i Ørebro lørdag 28.2.81. Det vil bli bestemt på neste medlemsmøte om det evt. skal settes opp buss for reise til Ørebro.

Per Gran-Henriksen ble spurt om han kunne skrive litt om sine biler i avisa og ved dette utfordre en ny til å skrive om sitt(sine) kjøretøy. Dette lovte Per å gjøre.

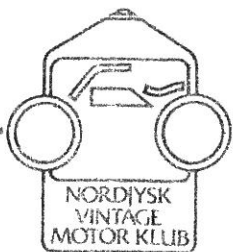
Formannen hadde besøkt Gjensidig/NAF og spurt om premier til løp. Det var stor mulighet for at et eller annet kunne ordnes her.

Det viste seg dessverre at Drammens kinosjef utoble. Han skulle vist filmer fra Drammen i gamle dager.

Etter kaffepausen ble kveldens loddtrekning foretatt.

Flere nye hadde funnet veien til årets første møte og under medlemmenes 10 minutter var det flere som spurte om diverse deler de manglet. Andre kunne også opplyse om flere interessante deler som de visste om.

Møtet ble hevet ved 23-tida.



I anledningen af julen og årsskiftet, vil Nordjysk Vintage Motor Klub gerne sende de bedste hilsner til alle venner og bekendte i Motor Historisk Klubb, Drammen. Vi vil gerne sige tak for et godt samarbejde i året der er gået. Specielt vil vi, der deltog i Høstløbet 1980 udtrykke vores begejstring, for et veltilrettelagt løb og en ovenud god modtagelse ved vore norske værter. Det var simpelthen 1.klasses det hele.

Her på "kontinentet" er vi meget glade for samarbejdet med Motor Historis Klubb, Drammen. Vi har haft 2 uforglemmelige ture til Norge, og vi har 2 gange haft fornøjelsen, at se jeres fine køretøjer på de danske veje, og oplevet jeres gode humør. Det er ikke nogen hemmelighed, vi allerede med forventning ser frem til jeres besøg i Danmark i 1981. Vi håber at rigtig mange vil tage turen ned til os. Arrangementet er lagt i hænderne på Bent Sønderby, og jeg tør rolig love, at Bent og hans hjælpere, vil anstrænge sig til det yderste, for at lave et godt løb.

Vi har netop planlagt vores løbsterminer for 1981. De bliver afviklet således:

16 maj	Himmerlands Tur
5 juli	Limfjordsløb
15 august	Vendsyssels Tur

Vi regner med det vil passe jer bedst at deltage i Vendsyssels Turen den 15 august. Så er den værste ferie trafik væk fra vejene, og det er forhåbentlig endnu ikke blevet for koldt at køre gammel bil og motorcykel. Hvis nogen har lyst, er man selvfølgelig også velkommen, til at deltage i de øvrige løb.

I november havde vi generalforsamling, den korteste i mange år. Det blev genvalg til hele bestyrelsen og til de fleste udvalg. Så klubben vil nok forsætte på samme måde som de forrige år. De sidste år har vi mærket en stor og stigende opslutning om Nordjysk Vintage Motor Klub, og vi har lige paceret de 200 medlemmer.

Til slut vil vi gerne sende Motor Historis Klubb, Drammen, og alle dens medlemmer, de bedste ønsker om en glædelig jul og et godt nytår.

Med venlig hilsen
Nordjysk Vintage Motor Klub, Formand Henrik

HUPMOBILE

1908-1941

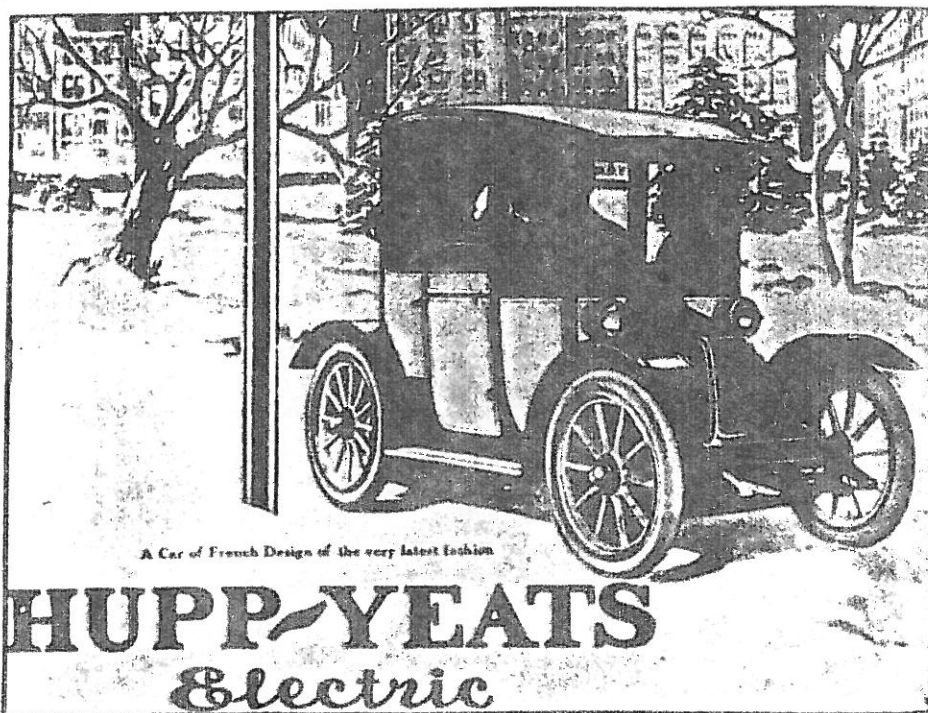
Hupp Motor Car Company, Detroit ble grunnlagt i 1908 av brødrene Louis og Robert Craig Hupp. De hadde tidligere jobbet for Oldsmobile og Ford, men ønsket om å produsere sin egen bil hadde alltid vært stort, og dette året ble altså planene realisert. Prototypen, Model 20, ble klar i november og ble vist første gang i Detroit Automobile Show i 1909. Den var tegnet av E.A. Nelson.

Hupmobile Model 20 var en 4-syl. runabout på 20 Hk. Runabout-modellen ble en ubetinget suksess på grunn av kvaliteten, det sportslige utseende og den lave prisen på \$750. Selv Fords T-modell kostet 100 dollar mer i 1908. Totalproduksjonen i 1909 var 1168 biler, men allerede året etter nådde man opp i over 6000 vogner. Produksjonen av 1910-modellene startet i august 1909. Hupmobile-rød med sort staffering var den eneste fargen fra fabrikken dette året.

I 1911 ble runabouten supplert med tre andre karoserityper: Coupe, Torpedo og 4-s. Touring. Den karakteristiske rødfargen ble byttet ut med Hupmobile Blue, hvit staffering og grå hjul. I løpet av de tre årene Model 20 var i produksjon, kom det i alt ca. 12000 biler fra fabrikken i Belleview Avenue, Detroit.

I 1912 sa R.C. Hupp takk for seg, og han startet RCH, som drev med småbilerproduksjon fram til 1916. Hupp-Yeats var et annet produkt fra Robert Hups hånd. Den var en 4-seters elektrisk bil med Westinghouse-motor som ble produsert i et lite antall fram til 1919.

Hupp-Yeats-annonse fra omkring 1916.



A Car of French Design of the very latest fashion

HUPP-YEATS
Electric

I 1912 kom så Model 32 som skulle bli fabrikkens nye hovedmodell. Model 20 var på full fart ut av markedet, og med de 1400 bilene av denne type som ble produsert i 1913 var det over og ut. Motoren i Model 32 var en 4-sylindret på 3,5 liter som utviklet 36 Hk. Louis Hupp trakk seg ut av Hupmobile året etter broren. Roberts nye firma hadde gitt Louis inspirasjon til å prøve noe nytt, så han opprettet Tribune Motor Co. Tribune var en robust 5-seters touring, men

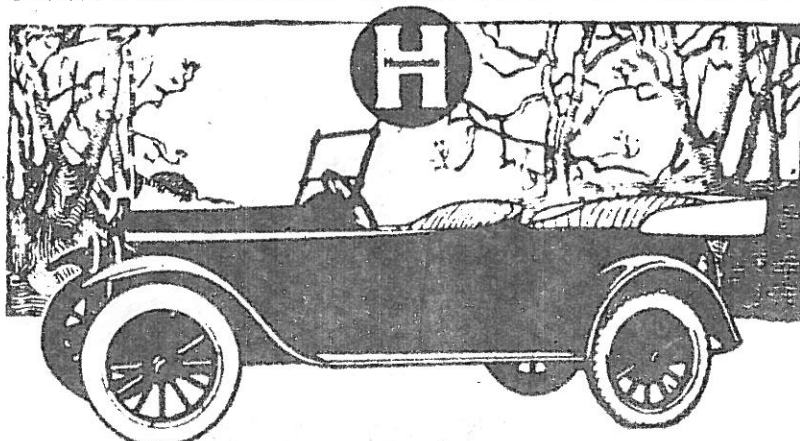
til tross for dette, var den om mulig ennå mindre suksessrik enn R.C.H., og den overlevde bare to år. Men tilbake til Hupmobilemerket.

