

4 79

motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

- UTKOMMER 10 GANGER PR. ÅR -

Redaktør: Øivind Langeland

Stoff til avisa: "MOTORHISTORIKEREN", postboks 1081, 3001 DRAMMEN.

Henv. om abonnement: "MOTORHISTORIKEREN", postboks 2193, 3001 DRAMMEN.

ABONNEMENT (1979) koster kr. 75,- Benytt postgirokonto 335 45 86

MADS JOSTAD:

Noen små, - men velmente råd:

De færreste av oss har gammelbilene i opplag på et sted der temperatur og luftfuktighet er konstant i hele vintersesongen. For å slippe kondenstrøbbel den dagen bilen atter skal ut på vegen, lønner det seg allerede nå å spendere 0,2 liter kondensfjerner på bensintanken. Det koster ca. kr. 5,-, men hvis du kjøper en 5-liter hos Tore Ødegaard til ca. kr. 50,-, koster det samme volumet bare kr. 2,-, og da har du til alle bilene i flere sesonger.

Det nærmer seg raskt mai måned, og dermed en ny søndag med sjekk hos biltilsynet. Dersom du har rettet mangellisten fra ifjor, kan du hoppe over de to neste linjene: Er samvittigheten frynsete, bør du allerede nå gjøre alvor av å rette på skavankene, ellers blir Ragnvald og Co sure på deg!

HALFDAN PRÖSCH finner grunn til å minne om at N.A.M.K. sitter inne med et velassortert lager av tennplugg og lyspærer til meget gunstig pris. Dette er ting som kan passe både til gammelt og nytt kjøretøy (Annonse med fortegnelse over pluggtyper sto i forrige nummer.) Tennplugg koster kr. 5,- pr. stk. Lyspærer 40/45 W koster kr. 10,- pr. stk. + frakt og oppkrav. Skriftlig bestilling til NORSK A-MODELL KLUBB, Boks 1930, Vika, OSLO 1.

FOTOS?

På vegne av MIK etterlyser red. fotosmedlemmene har tatt ved våre arrangementer, for bruk i klubbalbumet. Det er ennå en del "blanke" sider i albumet, fordi red. ikke alltid har maktet å dekke alle begivenhetene fotografisk, og her trenger vi din hjelp. Vi nevner i farten de tre siste årsfestene, Danmarksturen for 2 år siden og div. enkeltfotos fra "Lier-Modum-løpet" som noe av det som er aktuelt. Så ta en titt i bildehaugen din, og hjelp oss å fylle albumet...!

FORSIDEN

Bilen på forsiden er vel velkjent for de fleste motorhistorikere, etter som den har vært en gjenganger i de fleste løp gjennom en årrekke. Til de som mot formodning ikke kjenner bilen, kan vi opplyse at det er Arild Thore Karlsens 1929 BUICK Master. Det har hersket en viss usikkerhet med hensyn til modellbetegnelsen på denne bilen, men vi tror vi har rett når vi hevder at dette karosseriet indikerer "Sport Phaeton" (men tar gjerne grunnlagt korreks for det, om vi har urett). Bildet er tatt av red. under HOLMESTRÄNDLÖPET 1976, og grunnen til at vi bringer det nå, er for å supplere bildestoffet i Tore Ødegaard's artikkelserie "75 år med Buick" (side 7 og 8) som avsluttes i dette nummer. Men, vi har mere Buick-stoff liggende i redaksjonen, så vi får se

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.
POSTGIROKONTO 3 75 09 24



STYRET:

FORMANN:	Alf Bryhn jr.,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf. -
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000 DRAMMEN,	tlf. 83 68 21
SEKRETÆR:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020 KRØKSTADELVA,	tlf. 82 62 40
KASSERER:	Finn Bryhn,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf. 83 26 60
STYREMEDLEM 1:	Tore Woldstad,	Loesmoen,	3300 HOKKSUND,	tlf. 85 20 66
STYREMEDLEM 2:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA,	tlf. -

MEDLEMSKONTINGENT 1979-: KR. 20,-



fra førerretet:

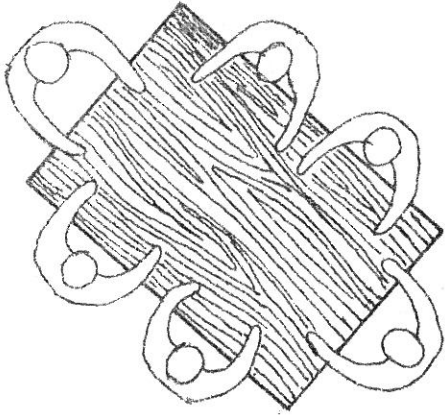
"-han var fåmelt idag, hövdingen!" skrev Öivind i forrige nummer. En unnskyldning bør man finne på i den anledningen, og siden dette er "fra førerretet" får jeg vel gi skylda til den nye arbeidsmiljøvern-loven, som alle "førere" må rette seg etter.....

En ny sesong står nå for døren, og når man ser terminlistene for året 1979 tyder det på at det blir mange muligheter til å delta i løp og andre arrangementer både på nære og fjerne steder. Det er bare noen korte uker til vi atter kan stille på startstreken, vi som er så heldige å ha ferdige kjøretøyer. I den forbindelse kan det være god grunn til å nevne at MHK-DRAMMEN's tekniske komite har holdt møte nylig, hvor de har laget et utkast til retningslinjer for deres funksjon. Disse retningslinjene er senere drøftet med styret på et styremøte, og har altså fått styrets fulle tilslutning. Resultatet er de vedtekter fra teknisk komite, gjengitt på side 6 i denne avisen, som man nå har funnet det nødvendig å iverksette, og som altså går på krav om kjøretøyenes tekniske tilstand ved deltagelse i klubbens løp og arrangementer.

Min personlige mening -og jeg håper også medlemmene deler denne- er at de sikkerhetsmessige krav som stilles til kjøretøyene er fullt berettiget, og at disse må og skal håndheves, så langt komiteens kapasitet tillater det.

Teknisk komite har allerede fungert i flere år, først og fremst ved "vårsjekken". At oppslutningen omkring dette tiltaket har vært sviktende, vet vel de fleste. Vi vet også at dette tilbudet til medlemmene, som har kommet istand ikke minst takket være et godt samarbeide med Biltilsynet i Drammen, er noe helt enestående. Neppe noen annen klubb i landet gis anledning til å bruke Biltilsynets avanserte kontrollapparater i helgen for å avvikle en frivillig og uformell sjekk av sine "hobbybilers" tekniske status. I tillegg har vår klubb en teknisk komite bestående av en bilsakkyndig og et team av profesjonelle bilmekanikere med erfaring og fagkunnskap kombinert med innsikt og interesse for gamle kjøretøyer til å gjennomføre denne kontrollen; noe som bidrar til å gjøre dette tiltaket til noe nær det fullkomne!

Allikevel vil antagelig noen "murre" litt over at teknisk komite nå vil skjerpe kravene. Men, kjære medlemmer: - som eiere av et kjøretøy har dere et stort ansvar, og også en soleklar plikt til å holde disse i forsvarlig teknisk stand. Og det er dette vi vil hjelpe dere med. Ennå er det tid til å bringe kjøretøyet i forsvarlig stand til "vårsjekken" og sesongstart; -søndag 13. mai er dagen for å "passere nåløyet". De som ikke tilfredsstiller de tekniske kravene da, risikerer å delta i sesongens løpsarrangementer som tilskere.....!



møter

STYREMØTET 2. MARS

Styremøtet forut for månedens medlemsmøte ble holdt midt i Myrabakken i Solbergelva, hos Oddleif. Tilstede var ikke Erling Thorbeck. Han var på vinterferie. Ellers var resten av styret der samt Ragnvald Ódegaard fra teknisk komite.

Oddleif spanderte kaffe, kaker, pølser og lomper, så det va'kke verst. Det hele sto på til kl 23.

MEDLEMSMØTET 6. MARS

Det var bra besøk på HV-huset da formannen sa velkommen. Etter en aldeles suveren unnskyldning for side 3 i kveldens avis, leste Alf opp brev fra NMK Gol ved Kjell Johansen. Det var her forespørsel om noen kjøretøyer til en utstilling der oppe den 5. mai. Det var ingen på møtet som kunne tenke seg å delta i dette arrangementet da de syntes det var for tidlig på året. Det var ingen fra Hallingdal på møtet, og det er sjelden, så vi får håpe noen derfra vil være med.