I 1914-15 kom to nye modeller på markedet, Model K og Model N. Den siste kunne sågar fåes i en 7-seters utgave, men produksjonstallene var forholdsvis lave for disse typene. For å bevise Hupmobiles kvalitet og pålitelighet arrangerte fabrikken "The Hupmobile United America Tour". Den 28. august 1916 forlot en 5-seters Model N Washington for å kjøre rundtur over hele kontinentet. 7. januar 1917 var den igjen tilbake ved utgangspunktet etter å ha kjørt 13500 miles (ca. 30000 km). Dette hjalp imidlertid ikke, Model N ble kuttet ut i 1917.

Populariteten steg imidlertid når Model R kom på markedet i november 1917. Salget økte raskt utover på det tidlige 20-tallet med over 38000 biler i 1923. Med Model R måtte også den legendariske radiatorformen med "skorsteinen" vike plassen for en mer moderne og avrundet. Akkurat som Dodge og Chevrolet holdt Hupmobile på den sideventilerte 4-sylindrede motor som eneste alternativ fram til 1924. Da kom man med en 8-sylindret rekkemotor på 4 liter kalt Model E, året før man kom med noen 6-sylindret motor. Century 6 ble solgt for 1295 dollar, mens Model E kostet 1825 dollar. Dette gjorde at Hupmobile lå midt på treet prismessig sett.

Framgangen på 20-tallet fortsatte helt fram til rekordåret 1928, da 65862 biler forlot samlebåndene. I 1929 overtok Hupmobile Chandler Motor Car Co. i Cleveland, Ohio for å produsere de billigste Hup-modellene der. Som de fleste andre bilmerker, ble Hupmobile rammet hardt av Depresjonen. Ja, faktisk så hardt at firmaet aldri mer kom ordentlig på beina igjen. En titt på salgstallene for de aktuelle år, gjør at en skjønner hvor vanskelig begynnelsen av 30-åra var. Salget sank fra 50374 biler i 1929 til 17450 biler i 1931. Selv om det kom en rekke vakre biler fra fabrikken de to neste åra, hjalp det ikke på salget. Fabrikken gjorde derfor flere forsøk på forbedringer og det ble eksperimentert med aerodynamiske karosserier.

Som en siste krampetrekning gikk Hupmobile sammen med Graham og overtok karosseriformene til Cords 810/812. Disse kom på markedet under navnet Skylark og ble bygd i Grahams fabrikk.



HUPMOBILE

Tre 1:sta pris K. A. K:s Hastighetstäv. 1921

Erovrade **Göteborgspokalen 1920**

Generalagent

Automobilfirma Albert Holmer

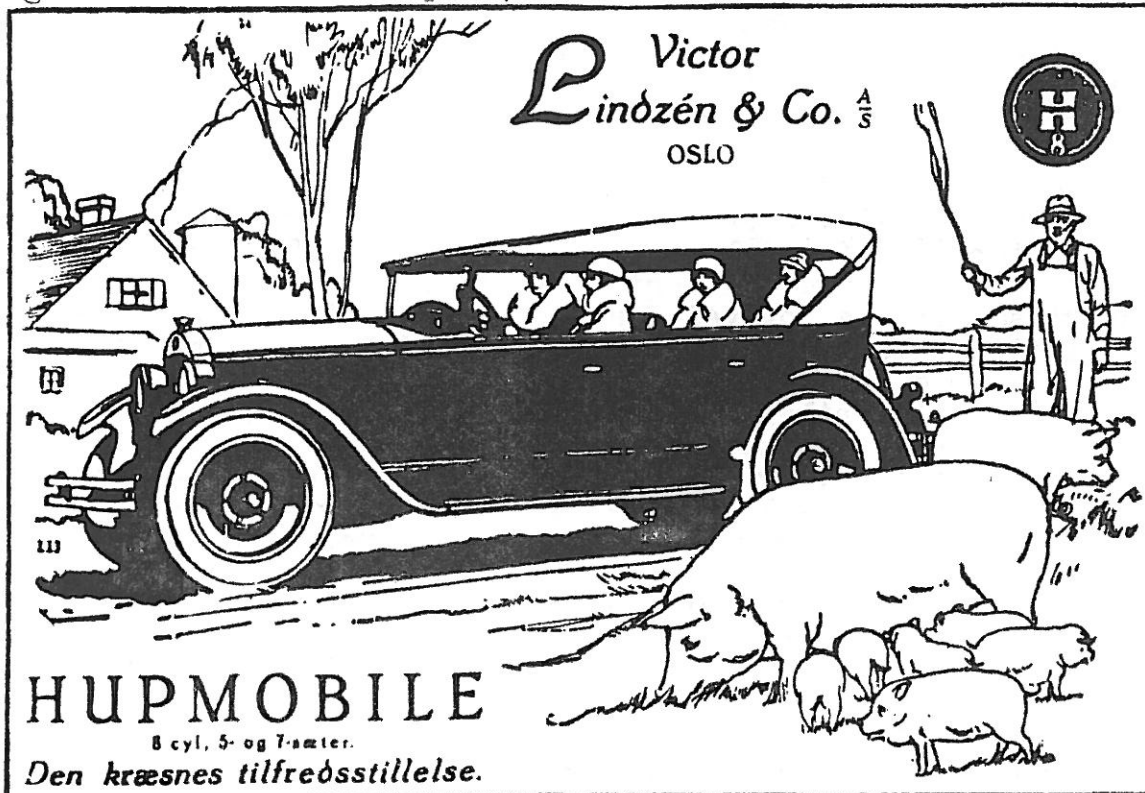
STOCKHOLM, Birger Jarlsqatan 79

MALMÖ, Adelgatan 7

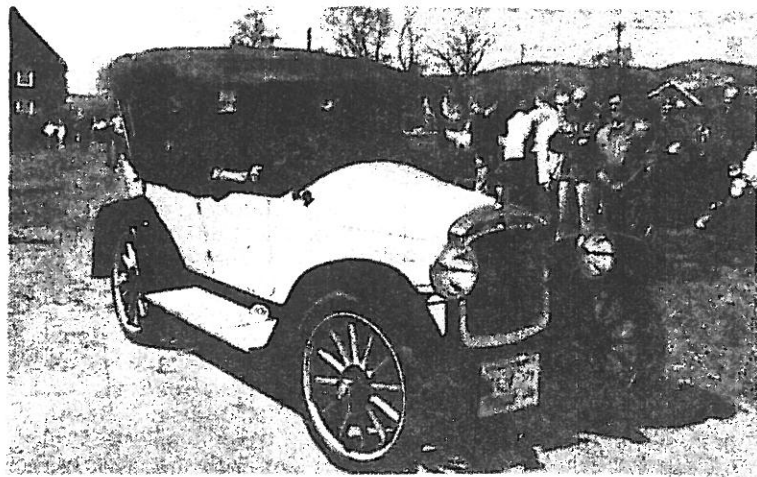
Også Grahamfabrikken var i store vanskeligheter og de siste Skylark-modellene ble satt sammen i juli 1940, de ble solgt som 1941-modeller. Til tross for anstrengelsene for å overleve, ble fabrikken nødt til å stenge portene i 1940/41.

HUPMOBILE I NORGE

Hupmobile ble ganske tidlig et forholdsvis populært merke også i Norge, og i 1921 var det registrert 94 vogner av dette merket her på berget. Det utgjorde 2% av den totale bilparken, og det var omtrent det samme som Fiat, Nash og Paige. I 1927 var tallet 221 Hupmobiler, og markedsandelen var på 1,1%.



I dag er det innregistrert i hvert fall seks Hupmobiler i Norge. De eldste er 1913/14 modellene til Jan Tølfesby og Gunnar Bastiansen i Oslo, som har vært med på veteranvognløp både her hjemme og i utlandet siden 1950-årene. De er begge touring-utgaver av Model 32. Model R er representert ved Tore Woldstads 1920 og Terje Randsbys 1924. Sigurd Bøllings nydelige Century 6 Sedan fra 1926, er vistnok solgt til Hallingdal. En 1929-modell som tidligere sto på Teknisk Isolering, er etter ryktene solgt til



Hupmobile Touring, 1920, Jan Tore Woldstad, Hokksund.

Haugesundskanten. Det skal også være 30-talls 2-seter på hjula i Oslo. Gunnar Bastiansen har forevrig en 8-syl. Sedan under restaurering. Som en liten kuriositet kan det nevnes hvilke Hupmobiler som er i Harrahs Automobile Collection: 1911 Coupe, 1912 Touring, 1914 Coupe,

1914 6-seters Touring, 1924 Touring, 1925 Club Sedan, 1925 Touring,
1926 5-seters Sedan, 1927 Phaeton, og til slutt en 1929 Sportster!!
Eia var vi der...

Tore Woldstads 1920 Model R

I slutten av 1920 forlot Model R chassis nr. 39925 Hupmobilefabrikken i Belleview Avenue i Detroit. Det ble sendt til Oslo, hvor karosseriet ble pakket ut av kassene og satt sammen. Touringkarosseriet var fra "Fredr. Wilh. Bertram Sones" firma "Frankonia" i Reimheid i Tyskland. (Er det forresten noen som kjenner til dette firmaet?)

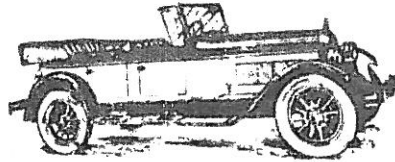
Hupmobilen ble kjøpt ny av eieren av Nore gård på Noresund omkring årskiftet 1920-21. Sønnen på gården var for øvrig i Oslo i to uker ved monteringen for å lære bilen å kjenne. 8/5-1922 ble bilen solgt til Arnt Bye, Krøderen og registrert på F-500. Den ble imidlertid ikke brukt særlig mye, og ved Byes død i 1958 ble bilen avskiltet. Det ble imidlertid ikke noe salg av bilen da, så den forble stående på gården. I 1975 ble den overtatt av Byes barnebarn, som ikke var interessert i å beholde bilen, så den ble avvertert til salg i Aftenposten. Blandt de 3-4 kjøperne som sa seg interessert i bilen, var Tore Ødegård i Sandefjord, og han gikk av med handelen og hentet den i desember 1975. Av en eller annen grunn var han ikke interessert i å beholde det fine restaureringsobjektet, så Tore Woldstad fikk kjøpt den i februar året etter.

Bilen var i meget god original stand, og alt utstyr på den var originalt, bortsett fra hjul og bensinmåleren. Originalfelgene fulgte imidlertid med i god forfatning. Hupmobilen ble startet og prøvekjørt i 16 kuldegrader, og mesteparten virket bra!

Restaureringen ble påbegynt så snart bilen var fraktet til Hokksund for demontering. Sandblåsing og retting av skjermmer, samt overhalling av forstillinga ble foretatt mens bilen sto hjemme hos Tore. Litt utpå våren ble den tatt med til "Sandtaket" for sliping av karosseriet, men enden på visa ble en full demontering og sandblåsing av karosseriet, motor og ramme. Radiatorkappa ble blåst med støv før fornikling. Originaltrekket og kalesjen var bra så det ble beholdt. Planen var å få den ferdig til sommersesongen 1976, så det ble en ganske hektisk restaurering. Av den grunn ble motor, girkasse, kløtsj og kardang ikke rørt, mens Martin Giljamse overhalte starter og dynamo, samt la opp nytt ledningsnett.

Så, den 25 mai ble Hupmobilen registrert, og de etterfølgende dagene ble brukt til lakkering og endelig klargjøring for "Fjord and Mountain Rally" som skulle starte 1. juni. Lakken var knapt tørr da Tore og Erling Skretteberg la i vei på Hupmobilens annen jomfrutur mot Oslo, hvor starten skulle foregå. Den lange turen over fjellet til Lærdal gikk for så vidt bra, men noen barnesykdommer ble oppdaget underveis. Det ble en del problemer med bensintilførselen og kløtsjlageret gikk i stykker på grunn av feiljusteringer. Vinteren 76/77 ble derfor benyttet til å overhale girkasse og kløtsj. De originale 815x105 hjula ble restaurert og montert med nye Dunlop-dekk. I påsken ble den vist fram til de opprinnelige eierne både på Nore og Krøderen, og der dukket også de originale sidegardinene opp. For å hindre flere problemer med rusk i bensinen ble bensinglass montert. Etter Sandviken - Sundvollen ble restaureringen belønnet med NVKs restaureringsplakett.





„DER ER VÆRDI I ET GODT NAVN“
Locomobile Jr. 8.

BETINGER DENNE VÆRDI

Naar man kjører en «LOCOMOBILE» glemmes det maskinelle av bare glæde over vognens bløte og lydløse gang. Fordi man næsten ikke hører den, glemmes at panseret rummer en **kraftig 8 cyl.** motor og ved dens tøjelighet glemmes at gear eksisterer, men findes likefuldt naar de virkelig trænges — selve skiftningen er saa enkel, at den forøker, glæden ved at kjøre.

«LOCOMOBILE»S kardan er dele som heller ikke høres, men den utfører sit arbejde paa en effektiv maate.

Hastighet er avhengig av trafikforholdene, fra 3 km. paa høigear økes denne paa utrolig kort distance til 100 km. Veienes forfatning har litet at bety for «LOCOMOBILE»S fjæring. Uten bolter er den op-hængt i gummimuffer. Snubbers fuldstændiggjør vognens behagelige fjæring. Vognen er utstyrt med specielt konstruerte firehjulsbremses som stopper paa korteste distance uten ryk.

Personlig kjendskap til vognen er den eneste maate at værdsætte den kemfort og den tjeneste «LOCOMOBILE» Jr. 8 gir.

Obs! Prisene er nu **betydelig nedsat.**

Forlang demonstration:

Katalog franko.

Enerepresentant for Norge

ROLF T. BJERKE AS.

Kontorene:
 Malmøgaten 7.

Telefon Centralbord 71 930

Utstillingslokale:
 Arbins gate 1

Bemerk adressen!

— OSLO —

Bemerk adressen!



For noen tid siden fikk jeg tak i en lykt som jeg tenkte å bruke på bilen. Dessverre var den blitt ganske tynn etter hvert pga. den så kjente rusten. Den var for tynn til å sandblåses. Nå finnes det i handelen en væske til å fjerne rust med. Den heter DIP og fåes i et hvert fall på bensinstasjoner. Dette middelet er det mest fantastiske jeg har vært borti når det gjelder å få vekk rusta. Etter et halvt døgn i oppløsningen var lykta fullstendig fri for det tørrende belegget. Jeg vasket rusten vekk med en vanlig pensel! Metallet så ut som sandblåst, sårent var det, og det minnet ikke på metallet. Nå er imidlertid dette rustfjernerkonsentratet ganske dyrt. 28kr for en halv liter som igjen kan tynnes ut til inntil 3liter ferdig væske. Den virker best jo varmere den er, og kan brukes om igjen til den ikke virker lenger.

F.T.

---0---

MEDLEMSUTLODNING 1980

Trekningen ble foretatt på styremøte 12.12.80

$\frac{1}{2}$ gris : Loddbok nr. 8, lodd nr. 104
Gunnar Kjemperud, Geithus.

Stereocanlegg for bil m/høyttalere : Loddbok nr. 4, lodd nr. 205
Gerd Buin, Korpveien, Mjøndalen.

20 ltr. motorolje: Loddbok nr. 9, lodd nr. 435
L. Beistad, TP-4, SAS.