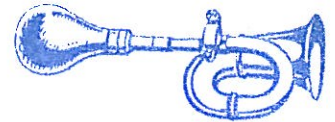
Det har vært noen korrespondanse mellom Hougmøller, Nordjydsk Vintage Motor Club, og vår formann om deltagelse i Veteranvognløp der nede lørdag den 25. august. Vi blir ønsket velkommen nedover, og det blir denne gang som sist privat innlosjering hos våre danske venner. For å lufte stemningen ble det foretatt en helt uforbindtlig håndopprekning, og den ga god respons. Det blir å kjøre Oslo-Fredrikshavn den ene veien og antakelig Fr.havn-Larvik tilbake. Vi kommer tilbake med bindende påmelding senere.

Det var to nye denne kvelden, så enda er det noen som ikke har besøkt oss før.

Så var det medlemmenes 10 minutter, og kaffe og wienerbrød. Etterpå kom Jan Tolfsby med lysbilder fra det siste London-Brighton-løpet der blandt mange andre også Norsk Teknisk Museum's BENZ deltok. Bilen ble styrt av direktør Lindtveit og skjøvet av en rekke andre. Men ekvipasjen kom til mål om enn fire timer for sent.

Så viste Jan en del artige slides som også hører motorhistorien til. Det var bilder av d/s "Turisten" på sin vei opp gjennom slusene i Haldenvassdraget. Med dette var nok en møtekveld omme, og formannen sa takk for i aften og vel hjem.

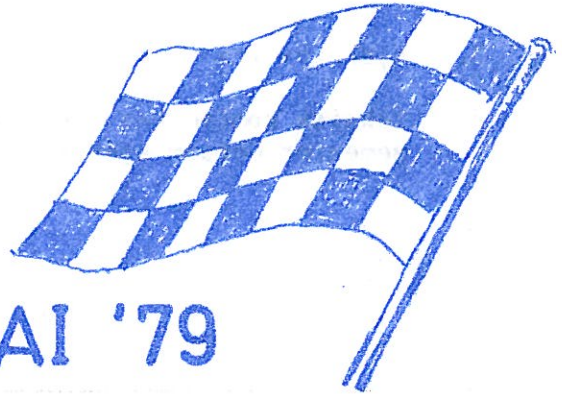
Finn.



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
INNBYR MEDLEMMENE TIL

Drammensløpet

SØNDAG **20.** MAI '79



Løpet er åpent for medlemmer av MIK-DRAMMEN med kjøretøyer som er 30 år eller eldre, og som innfrir teknisk komites krav.

Det konkurreres først og fremst om Rundtom Kafeteria's vandrepremie -en sølv suppeterrin- som vinnes "til odel og eie" av den som først oppnår 3 -tre- "napp" (seire i DRAMMENSLÖP) i premien.

DRAMMENSLÖPET 1979 går i år i traktene øst for Drammen, og får start og innkost på DRAMMEN CAMPINGPlass, Buskerudveien 97.

Løpet starter kl. 11.00 (presis!) Deltagere møter 1 time før start, = kl. 10.00!

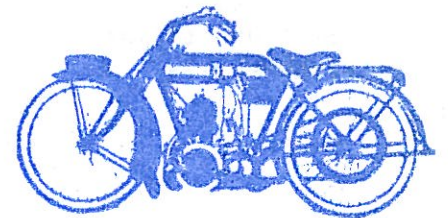
Skriftlig; bindende påmelding til løpskomiteens formann, KAI MARTINSEN, Batteriveien 18, 3022 SOLBERGELVA på nedenstående påmeldingskupong. (Ta fotostatkopi hvis du ikke vil klippe istykker avisen.) PÅMELDINGSFRIST 1. MAI 1979.

Startkontingen kr. 50,- betales ved start. Påmeldte kjøretøyer som ikke stiller til start vil bli avkrevet startkontingent senere.

De som ønsker det, kan få overnattingsmuligheter fra lørdag til søndag i campinghyttene på Drammen Campingplass. Dette må hver enkelt selv ordne med og bære utgiftene ved. Forhåndsbestilling tegnes på campingplassens telefonnr. 03 - 82 17 98.

Betryggende garasjeplass for kjøretøyer som skal delta i løpet kan ordnes natt til søndag for dem som velger denne overnattingsmåten.

Som vanlig tar løpskomiteen imot hjelp til postvakt og annen funksjonærtjeneste med åpne armer!



----- KLIPP HER. -----

JA!

(Sendes KAI MARTINSEN, Batterivn.18, 3022 SOLBERGELVA innen 1.mai 1979.)

Jeg er medlem av MIK-DRAMMEN og melder meg på DRAMMENSLÖPET 1979 med følgende kjøretøyer-:

.....
.....

NAVN: _____

ADRESSE _____



evt. TELEFONNR.: _____

VEDTEKTER FRA TEKNISK KOMITÉ

1. Alle kjøretøy som skal være med og kjøre i MHK-DRAMMEN's arrangementer skal være kontrollert og godkjent av TEKNISK KOMITE på "vårsjekken", (eller av Biltilsynet) i løpet av de siste 2 år.
2. Det forannevnte punkt gjelder for medlemmer av MHK-DRAMMEN.
3. Kjøretøy fra andre klubber må påregne teknisk kontroll før start.
4. Teknisk komite kan nekte kjøretøy å starte i MHK-DRAMMEN's arrangementer dersom kjøretøyet ikke er i forsvarlig teknisk stand.

Drammen, mars 1979.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN.
Teknisk komite.

VÅRSJEKKEN - 79

Den tradisjonelle "vårsjekken" (teknisk kontroll av kjøretøyer) er i år berammet til SÖNDAG 13. MAI 1979 fra KL. 10.00 til KL.14.00

Sjekken foretas på samme sted som tidligere, nemlig hos

BILTILSYNET I DRAMMEN (kontrollhallen),
Anchersbakken 7, 3000 D R A M M E N.

Det er nödvendig at flest mulig möter med sine kjøretøyer for kontroll, og særlig de som ikke er kontrollert i løpet av de siste 2 år. (Vi viser til vedtekter ovenfor, hvor det fremgår at man risikerer å ikke få delta i våre arrangementer hvis kontrollen har vært mangelfull.)

"Vårsjekken" er spesielt forbeholdt medlemmer av MHK-DRAMMEN, men dersom tiden tillater det, k a n vi også kikke på kjøretøyer fra andre klubber.....

V E L M Ö T T T I L " V Å R S J E K K " !

MHK-DRAMMEN
tekn. kom.

WANTED

MOTORHISTORIKEREN önsker flere innslag av humoristisk art, f.eks. vitser med tilknytning til bil, som i eksemplet til høyre. ALTSÅ -: vi tar med takk imot bidrag.....!



75 ÅR MED

Buick

OVERSATT AV TORE ØDEGAARD, SANDEFJORD

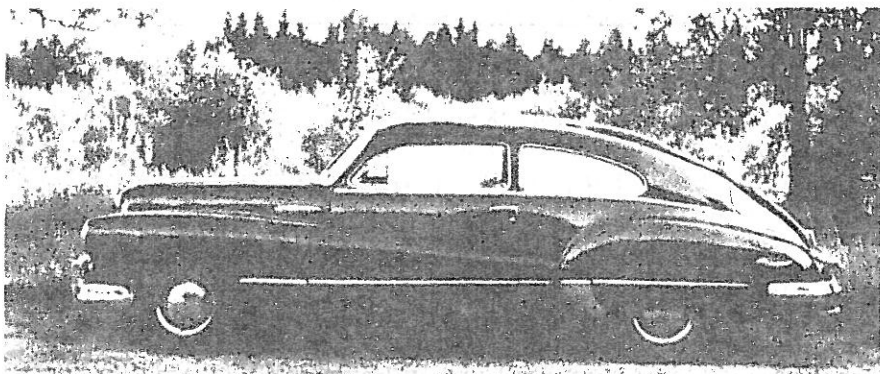
I 1941 ble Buick lederen av hestekraft-racet med sin mektige 165 HK motor, i Century og Roadmaster. I 1942 bragte Buick på markedet det "villeste" Harley Earl hadde å tilby. Buick var det første amerikanske bilmerke som forlenget forskjermenes linjer hele vegen bakover til bakskjermene. Denne ideen var så radikal at Fisher Body nektet å feste skjermene til dørene. Men dette hindret ikke Curtice. Han fikk boltet skjermene til dørene ved Buick-fabrikken. Denne typiske "Buick-look" med lange lave linjer og brede griller, ble tatt opp etter krigen, inklusive 1948 modellene. Denne stilen påvirket mange etterkrigsbilers utseende i såvel USA som Europa. 2. februar 1942 stoppet Buick produksjonen av personbiler, og begynte i stedet å produsere flymotorer, tanks og annet militært utstyr.

De første bilene som ble produsert straks etter krigens slutt var stort sett like de som ble produsert ved produksjons-stopp i 1942. Dette for i første omgang å dekke den enorme etterspørselen etter biler nå når krigen var over.

For Buick var ti-året etter krigen det mest spennende og oppfinnsomme i hele merkets historie. Trinnløs automatisk gearkasse, hardtopp-design og farget glass ble første gang vist på en Buick. Den trinnløse automatiske gearkassen, "Dynaflow", ble introdusert i 1948 til Roadmaster-serien. Den var basert på de samme trinnløse overføringsprinsippene som de gearkassene Buick bygget til tanks under 2. verdenskrig. Den var den første større oppfinnelse eller nytenkning når det gjaldt bilteknikk i etterkrigstiden. Selv om "Dynaflow"-kassene var en nytenkning, -man behövde ikke selv å gire-, var de tildels upålitelige til å begynne med. Men Buick-ingeniørene forbedret den stadig, og i dag følger alle automatkasser stort sett Buick's ideer og løsninger.



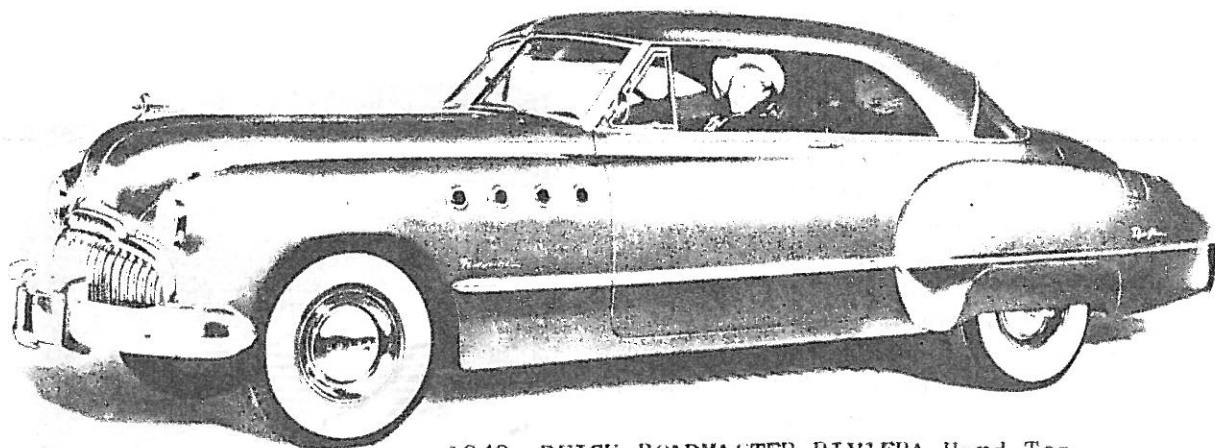
Sjelden kost i Norge: BUICK 1941. Kjent i vår klubb tidligere, nå solgt.



Curtice ble etterfulgt av Ivan L. Wiles. Wiles var direktør for Buick fra 1948 til 1956, den største era Buick hadde sett til da. Buick solgte mer enn 500.000 biler, meget mer enn man kunne klare å produsere på et år. Dette var virkelig bilens gull-alder. Stadig nytt utstyr ble tilbudt: farget glass, power-styring, power-bremser, luft-fjæring, air-condition for å nevne noe.

En av Buick's mest vellykkede design var "hardtoppen". Det er Sarah Ragsdale, konen til Edward T. Ragsdale, Buick's fabrikk-sjef, som har fått æren for "hardtoppen". Hun kjørte alltid en cabriolet, men hun slo aldri taket ned. Da hennes mann spurte hvorfor, svarte hun: "Jeg liker linjen til en cabriolet, men jeg tar ikke taket ned fordi vinden da vil buste til mitt hår." Ragsdale gikk til Harley Earl og bad ham om å lage en to-dørs bil med et fast tak, men uten dørstolper. Slik ble altså hardtoppen født..... Buick introduserte den i 1949 til Roadmaster-serien. Den ble kalt "Riviera", og ble en enorm suksess. Bilscribentene kalte den for "cabriolet'en for den gamle mannen med de nye ideene". 1949 var også det første året som Buick hadde "venti-ports" (luftehull i skjermene).

Året etter kom Buick ut med en helt ny modell i Super og Roadmaster-seriene, og begge ble tilbudt i en to-dørs hardtopp-versjon. Buick greide ikke å bygge disse bilene fort nok. I 1950 produserte Buick 552.857 biler. I 1953 lanserte Buick sin nye høykomprimerte V-8 motor, til da hadde Buick kun hatt rekke-8 motorer siden 1931.



1949 BUICK ROADMASTER RIVIERA Hard Top

Buick ble USA's tredje mest solgte merke i 1954. I 1955 ble en 4-dørs hardtopp lansert, og Buick's salg steg til 745.000 biler. En rekord som ikke skulle bli slått før i 1977. Nå var Buick på sitt beste. Straks etter, p.g.a. en kombinasjon av produktproblemer, dårlig design og økonomisk tilbakegang, sank Buick's salg katastrofalt. Fra nesten 750.000 biler i 1955, sank salget til omtrent 250.000 i 1959. Dette var den verste tiden for Buick siden den store depresjonen i begynnelsen av 30-årene.

Buick forandret alle navnene på sine produkter i 1959. De "store" navn som hadde gjort Buick berømt: Special, Century, Roadmaster og Limited, ble vraket til fordel for Le Sabre, Invicta og Electra. En av grunnene til Buick's dårlige salg, var det faktum at Buick ikke hadde noen "compact-car" å tilby. Tendensen på denne tiden gikk imot stadig mindre biler. Derfor ble Special introdusert på nytt i 1961. Det var en "compact-car", med en aluminium V-8 motor. Neste år tilbød Buick en V-6 til Special'en. I de øvre seriene: "full size cars", hadde Le Sabre, Invicta og Electra fått et helt nytt design, og salget øket på nytt til ca. 450.000 biler. Buick hadde ennå en gang "reist seg fra støvet".

70-årene har vært utfordrende år for bilindustrien. Forurensningslover og sikkerhetspåbud, pålagt av myndighetene, har ikke ført til noe særlig nyskaping og forbedring på den biltekniske siden som ønskelig, og vi ser fremdeles ikke enden på alle restriksjoner og lover fra myndighetene. Men på tross av dette, steg salget av Buick i 1977 til 746.000 biler, og følgelig ble rekorden fra 1955 slått.

I dag er Buick ledet av en ung og livskraftig gruppe, ledet av David C. Collier. Den yngste direktør Buick har hatt siden Harlow Curtice. Buick-fabrikkene er General Motors største anlegg på det nordamerikanske kontinent. Buick sysselsetter i dag litt i overkant av 19.000 personer, og produserer daglig 3.500 biler, 4.800 gearkasser og 4.400 motorer.

Buick, og de uodødelige verdier de representerer, er fremdeles med oss etter 75 års virke. Så lenge det er et krav etter bedre biler, vil Buick fortsette å bygge dem.

"When better automobiles are built, Buick will build them".



LANDSRÅDET FOR MOTORHISTORISKE KJØRETØYKLUBBER (LMK)
c/o Olav Helge, Hadelandsvegen 11 B, 1481 LI.

REFERAT FRA LANDSMÖTET, LÖRDAG DEN 3. FEB. 79, KL. 10.00
PÅ ESSO TAVERNA, RAMSTADSLETTA, BÆRUM.