Pipenøkkelsett : Loddbok nr. 2, lodd nr. 295
Marius Torgersen, Krokstadelva.

Bilbelter : Loddbok nr. 5, lodd nr. 257
Yngvar Hallerud
Skinnerberget 10, Kongsberg.

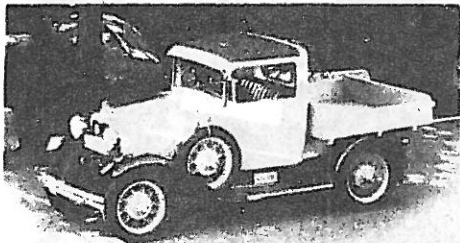
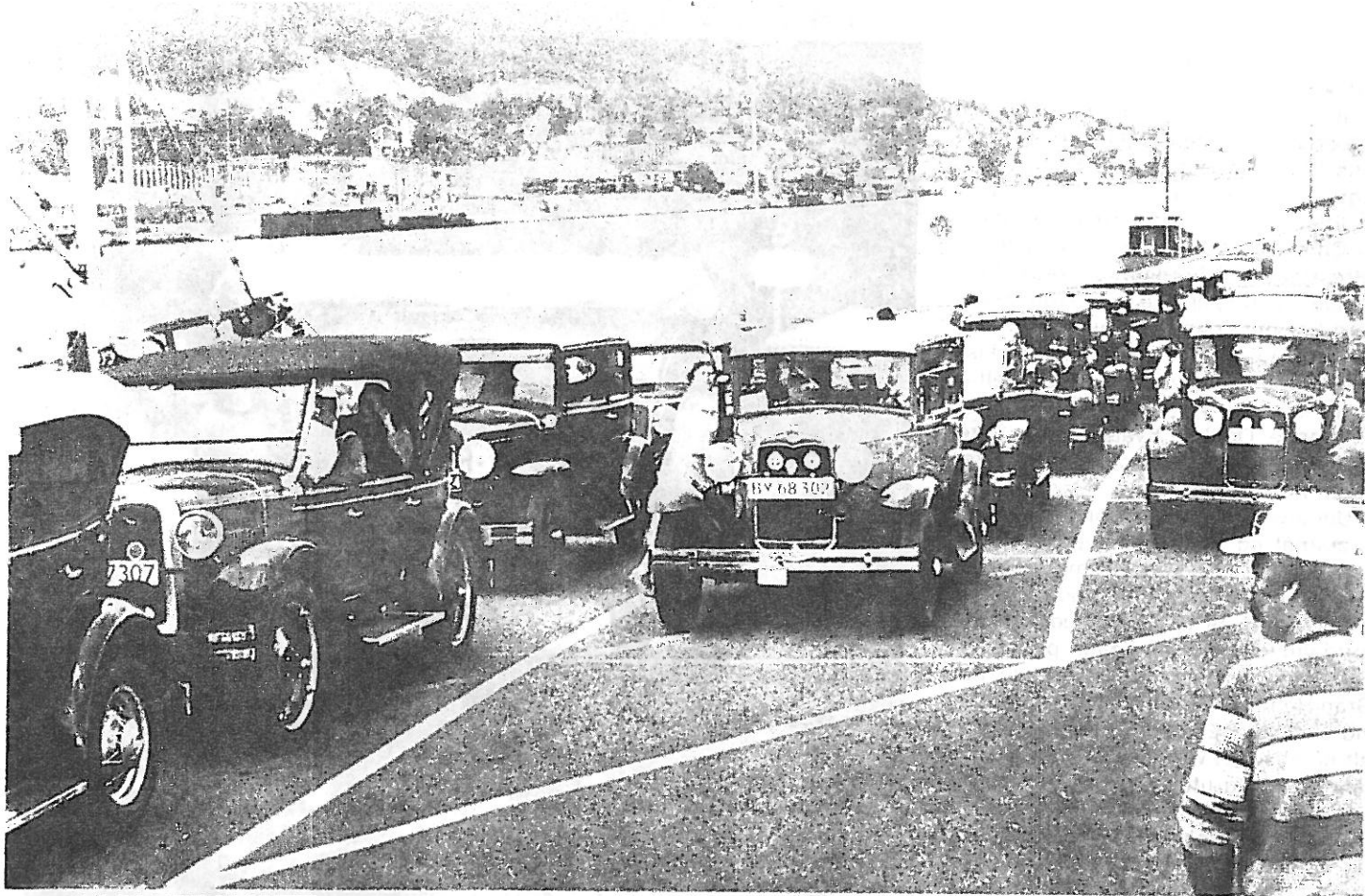
Rett trekning bevitnes:

Reidar Kristiansen

Reidar Kristiansen
styremedlem

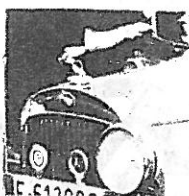
Jan Roger Sand Olsen

Jan Roger Sand Olsen
sekretær



Gammeldags forbrødring

En riktig dansk-norsk forbrødring ble det i week-enden 16 - 17 august, da Motorhistorisk Klubb, Drammen, arrangerte sitt tradisjonelle «Høstløp» for gamle biler og motorsykler. MHK og dens danske vennskapsklubb, Nordjysk Vintage Motor Klub, møtes hvert år til et veteranvognløp, og i år var det MHK's tur til å være verter.



Arrangementet var omfattet med stor interesse fra begge klubber, så deltakerantallet kom derfor opp i overkant av 60 biler og motorsykler. Derav stilte danskene med hele 20 flotte ekvipasjer av edel årgang. Høstløpet er åpent for kjøretøyer som er 30 år eller eldre, også europeiske, - men de amerikanske bilene er i klar overvekt.

Starten foregikk ved DnC i Røyken, som for øvrig var sponsor for løpet, og bilene ble sendt ut i rask rekkefølge langs Drammensfjorden til Svelviksundet. Her ble de gamle kjøretøyene løst vel over av ferga, og ferden fortsatte i rolig tempo over Horten og Tønsberg til Tjøme på idylliske vestfoldveier. Mål var lagt til Grepan Pensjonat på Verdens Ende, hvor bilene ble oppstilt på det store tunet. Der kunne deltakerne og publikum gå å se og diskutere hverandres vogner, gi tips og utveksle restaureringserfaringer, - eller bare nyte det fine været arrangementet var velsignet med.

Blant deltakerne var det mange fine biler, og standarden stiger stadig på de restaureringsarbeidene som blir utført. Det er derfor svært vanskelig å peke ut noen spesiell bil, men i det fine været misunte man de av deltakerne som kjørt åpne vogner. Arvid Lians 1927 Overland Whippet er avbildet her i Right On før, og man må bare gi seg over for en så nitid og fin restaurering som han har utført. Absolutt all arbeide på vognen er av en slik kvalitet at den er en av

de bilene som fortjener betegnelsen perfekt.

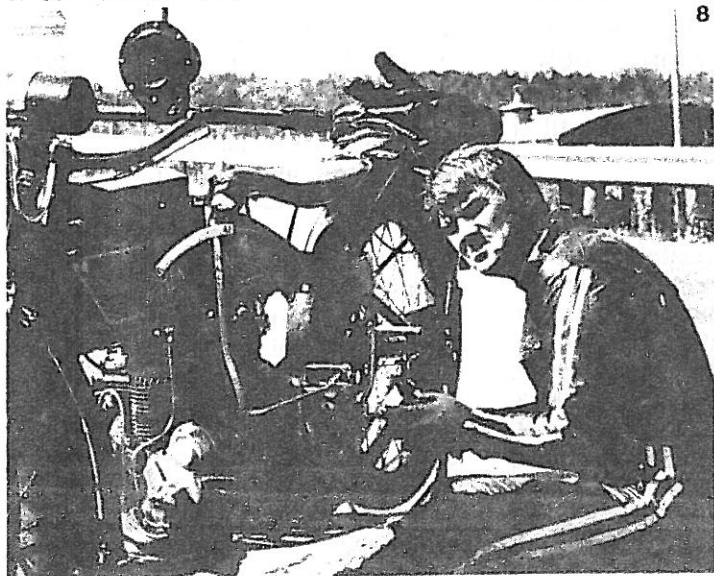
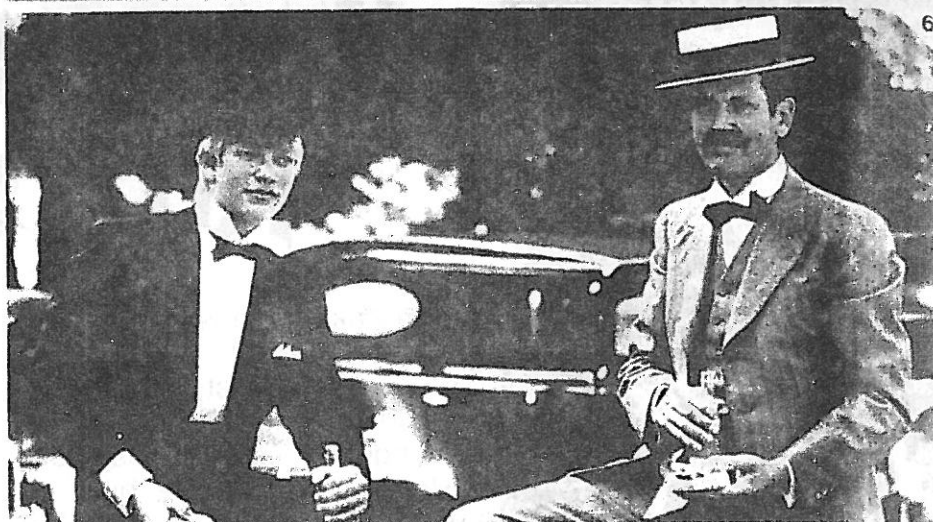
En annen touring som virkelig får en til å sperre øynene opp er Finn Torgersens 1925 Locomobile Jr. 8. En gedigen vogn som det kun finnes en til av i Norge. Ellers deltok det hele tre flotte, åpne '27 Chevrolet og en rekke originale og velrestaurerte A-Forder av de forskjellige karosserityper. Ole Svensson fra Ålborg har litt av en publikumsfrier i sin '30 Ford A Pick-up - med en artig reklamelakkering og høy finish. Eldste delta-kende kjøretøy var en 1917 Henderson tilhørende Oddleif Kvålseth, og Tore Woldstads 1920 Hupmobile var eldste-mann i bilklassen.

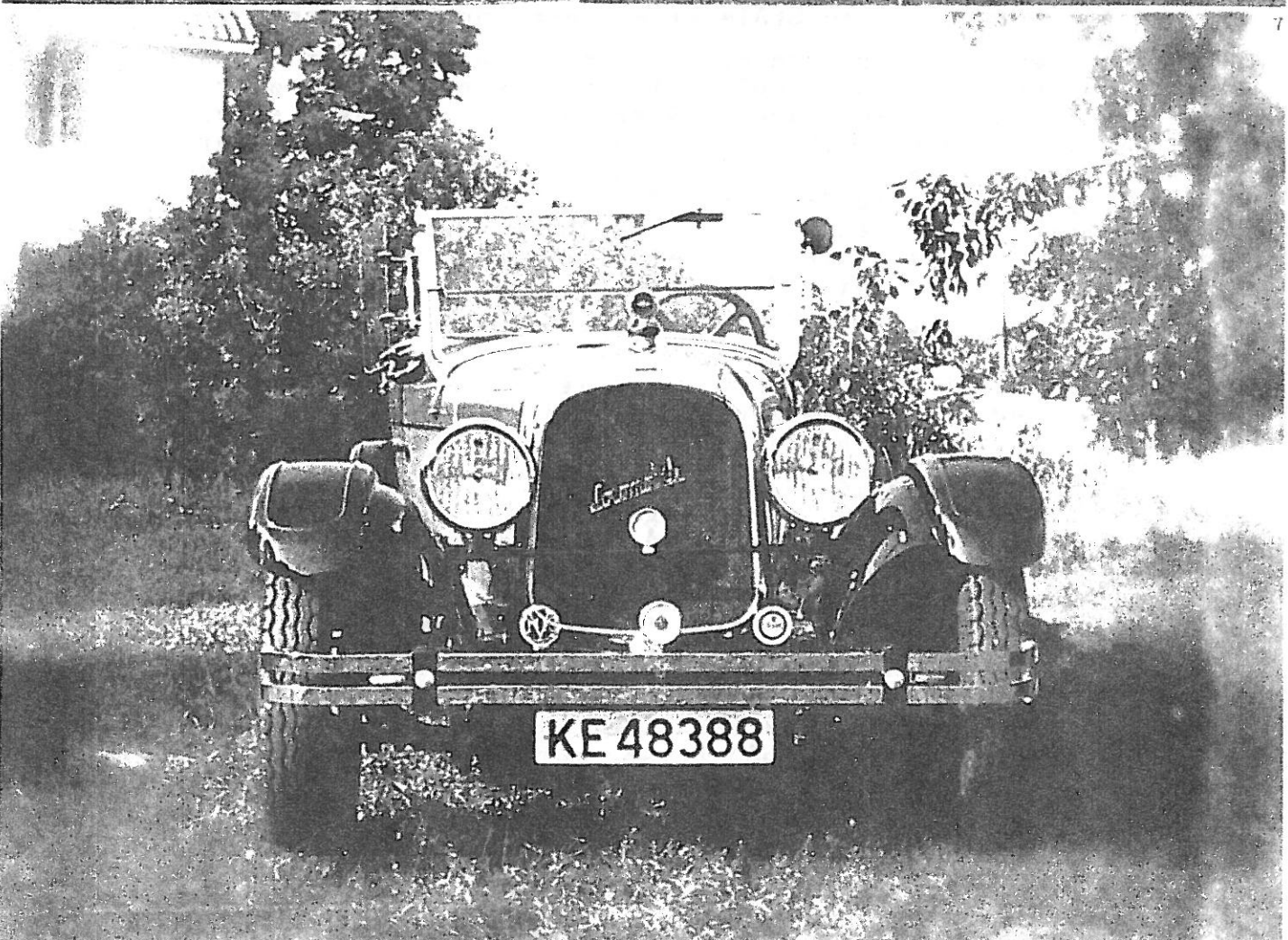
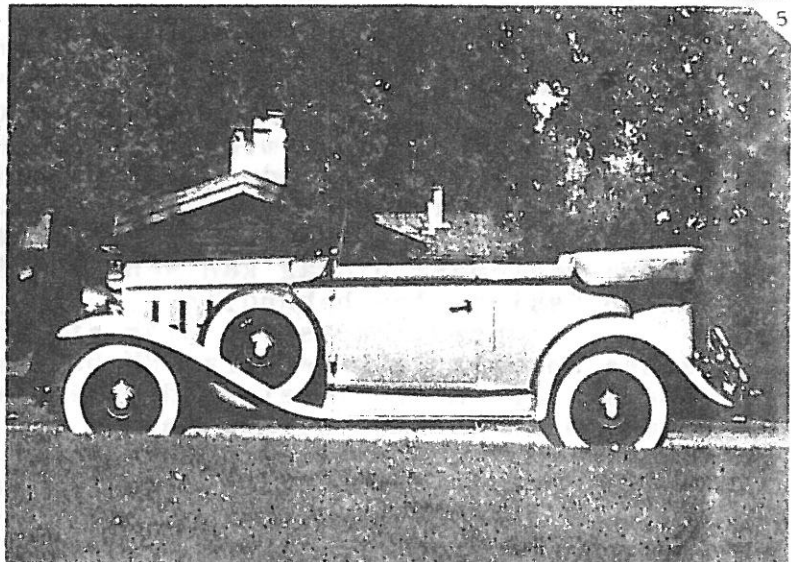
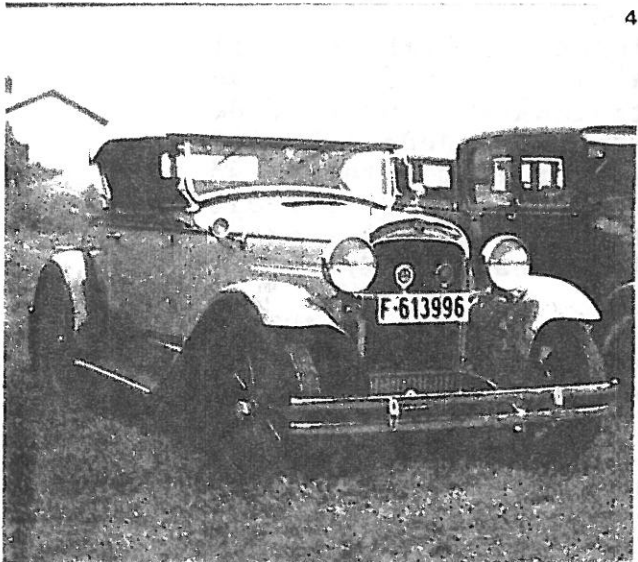
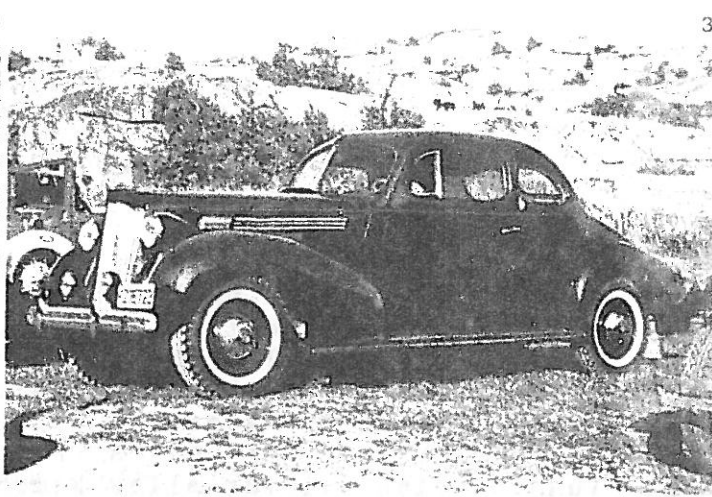
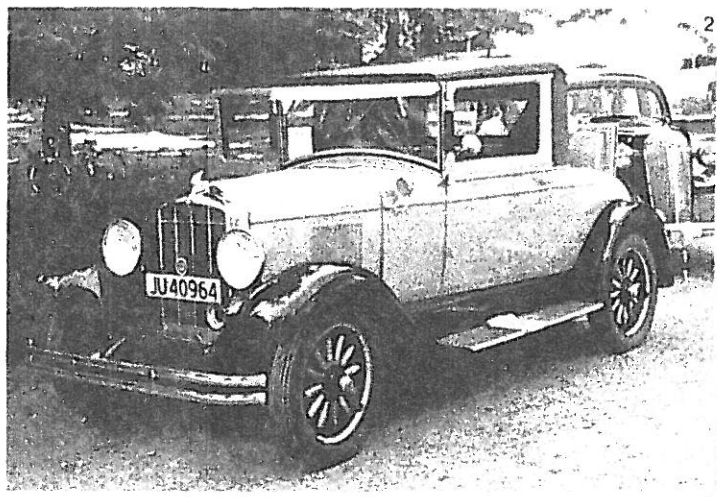
Underveis var det lagt inn poster med spørsmål og praktiske oppgaver som gjalt både biler og andre emner. Resultatlisten viste at seieren i motorsykelklassen gikk til Danmark ved NVMK's formann, Henrik Houmøller, på sin '27 Excelsior. Best blandt bilene ble Per Gran Henriksen med '35 Buick foran Arvid Lian med '27 Overland Wippet. Alt i alt en absolutt vellykket helg med strålende vær og uten uhell, hvis man da ser bort fra de to bilistene som kolliderte i ren forbauselse over å se 25 danske og norske veteranbiler parkert utenfor Tjøme Hotell!