Til stede var:

For NORSK VETERANVOGN KLUBB : OSLO	Olav Brennsund Ottar Myhre
For KJØRETØYHISTORISK KLUBB : ÖSTFOLD	Roy Heier Odd Lindtveit
For GRENLAND VETERANVOGN- KLUBB	Björn Granheim Björn Helgedagsrud
For HAUGALAND VETERANVOGN- KLUBB	Nils Ruud Arvid Johannesen
For NORSK A-MODELL KLUBB : OSLO	Trond Thorbjørnsen Kjell Wang-Henriksen
For NORSK SPORTSVOGN KLUBB : STRÖMMEN	Morten Larsen Olav Helge
For MOTORVETERANENE, HAMAR :	Terje Nyhus
For LILLEHAMMER VETERANVOGN-: KLUBB, LILLEHAMMER	Njål Oftedal Hans Chr. Fæste
For EARLY FORD V-8 CLUB : OSLO	Ola Hegseth Hans H. Andersen
For AMERICAN CAR CLUB OF NORWAY, TRONDHEIM	Svein I. Myhre Jan Paulsen
For NORSK VETERAN MOTOR- SYKKEL CLUB, OSLO	Arne Björn Hoel Per Kolstad
For MOTORHISTORISK KLUBB : DRAMMEN	Per Löken Alf Bryhn
For TRÖNDELAG VETERANVOGN : KLUBB, TRONDHEIM	Per Fölling

Innbydelse til mötet var sendt ut ved årsskiftet av NVK, som utpekte Ottar Myhre til mötedirigent.

Hoel spurte hvorfor ikke Norsk MG-register var inbudt. Brennsund opplyste at NVK først hadde glemt å sende invitasjon. Da forglemmelsen ble oppdaget, ba han NVK's sekretær ettersende innbydelsen. Dersom innbydelsen likevel ikke var sendt, var dette fölgelig sekretærens feil.

Löken spurte hvorfor ikke flere klubber var invitert. Han nevnte Historiske Militære Kjøretøyers Forening, Mercedes Benz Klubben-Norge og Veteran VW Klubben. Brennsund svarte at det ikke var önskelig å blande inn flere klubber på det näværende tidspunkt.

Sak 2: Referat fra förrige landsmöte, lördag den 21.1.78 på Norrönn Hotell, Oslo.

Helge bemerket at Svein I. Myhres navn var uteglemt i sak 8, Organisasjonsutvalget. Det ble bemerket at klubbene ikke hadde fulgt opp sak 7, oversikt over hva klubbene står for.

Sak 3: Kort presentasjon av nye klubber.

Alle tilstedeværende presenterte seg med navn og klubb.

Sak 4: Terminlistene 1979.

Se vedlegg 4.

Sak 5: Svar på NVK's søknad om avgiftsfritakelse.

Brennsund refererte brev av 11.10.78 fra Finansdep. til NVK, hvor de motorhistoriske klubbene fikk avslag på sin søknad om fritak for engangsavgiften (tidligere importavgiften), omregistreringsavgiften og årsavgiften. Helge spurte om de øvrige klubbene hadde fått kopi av NVK's søknad av 2.2.78. Det viste seg at klubbene ikke hadde fått slik kopi, men Brennsund fortalte at brevet ikke avvek vesentlig fra utkastet, datert 19.1.78, som de øvrige klubbene fikk utlevert på landsmötet den 21.1.78.

SPISEPAUSE.

Sak 6: Kriterier for godkjenning av möterett/deltakelse på landsmötet

og

Sak 7: Forslag til statutter for det videre samarbeidet.

Disse to sakene ble behandlet sammen.

Til mötet forelå det tre forslag til statutter:

- A Forslag fra Organisasjonsutvalgets flertall (Svein I. Myhre, Per Löken, Ola Hegseth og Arne Björn Hoel).
- B Forslag fra NVK og Organisasjonsutvalgets mindretall (Olav Brennsund)
- C Forslag innsendt av Lillehammer Veteranvogn Klubb. Dette forslaget innebar at ACCN ikke skulle gis anledning til å fortsette samarbeidet, og at V-8 og NSK (og kanskje også andre klubber) måtte ha dispensasjon for å kunne fortsette i samarbeidet. Begrunnelsen bak utelukkelsesideen var at disse klubbene hadde veteranbiler som hovedinteresse. LVK fryktet at dette skulle føre til at disse klubbene ikke var i stand til å samarbeide for biler eldre enn en fastsatt grense.

Haugaland Veteranvognklubb framsatte forslag om at samarbeidet skulle fortsette, uten deltagelse av NVK. Dette forslaget ble ikke realitetsbehandlet.

Etter en kort pause ble det besluttet å votere over hvilket forslag som skulle danne "skjelett" under den videre behandlingen. Det ble framsatt følgende "skjelett"-forslag:

- 1 LVK, i noe ändret form i forhold til tidligere.
Etter det endrede forslaget skulle NVK fortsatt ivareta forholdet til myndighetene. ACCN måtte utelukkes fra samarbeidet.
- 2 Ingen statutter, m.a.o. et uregulert samarbeid
- 3 Organisasjonsutvalgets flertallsforslag, slik det lyder i utgaven sendt ut av Organisasjonsutvalget den 10.1.79.

NVK's forslag ble trukket tilbake.

Avstemningen ga flertall for at Organisasjonsutvalgets flertallsforslag skulle være "skjelett"-forslag.

Olav Helge overtok deretter som ordstyrer.

Diskusjonen fortsatte deretter med Organisasjonsutvalgets flertallsforslag som utgangspunkt.

A. FORMÅL

Det ble framsatt tre forslag om hvilke årsklasser klubbene skulle begrense samarbeidet i Landsrådet/Landsmötet til:

- 1) Kjoretöyer produsert i 1945 og eldre
- 2) Kjoretöyer som er 30 år eller eldre
- 3) Kjoretöyer som er 25 år eller eldre

Forslag 3) ble trukket tilbake. Avstemningen ga en stemme for alternativ 1) og 12 stemmer for alternativ 2).

Under prioriterte oppgaver ble tilföyd "omsetning av kjoretöyer og deler". Annet avsnitt lyder fölgelig: "Fölgende saker skal prioriteres: Forholdet til myndighetene, koordinering av terminlister, samarbeide ang. kjoretöyeregistre og omsetning av kjoretöyer og deler".

B. MÖTERETT - STEMNERETT og

C. MÖTEFORM - LEDELSE.

Disse punktene ble vedtatt uten endringer.

D. AVSTEMNINGER - BESLUTNINGER.

Spørsmålet om avstemningsregler ble diskutert inngående. Det ble framsatt fire forslag:

- 1) Alminnelig flertall i alle saker.
- 2) Alminnelig flertall i vanlige saker, men med særregel om 2/3 flertall i saker som skal fremmes ovenfor myndighetene.
- 3) Alminnelig flertall i vanlige saker, men med særregel om at de to største klubbene skulle gis vetorett i saker som skal fremmes ovenfor myndighetene. Saken skal i så fall tas opp på nytt på neste landsmøte.
- 4) Som 3), men bare utsettende veto.

Forslag 1) og 4) ble trukket tilbake. Avstemningen viste 8 stemmer for alt. 2) og 5 stemmer for alt. 3).

Faste spurte deltakerne om de var klar over at konsekvensen av alt. 2) var at NVK trakk seg fra samarbeidet. NVK bekreftet deretter at klubben ville trekke seg fra videre deltakelse i Landsrådet/Landsmötet når resultatet ble at alt. 2) var vedtatt.

På denne bakgrunn ble avstemningen annullert, og det ble stemt på nytt over alt. 2) og 3). Det nye resultatet ble fortsatt åtte stemmer for alt. 2) og fem stemmer for alt. 3).

Da dette avstemningsresultatet var klart, reiste representantene for NVK, LVK og Hamar seg opp for å gå.

Ordstyreren ba inntrengende om at de måtte bli til mötet var slutt. Han pekte på at det særlig var viktig at Myhre fortsatte, da han var möterefarant. Myhre avslo denne anmodningen. Mötelederen ba deretter om at Myhre måtte utlevere notatene sine, slik at referatet kunne utarbeides av andre. Myhre avslo dette også, men løvet at NVK ville utarbeide referat fra den delen av mötet de var med på.

Representantene for NVK, LVK og Hamar forlot deretter mötet.

Morten Larsen ble deretter utpekt til ny möterefarant.

Deltakerne fortsatte deretter behandlingen av pkt. D. Det ble ikke foretatt flere endringer i Organisasjonsutvalgets forslag til pkt. D. Første setning lyder derved: "Vanlig flertall avgjør utfallet i alle avstemninger, unntatt saker som skal fremmes for myndighetene, hvor det kreves 2/3 flertall for at saken skal gå igjennom".

E. ARBEIDSUTVALG.

De to første avsnittene i Organisasjonsutvalgets forslag ble vedtatt uten endringer. I siste avsnitt ble tilføyelsen "i helt spesielle saker" tatt med. Første del av avsnittet lyder derved: "I tilfelle beslutninger må tas i helt spesielle saker og nytt landsmøte ikke kan innkalles p.g.a. tidsfaktoren....".

F. UTGIFTER.

Avsnittet ble vedtatt uten endringer.

Etter at hele forslaget fra Organisasjonsutvalget var gått igjennom, ble det på nytt vurdert om det var ønskelig å danne et eget Landsråd/Landsmøte. Etter en kort diskusjon ble det endelig vedtatt å opprette et Landsråd/Landsmøte.

Det ble deretter bestemt at navnet skal være LANDSRÅDET FOR MOTORHISTORISKE KJÖRETÖY-KLUBBER.

Det ble vedtatt å gå over til den dagsorden som var foreslått av Organisasjonsutvalget på 2. ekstraordinære möte den 10.12.78:

- 3 a Valg av arrangörklubb til neste landsmøte.
- b Valg av arbeidsutvalg.
- c Praktiske rutiner vedrørende driften.
- 4 Dispensasjonssöknað fra verkstedloven.
- 5 Dispensasjonssöknað for bruk av gamle registreringsskilt.
- 6 Dispensasjonssöknað fra bestemmelsene om bruk av lys ved kjöring på lys dag for eldre motorsykler.

- 7 Terminlister.
- 8 Eventuelt.

Behandlingen førte til følgende:

- 3 a NSK ble valgt til å arrangere neste landsmøte.
 - b Følgende personer ble valgt til medlemmer i arbeidsutvalget:
 - Olav Helge, formann
 - Per Löken
 - Ola Hegseth
 - Nils Ruud
 - + et medlem utpekt av styret for NVMC.Det ble videre fastsatt at alle medlemmene skal ha sin personlige vararepresentant, utpekt av styrene i de klubbene medlemmene kommer fra.
 - c Det ble overlatt til arbeidsutvalget å ta seg av de praktiske problemene vedrørende driften, f.eks. postboks, brevark m.m..
- 4 Arbeidsutvalget skal gå igjennom problemet en gang til, sende revidert utkast av brev til Vegdirektoratet til alle klubbene, slik at klubbene får anledning til å uttale seg før man endelig skriver til Vegdirektoratet.
 - 5 Det ble presisert at en evt. søknad måtte deles i tre:
 - a Kjoretøyer som i dag er registrert på gamle skilt (dvs. skilt utstedt før 1.4.71).
 - b Kjoretøyer som i dag er registrert på nye skilt (dvs. skilt med to bokstaver).
 - c Kjoretøyer som i dag ikke er registrert.
 - 6 Som 4.
 - 7 Terminlistene ble behandlet tidligere på dagen.
 - 8 Eventuelt.
 - a Det var enighet om at alle klubber som antas å tilfredsstille kriteriene i pkt. A og B i statuttene skal inviteres til samarbeid. De skal inviteres til å delta på neste landsmøte. Klubber som på landsmøtet viser at de tilfredsstiller kriteriene, gis vanlig deltakerstatus. Klubber som ikke tilfredsstiller kriteriene gis status som observatører. Registre (som ikke tilfredsstiller kravene til å være klubb) gis status som observatører.
 - b Klubbene var enige om at det er ønskelig at alle klubbene sender hverandre en kort presentasjon av seg sjölv.
 - c NSK viste til sitt brev av 5.1.79 med fortegnelse over ca. 60 motorhistoriske klubber. NSK ba om hjelp til å ajourføre denne fortegnelsen.

MÖTET SLUTT KL. 15.50.

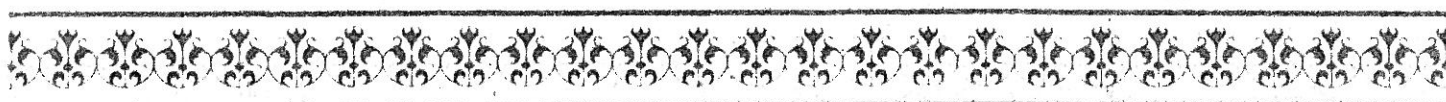
Strömmen, 12.3.79.

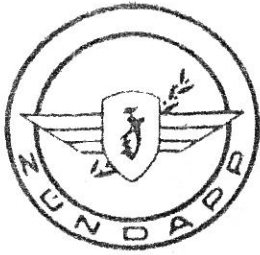
Morten Larsen og Olav Helge.
(sign.)

XX

"MOTORHISTORIKEREN's" redaktör opplyser: Foranstående referat er en avskrift av det offisielle referatet, da den mottatte fotostatkopii av originalmanuskriptet var så svak i gjengivelsen at det ikke lot seg gjøre å lage stensil av denne.

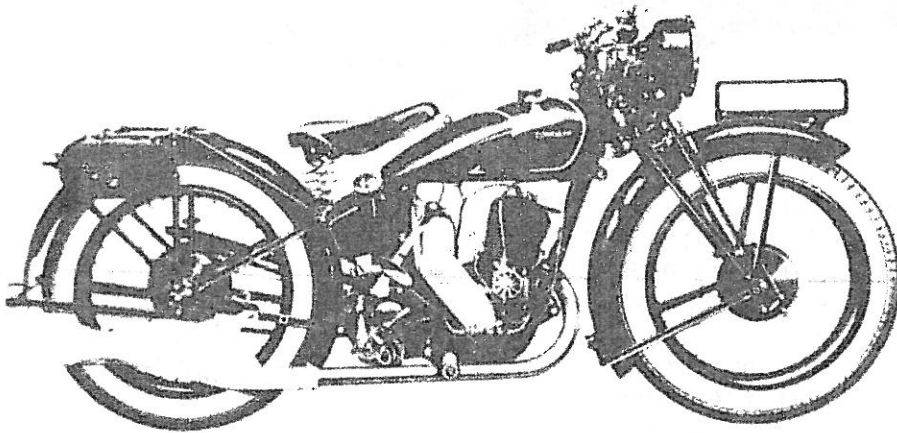
XX





FRITZ NEUMEYER og ZÜNDAPP - werke (3)

OVERSATT OG TILRETTELAGT AV PER LØKEN



Året 1930 skulle altså vise seg å bli året da Zündapp lanserte hele 5 nye modeller. Vi så sist gang på Rekord-modellen, og de fordringer den hadde. De øvrige 4 nyskapingene tilhørte en annen serie Zündapp'er, den såkalte "S"-rekken.

"S"-rekken spente over modeller fra 198 cm³ og helt opp til 500 cm³. De sistnevnte var store maskiner til å være laget av Fritz Neumeyer. Imidlertid skulle utviklingen så smått vise seg å gå den veien.

Men Neumeyer hadde vanskelig for å gi slipp på de små maskinene. Minst var altså en 198 cm³ som gikk under betegnelsen S 200. I likhet med "storebror" S 300 var bremsene kjennetegnet for disse syklene.

Fra håndbremsen gikk det to wirer, en på vanlig måte til forhjulet, og en til fotbremsen. Ved å aktivisere håndbremsen bremses man altså på begge hjul, og ved å aktivisere fotbremsen bremses man bare på bakhjulet. Dette er systemer som har blitt tatt opp igjen i våre dager! Ved siden av dette var S 300 den første Zündapp som også egnet seg som sidevognsmaskin.

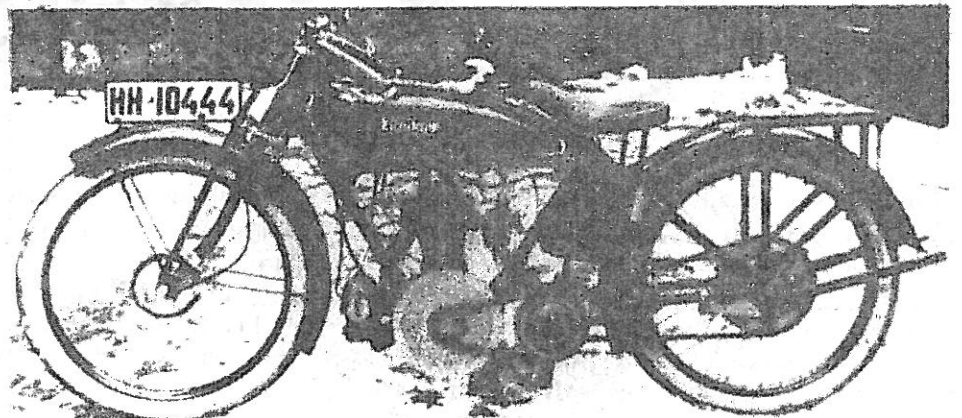
S 300 gikk ut av produksjon i 1931, eller rettere sagt, den ble erstattet av S 350. Dette var den største 2-takteren Zündapp til da hadde bygget. S 350, med en motor som utviklet 11 HK, var god for 100 km/t, et magisk tall for den iherdige Neumeyer.