Teks & Foto IVAR ENGERUD



1. Selv en gammelbil må ta det med ro enkelte ganger.
2. Torleif Brøto deltar ofte med sin sjeldne Durant Coupe '29.
3. Denne Packard Coupe '39 var tilskuer til løpet.
4. Essex Roadster '29 Eier: Erling Thorbeck.
5. Enda en tilskuerbil. Buick '32 sjelden utgave.
6. Antrekket er selvfølgelig tidsriktig, også Cola og hamburgere.
7. Finn Torgersens Locomobile '25. En perle.
8. Noen hadde trøbbel og Oddleif Kvålseth forsøker her å få fart på sin Henderson '17.
9. 50 år tilbake i tiden.





LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT.

Direktøren på Rundtom kafe har nå fått sin bil trukket innvendig. Et meget flott og storslagent arbeide har blitt utført. Det har sikkert hans lommebok også merket Vi må vel nesten forlange at vi ser den på Drammensløpet til våren.

Nye ting skjer på "Lierskogen Bussforum" igjen, denne gang har det skjedd noe helt stort. En kjempe av er Rolls Royce har funnet veien til vår alles kjære Arild. Ja, du har i allfall fått vinterarbeide vår alles kjære Høvdind.

Han Kai Martinsen har også funnet sin make, en herlig sak av en gammel Taxi fra Statene har han dratt hjem. Nå har vel hans Opelobjekt måttet vike plassen en tid. Kanskje for alltid? Vi ønsker fred over hans minne, den stakkars Opel døde i Fødselen.

Det er vel andre som også trenger litt omtale i så måte, et lite stykke bortenfor han Kai står en stakkars Chrysler og vantrives, den skulle også hatt en litt mere omtenkssom eier. Ja, kjære medlemmer, bidrag kan sendes til Myrabakken. Mrk. konvolutten "skjødesløs behandling".

Oppe i Skotselva står et godt inngjerdet område med en masse snadder. To karer fra MHK har vært der og snust. Det første de så var en trehjulet Zündapp, ja, faktisk en avkappet Zündapp 750ccm med en Austin Seven bakaksel som var satt mesterlig sammen bak. Det kunne også settes ski foran og monteres belter om vinteren. Ellers så sto der en Moser motorsykel, en sveitsisk sak fra ca. 1910-12. Videre har han gode herr Ståle utrolig med deler, masse topp-pakninger ol. Medlemmer er velkomne opp, men det er lurt å ringe først, han Ståle er en meget opptatt mann.

En annen sak som er litt lei å ta opp er at det det står to kasser med brus og Cola til medlemmene på våre møter, disse er helt og holdent basert på ærlige folk, likevel så viser det seg at når kjøkkenfolka teller opp etter møtet så mangler det alltid penger der. La det bli en slutt på dette. Alle har vel råd til å betale tre lusne kroner for en flaske brus. Det har også vært spurt fra medlemmer om vi ikke kan selge pils, men dette ble nedstemt på siste styremøte. Det er vi stort sett enige om. Vi bør være edrue når vi kjører hjem.

På Spikkestad står en åpen Chrysler med skilter og det hele, men bilen går ikke! Det er nesten for galt at en mann av Alfs kaliber ikke får den på veien igjen. Du som er formann må gå foran med ett godt eksempel. Det blir kanskje forandring nå når Alf har fått ny grasje?

Han vår alles kjære MC ekspert Bjarne Halmen har nå restaurert en sykkel til. Denne gang en Indian. Et meget flott og respektabelt arbeide. Det begynner å bli mange gamle to-hjulinger som har blitt "født på ny" hos denne særdeles suverene mann. Vi bare ønsker ham tillykke videre. Det kommer nok enda flere restaurerte sykler ut fra det verkstedet i årene fremover.

Den nye sekretæren i klubben, han "Olsen" har sannelig to fine Forder i sitt rede. Den ene har vi vel alle sett, nyrestaurert og greier, den andre har han kjøpt i Oslo. Den var ganske fin til ikke å ha blitt "skrudd på". Prisen var umulig å få ut av han så derfor regner vi med at han har gjort en (u)brukbar handel.