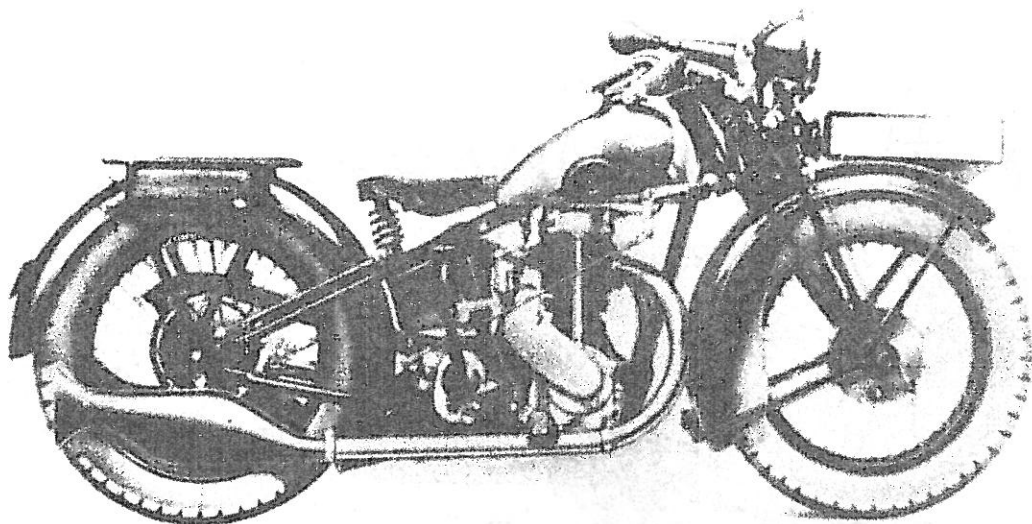
De store Zündapp'er som ble lansert i 1930 (S 500 og SS 500 var nemlig 4-taktere. 4-taktere var noe fabrikkens lenge hadde eksperimentert med, faktisk helt siden 1924.

Denne prototypen, kalt K 350, var nemlig utstyrt med en engelskbygget Blackburne-motor, sideventilert firetakter. Videre hadde den trommelbrems foran og bak og elektrisk belysning med batteri (ikke på bildet). Det ble bygget 2 eller 3 slike maskiner.

Den neste kjente 4-takter var en prototyp fra ca. 1930, utstyrt med den svært kjente 500 cm³ toppventilerte JAP-motor, i kombinasjon med en separat 4-trinns gearkasse. Det skulle imidlertid ikke bli JAP-motoren Neumeyer satset på til å begynne med.

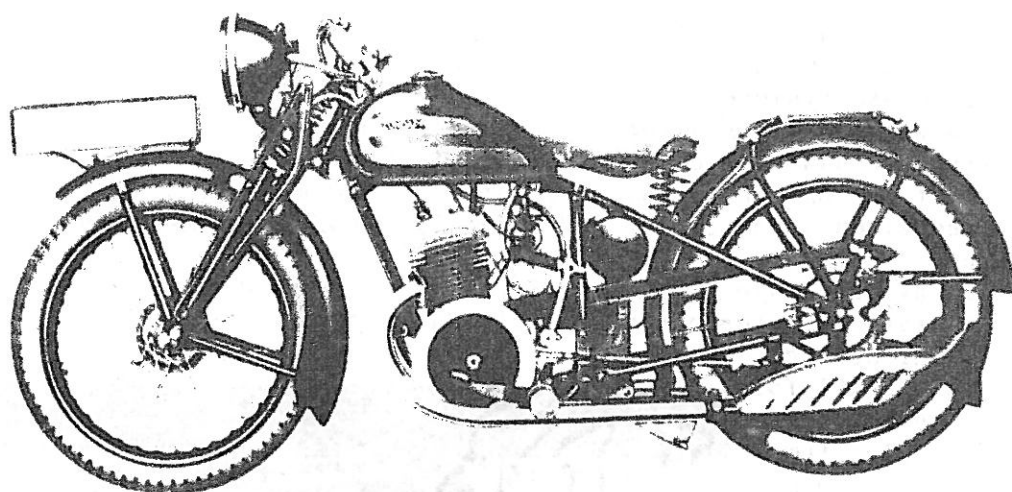
Da S 500 og SS 500 kom på markedet var de nemlig utstyrt med en annen engelsk motor, en avansert Phyton/Rudge maskin på 499 cm³.





Som vi ser, var dette en 1-sylindret motor, men til gjengjeld utstyrt med 4 ventiler, 2 for innsug og 2 for utblåsning. I standardversjon var effekten 18 HK og i sportsutførelse hele 22 HK, tilstrekkelig til å få sykkelen opp i 130 km/t (SS 500). Forøvrig hadde også disse syklene de kombinerte hånd- og fotbremsene, og man kunne også få forkrommet tank for 30 Riksmark ekstra.

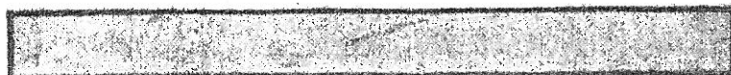
Til tross for de vanskelige tidene Tyskland var inne i (eller kanskje nettopp p.g.a. disse) skulle verden ikke bare få se den største Zündapp til da, men også den minste. I 1932 lansertes en ny modell B 170, og samtidig med denne også B 200.



For første gang ble motor og gearkasse sammenbygd i en enhet. Et litt pussig sammen treff, da det var siste gang en løs, stående magnet ble benyttet.

1932 hadde vært et vanskelig år for Zündapp, kanskje et av de aller vanskeligste. Imidlertid var forberedelsene for et nytt og stort modellutvalg utviklet. Et modellutvalg som skulle presenteres på den store "Berliner Automobil og Motorsykel utstilling" i 1933. Far og sønn, som nå var blitt sjef for foretaket, stod sammen om disse konstruktive og teknologiske forbedringene, som om noen år igjen skulle bringe Zündapp på fote.

(artikkelen fortsetter)



ZÜNDAPP 1930-31

Modellbetegnelse	S 200	S 300	S 350	S 500
Byggear	1930-31	1930-31	1932	1930-31
Firetakt/totakt	2	2	2	4 toppventilert
Sylinderantall	1	1	1	1
Sylinderarrangement	18° hellende	18° hellende	18° hellende	stående
Slagvolum	198	298	345	499
Boring/slag	60/70	68+70	73/82,5	85/88
Effekt ved turtall	6/3500	9/3500	11/4000	18/4250
Smøring	Oljeblanding	Automatisk oljepumpe	Oljeblanding med ant. tilsats	Dobbel stempel-pumpe m/filter
Forgasser	B.O.B. 2 Schieber	B.O.B. 2 Schieber	B.O.B 2 Schieber	Amal, 2 Schieber
Tenning	Fenag m/forskyvbart tennings-tidspunkt	Fenag m/forskyvbart tennings-tidspunkt	Fenag batteri m/forskyvbart tennings-tidspunkt	Tenningsanlegg m/forskyvbart tennings-tidspunkt
Lys	6V/30W	6V/30W	6V/50W	6V/50W
Gearkasse særskilt/				
i blokk	Særskilt	Særskilt	Særskilt	Særskilt
Primærdrift	Tildekket kjede	Tildekket kjede	Tildekket kjede	Tildekket kjede
Clutch	1 korklamell	1 korklamell	2 korklamell	tørr flerskiving
Gearkassetype	klo	klo	klo	klo
Antall gear	3	3	3	4
Gearsjalling	Hånd	Hånd	Hånd på tank	Hånd på tank
Sekundærdrift	Kjede	Kjede	Kjede	Kjede
Starter	Kick	Kick	Kick	Kick
Rammetype	Skrudd profilstål	Skrudd profilstål	Skrudd profilstål	Skrudde profilstålrør
Forgaffel	Webb profilstål	Webb profilstål	Webb profilstål	Webb profilstål
Dekkdimensjon	m/friksjonsdemper 26x2,85	m/friksjonsdemper 26x3,5	m/friksjonsdemper 26x3,5	m/friksjonsdemper 27x4
Bremser	Håndbrems på for og bakhjul kombinert. Fotbrems på bakhjul.	Håndbrems på for og bakhjul kombinert. Fotbrems på bakhjul.	Trommelbrems foran og bak	Kombinert hånd- og fotbrems med utjævning
Sete	Sadel m/ 2 fjærer	Sadel m/ 2 fjærer	Sadel m/ 2 fjærer	Sadel m/ 2 fjærer
Tankinnhold bensin	11	13	13	15
Vekt	125	137	135	160
Topp hastighet	80	90	100	130
Bensinforbruk 1/100km	3,5	4,5/0,5	4,5	5,5



BILMINNER

av Erling Thorbeck

Min interesse for gamle biler, hvorledes begynte den?