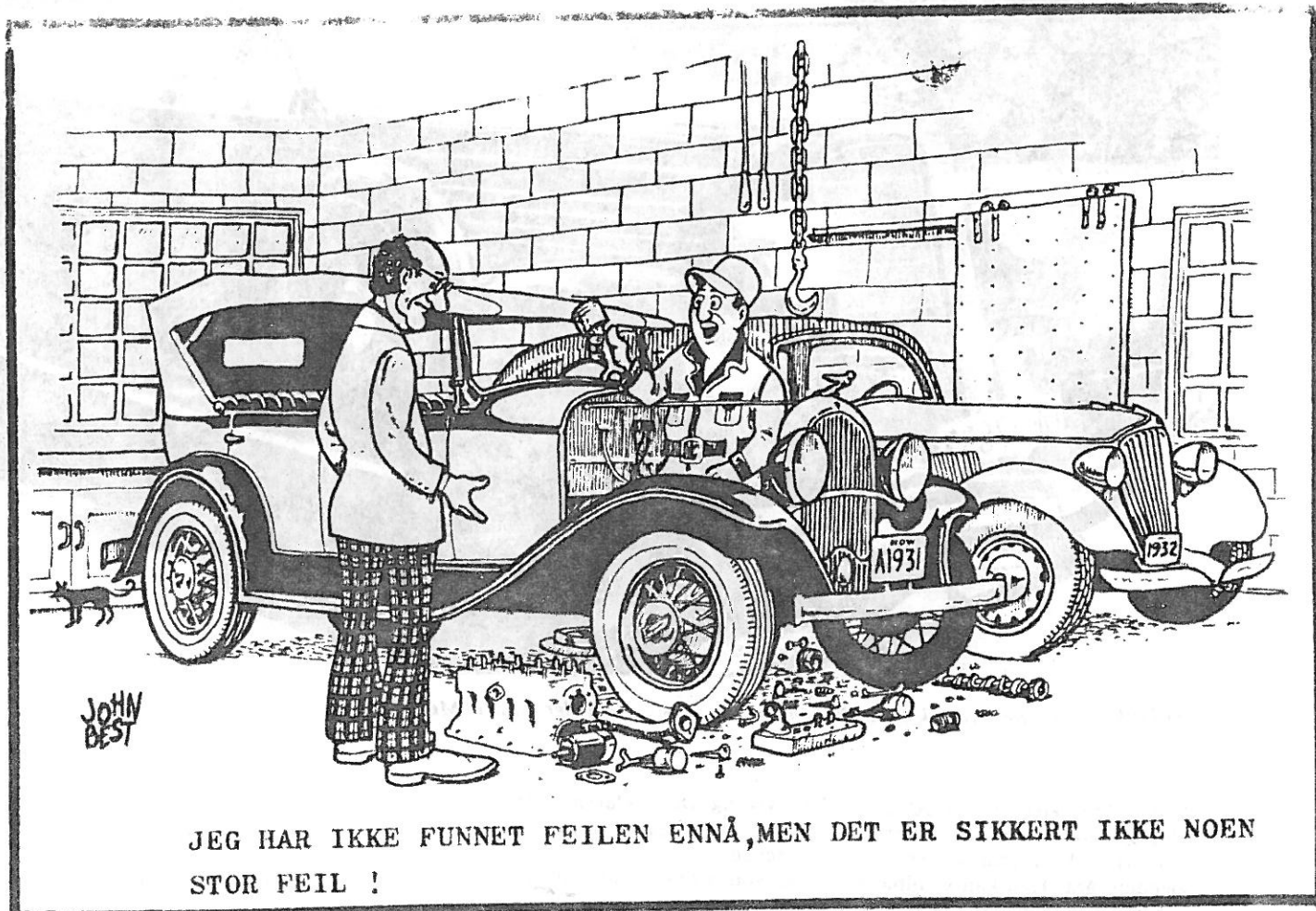


Ja, det var det, stå på gutter slik at nye ting skjer, så vi kan sladre og skrive om ting som har hendt og om ting som vi håper skal hende.

PS.

Det står en helt komplett HD mc 1200 ccm 1938 mod. faktisk i kjebar stand med sidevogn, på en gammel seter i Telemark. Problemet er at det går (har gått) ikke bro over en stor elv like ved setera. Da krigen kom, ble broen sprengt i filler, og ingen har brydd seg med å lage ny. Så snipp, snapp, snute.....

Oddleif.



JEG HAR IKKE FUNNET FEILEN ENNÅ, MEN DET ER SIKKERT IKKE NOEN
STOR FEIL !

Annonser

Til min A-Ford mod.-29 ønsker jeg å kjøpe orinal jernforgasser, originalt horn, samt et sett retningsvisere.

Som bytteobjekt har jeg 5 stk. 19" hjul (sandblåste og primet), samt reservehjulsfest (bak) til Fordor.

Henv.

Bjørn Olsen
Løkkeveien 19

3290 Stavern

Tlf. 034-98413

Tlf. jobb 034-67600 linje 274

Ønskes kjøpt:

Chec. 1928: 2 stk. bakskjermer, lett bremsbånd innvendig, 1 dto. utv. flettet.

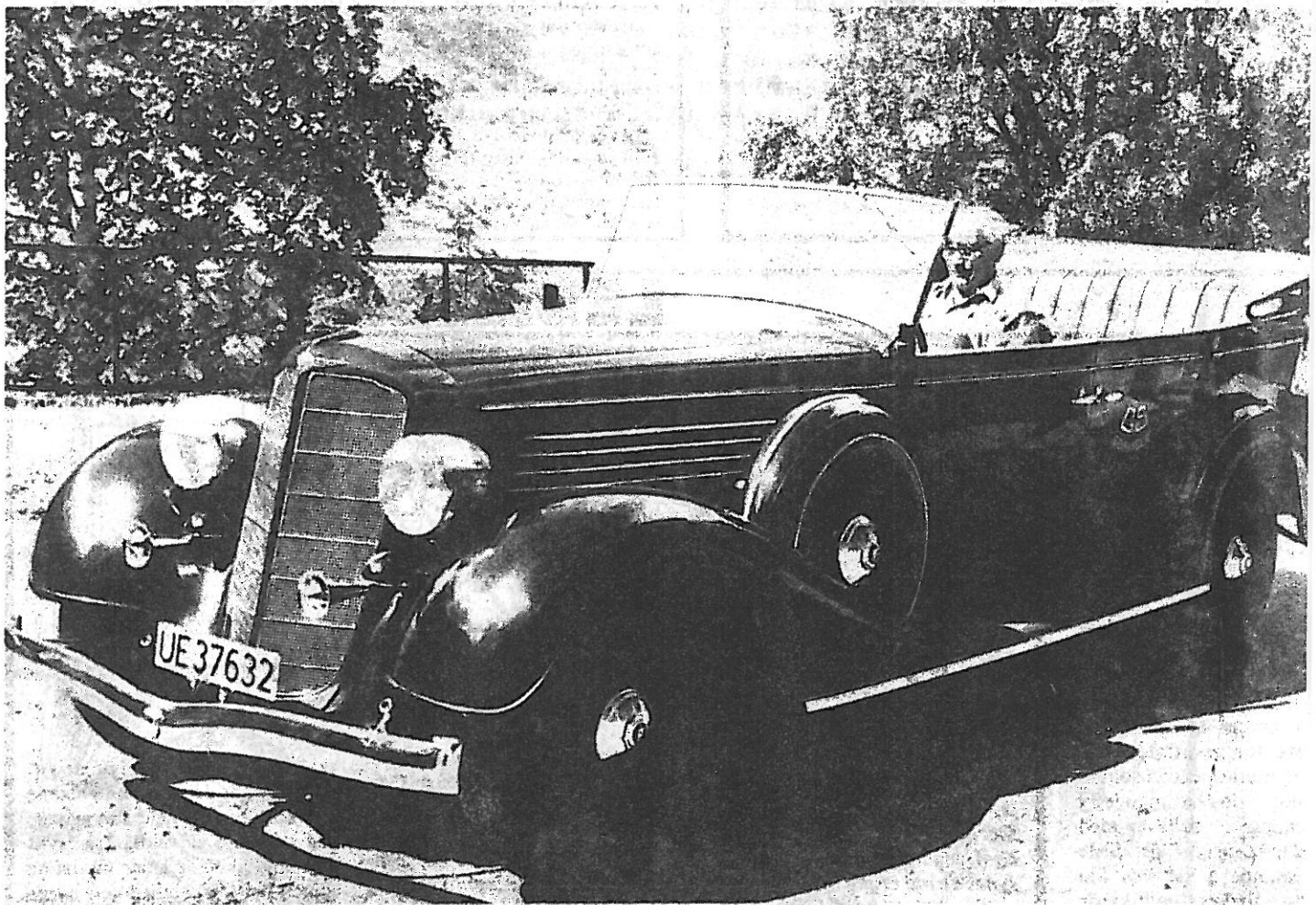
Essex 1933: Rep. sett forgasser Carter W1, 2 baklykter m/skjermer brakket.