Jo, den begynte som hos så mange av oss med minner, minner om bilnavn som i mitt tilfelle er AGASON, MASTER, MACK, CLYDESDALE, BROCKWAY. Alle sammen av årsmodell fra ca. 1910-1922 og etter datiden store med 3 - 4 tonn lasteevne, unntatt AGASON som var eldst og var på ca. 1½-2 tonn.

BROCKWAY var yngste modell med 6-syl. motor, stålfelger og tvillinghjul. De øvrige bilene var 4-syl. med kompaktgummi, men ble ombygget til luftgummi og var i drift ved Høvik Teglverk til omkring år 1940.

Jeg var ikke så gamle karen (10-12 år), før jeg begynte å prøve meg på kjøring (i smug, selvfølgelig.). Ikke alle var like lette å starte. AGASON var minst og lettest å sveive rundt, men jeg klarte ikke sveive fort nok til at magneten ga gnist.

MASTER minnes jeg med respekt, den mot-tente så sveiva for rundt med lynets hastighet.

MACK'en ble den som jeg ble mest fortrolig med. Den hadde impulsmagnet og startet meget lettere. MACK'en fulgte meg helt opp til voksen alder og ble den eneste som var i bruk etter krigen, helt til ca. 1949, siden bare innen bedriftens private område. MACK'en var en ca. 1915-modell og var i god stand helt til den ble ødelagt ved brann i 1955.

Av personbiler er CADILLAC det merket jeg skulle bli mest kjent med som ung. Så langt jeg kan huske tilbake (til ca. 1935) husker jeg fatter'n's gamle 1914-modell, det var den første med V-8 motor. Den var ikke i bruk, men var lagret i et vognskjul for ikke å bli ødelagt.

Fatter'n hadde imidlertid ikke regnet med at han hadde en interessert og utrolig nysgjerrig og klåfingret sønn som meg, så da jeg en ettermiddag stolt kom og fortalte at jeg hadde plukket ut klokken på instrumentbordet, ble han så sint at det sitter som et minne for alltid.

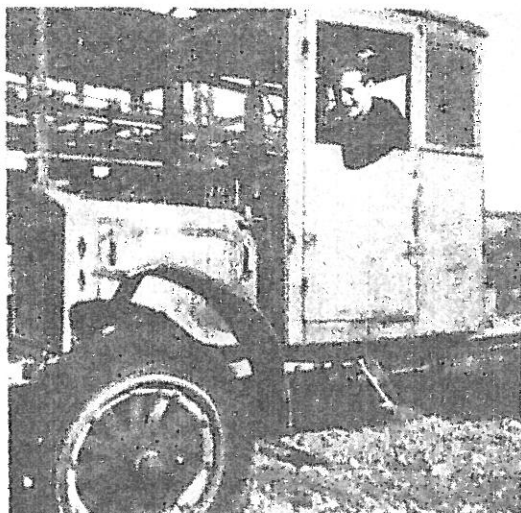
Grunnen til hans sinne skulle jeg først forstå mange år senere. Om bilen ikke var i bruk på grunn av alder og at den var åpen, var den i god stand. Kvaliteten og lang og tro tjeneste gjorde at han ikke hadde hjerte til å kvitte seg med den.

Tilsist var det imidlertid ikke plass til den noe brukbart sted og den måtte ut. Jeg kan ennå huske den ble tauet avsted en gang i 1938-39 tror jeg. Den hadde da vært saumfart av meg i flere år og jeg var nok litt skyld i at den tilsist så temmelig pjusket ut. Turen gikk rett til skraphaugen ! !

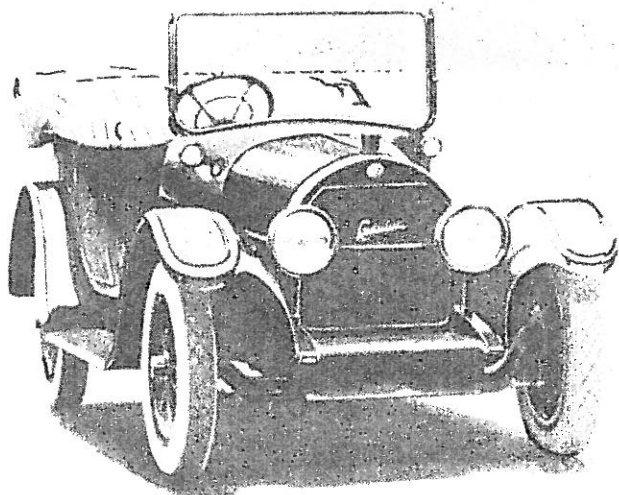
Det skulle gå mange år med flere forskjellige biler, men minnet om CADILLAC'en hadde satt seg fast i tankene hos min far.

En ettermiddag i januar 1947 sa han at det sto avertert tilsalgs en 1924-modell, åpen 7 seter CADILLAC på Hønen ved Hønefoss, den måtte vi reise og se på. Far kunne etter datidens forhold være ganske merkelig slik, antagelig et tidlig tilfelle av samme syke som det etterhvert er blitt mange tilfeller av i klubben.

Bilen stod ute i snøhaugen og så noe forkommen ut. Ståltråd var et meget benyttet verktøy og den så slett ikke noe særlig startvillig ut. Det ble påstått at, jo da, med litt varmt vann så startet den. Det ble avtalt at selgeren skulle kjøre den hjem til oss i Lier. Jeg kan ennå i tankene høre hvordan den fusket og harket og vekslet med å tenne mellom 5. og 6. sylinder (den var 8-syl.....)



Erling bak rattet i CLYDESDALE'n. Bildet er tatt et par år etter at krigen var slutt.



CADILLAC 1915

jeg kom til den ESSEX jeg nå har.

ESSEX'en vant mitt hjerte fullstendig og selv om jeg på den tid hadde svært lite tid til overs, kunne jeg ikke la være med å ta til med restaureringen, som kom til å pågå i flere år fremover.

ESSEX'en ble kjøpt i Spydeberg i Østfold, og kjørt hjem til Lier for egen motor uten andre problemer enn en punktering.

Bilen hadde stort sett alle originale deler på plass, og var meget pent behandlet.

Erling Thorbeck
(en lykkelig ESSEX-eier).

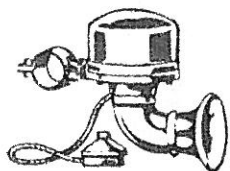
I tiden som fulgte ble både skole og lekser glemt, inntil mitt faderlige opphav en dag forsiktig bemerket at kanskje det ble noe vel kaldt å stå ute og jobbe med motor i februar.

Det endte med at bilen ble sendt på verksted for å få fikset motoren, det resterende ble utført hjemme på gårdsplassen.

Denne CADILLAC'en var en fantastisk bil, en bil som alltid vil vekke muntre minner.

Mange år av ens liv er gått, men interessen for gamle biler kom til å blomstre opp på ny. Det begynte med at en nevø og hans kamerat hadde funnet en gammel bil som de kunne få. De trang noen til å taue den hjem, - og det ble meg! Dette endte med at interessen igjen ble tent og byttehandel inngått.

Avisenes "Til salgs"-spalter ble gransket, og snart fulgte flere bilkjøp inntil



MARKNAD

Det har utgått et budskap fra "Eric Löfberg och dom" (Svenska Veteranbilklubben) til forskjellige klubber, bl.a. til MOTOR-

HISTORISK KLUBB - DRAMMEN med henstilling om å nevne det store arrangementet i Deje.