Finn Bryhn

Boks 169

3430 Spikkestad

Bilnostalgi i Geiranger



—Vi brukte buickene mye i skyss-trafikken rundt 1940, forteller Martin Mølsæter.

Martin Mølsæter i Geiranger har blitt kontaktet både av turister, fjernsynsfolk og journalister opp gjennom åra. Han kan se tilbake på 46 år som bilmekaniker med eget verksted like ovenfor sentrum. Slik har han lært biltrafikken og annen samferdsel i bygda å kjenne fra innsida gjennom mange

års utvikling. Det er klart at en slik mann er god å spørre til råds for tilreisende.

Det som i tillegg har fått mennesker til å rette oppmerksomheten mot ham, er de tre skinnende, blanke buickene han har stående på verkstedet sitt. Bilene er fortsatt i god stand selv om to av

dem er -34 modeller mens den tredje er fra 1931.

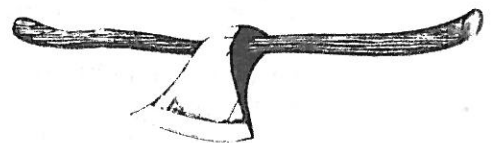
I dag kjører Mølsæter bare småturer med dem i solskinnet, og her på Sunnmøre blir jo ikke det særlig ofte. Men like før krigen ble bilene brukt fast til skysssturer inne i fjorden.

Åtte cadillac'er og 13 buicker bes-

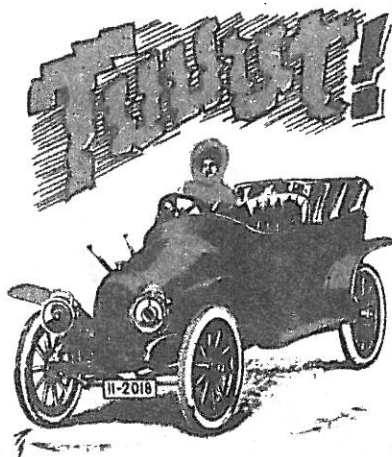
tod bilparken av den gang.—Bilene ble brukt til skyss opp til Grotli, sier han.

—På den ene buicken ble ene sida trykket inn for mange år siden. Dette er rettet på slik at uhellet er helt usynlig i dag. Vedlikehold og oppussing av disse «doringene» har vært en hobby for meg.

Innsendt av
Ivar Engerud



Forenede krefter!
Øks for to huggere.



Fra vår medarbeider Slark Styring har vi mot- tatt følgende:

Min hustru har en tid gnelli (gnelt nåstår hun at det heter, men det blåser jeg i) at vår normalstore bil bruker for mye bensin. Vi må ha en liten bil, mener hun og kjører med rene bilhandlerlogikken. Den, altså, at det skulle være fordelaktig for oss å legge 30 000 imellom og få en ny bil som bruker en desiliter mindre pr. mil.

Hva?! For det første rekker man jo aldri å tjene inn de pengene innen den lille er utslitt, for det andre skulle gammelbilen holde like lenge ettersom nye greier er dårligere og for det tredje skulle hustrun og jeg, samt

jr. og bikkja knappt få plass, enn mindre all bagasjen, og sitte ille ti når f.eks. Dyrenes Konge (elgen) stiller seg midt i veien.

Men min hustru ga seg ikke, og jeg besluttet å få slutt på det. Jeg tok henne med til selgeren av den minste bil som finnes, vi trengte oss inn i den ved hjelp av skohorn og kjørte i vei, med Line ved rattet såklart. Allerede etter noen kvartaler undret hun:

- Du, hva er det for en mur vi følger hele tiden?

- Line, lille deg, det er ingen mur, det er fortauskanten!

Således fikk jeg slutt på gnellet, vi har den gamle trotjeneren fortsatt.

+++++

Det er fredagskø på hybroen i Drammen. En gammel dame har fått motorstopp i sin overopphetede bil, og i bilen bakenfor sitter en rødsprengt mann som tuter alt hva han orker på henne. Den gamle damen stiger da ut av sin bil, går bakover til den tutende bilisten og sier:

- Kjære Dem, vil De hjelpe meg? Om De setter Dem i min bil og forsøker å få i gang den, så skal jeg sette meg i Deres og tute imens.....

Slark Styring.

AnnONSE

UNNGÅ STARTVANSKER MED BILEN I VINTER !

(I hvert fall på grunn av at du ikke kjenner batteriets tilstand)

Jeg har etter fleres ønske klart å skaffe til veie en meget enkel sak som til enhver tid gir opplysninger om batteri og ladning. Ingen montering, plugges rett inn i lighter-uttaket på bilen, kan godt stå der hele tiden, da den ikke har målbart strømforbruk. Beregnet for 12v negativ jord.

Jeg selger denne toppaktuelle sak nå meget rimelig.

Prisen er kun kr 55,- (+ oppkrav, porto)

NB! Bruksanvisning på norsk

William Kjøss

Box 183

3430 SPIKKESTAD

Tlf. 02/85 57 30

Eget biltilsyn for Hallingdal:

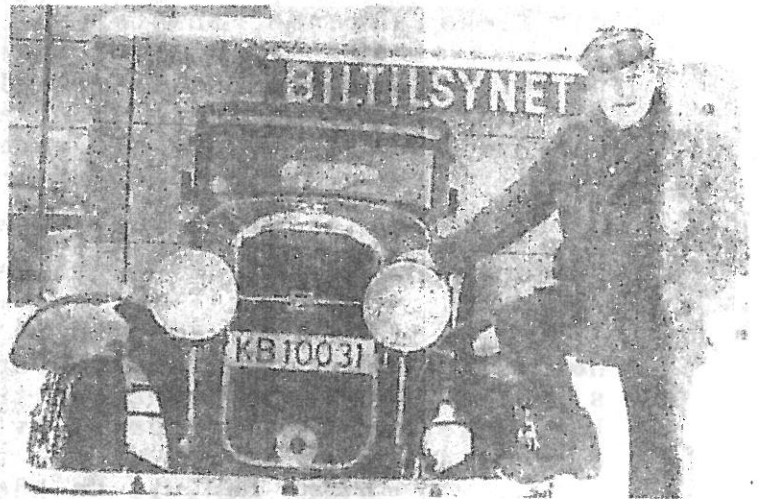
Biltilsynet Gol i nye lokaler

Mandag 15. desember åpnet den nye biltilsynstasjonen på Gol i Hallingdal, og dermed markerte man at Biltilsynet i Gol er skilt ut som egen selvstendig stasjon og således ikke lenger "sorterer" under stasjonen i Hønefoss, slik tilfellet har vært inntil nå.

Den nye stasjonen leier lokaler hos Gol Auto i nybygg like ved riksvei 7 på Glitre. Nybygget har en total grunnflate på 1400 kvm og har kostet ca. 3,5 mill. kroner. Av dette disponerer Biltilsynet ca. 300 kvm til sitt bruk. Seks ansatte har sitt daglige virke ved Biltilsynet i Gol, under ledelse av stasjonssjef Trond Berge.

Pr. 1. januar 1980 var det registrert 13 383 kjøretøyer i Hallingdal, fordelt på 6311 personbiler, 580 varebiler, 548 lastebiler, 77 busser samt et ikke oppgitt antall motorsykler, traktorer og tilhengere.

Bokstavkombinasjonen KB blir heretter symbolet på kjøretøyer hjemmehørende i Hallingdal, og nummerserien for biler starter på KB 10000, som forøvrig gikk til en Datsun Diesel.



Denne BUICK 1931-modell var den første bilen som ble kontrollert og godkjent ved den nye Biltilsynstasjonen i Gol. Den eies av en ikke ukjent herre i MHK-kretser, Torleif Brøto, som vi bl.a. kjenner fra deltagelse i våre Nip med sin fine 1929 Durant Coupe. Ca. 2000 arbeids timer har Brøto lagt ned på denne BUICK'en som ble godkjent uten anmerkninger og fikk registreringsnummeret KB 10031. Vi ønsker dere velkommen til våre arrangementer kommende sesong.



Red. takker for de innsendte bidrag, og håper på mange fler. Disse vil komme med etterhvert. Annonser ol. til neste avis må være mottatt senest

10. MARS 1981

Bildet denne gang håper jeg vil varme i denne kalde tid.

Red.