Det gjelder altså SVBK's

2-DAGERS VETERANMARKNAD (25-26. mai 1979)

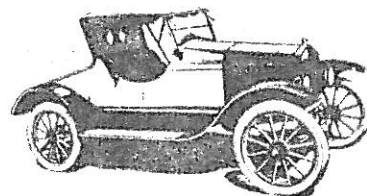
som avvikles på DEJEFORS HERRGÅRD i DEJE (3 mil nord for Karlstad).

Markedprogrammet er fullpakket med bl.a. dans, film og lysbildeaften, omvisning i MÖLLBERGS BILMUSEUM i Karlstad, og det viktigste:-

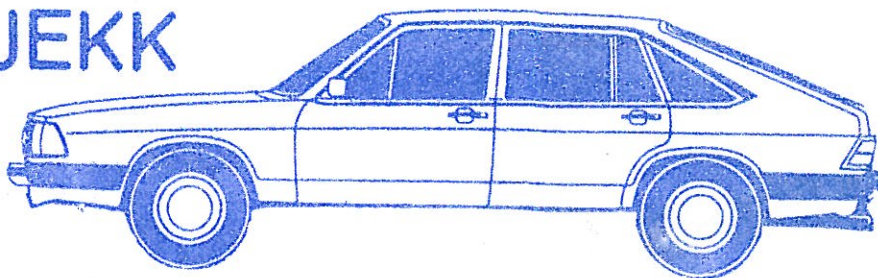
SALG/KJÖP/BYTTTE av veteran-deler.

På Dejefors finnes plass for telt eller campingvogn, sanitæranlegg, og muligheter for å stille mat (evt. kjøpe noe å bite i)

Ellers kan Eric Löfberg gi flere opplysninger i tlf. 0552/11950 -51 -52 -53 og -54.



ta en VÅRSJEKK
på "nybilen"
også..!



- HOS OSS FÅR DU BL.A. :
VASKE- OG POLÉRMIDLER TIL VÅRRENGJØRINGEN
RENSEMIDLER FOR BILENS INTERIØR
MOTORVASK - SPYLERVESKE



OG



OLJER F/ MOTOR OG GEARKASSE

OBS! Vi fører SAE 140 gearolje for gammelbil!



FASONGSYDDE SETETREKK TIL ALLE BILER
1 kl. NORSK utførelse



BILELEKTRISK UTSTYR

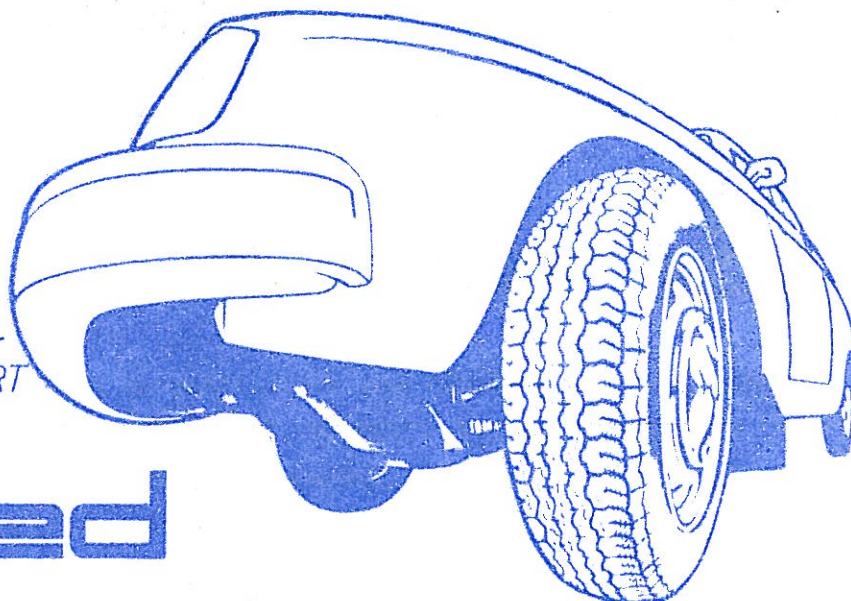


STØTDEMPERE - BREMSEKLOSSER

1. mai

MÅ PIGGDEKKENE AV!

Hvis du legger vekt på maksi-
mal TRYGGHET, KJØREKOMFORT
OG DEKKØKONOMI, - bytt til -



Gislaved

medlemskort i MHK-DRAMMEN
= rabattkort hos oss!

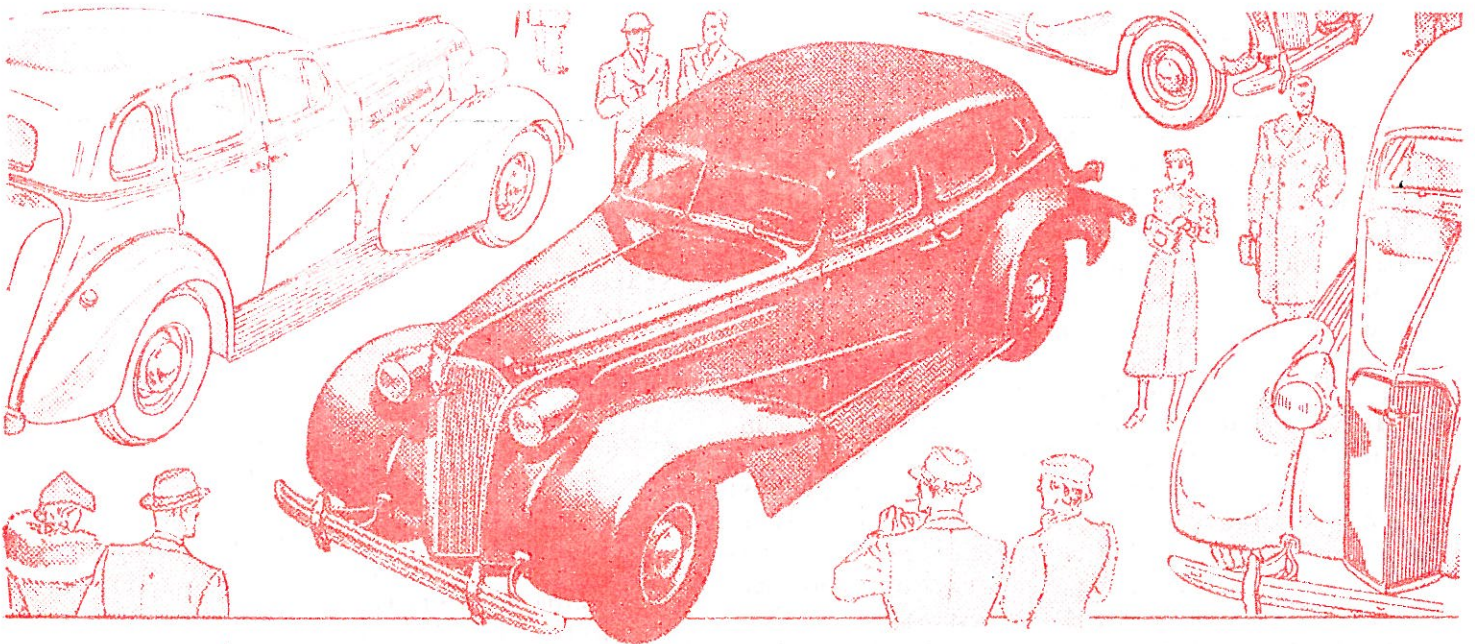




Världens populäraste automobil

SVERIGES MEST KÖPTA MÄRKE

1937 ÅRS MODELLER ÄRO HÄR



85 hkr prestation vid 65 hkr bränsleförbrukning

SE CHEVROLET 1937. Linjerna äro eleganta, utrymmet storartat även med 3 i baksätet. Och det sänkta plana golvet ökar sitthöjden till "hög hatt" utan att vagnen blivit högre. Det nyaste är dock den helt omkonstruerade 6-cyl. toppventilmotorn, nu ännu mera bensinsnål än den gamla, som blev världsberömd för en oöverträffad ekonomi. Nu ger motorn 85 hkr men drager bensin och olja för endast 65.

Ni får således 20 hästkrafter till skänks, hästkrafter som stimulera accelerationsförmågan och ge den mjuka gången. Den ofrånkomliga säkerheten uppnås genom de hydrauliska självjusterande bromsarna med 100-procentig anliggningsyta, och Fishers oöverträffade stålkaross med heldraget pansartak. Till säkerheten bidrager även splitterfritt glas i alla rutor o. stora 6" super ballongringar. General Motors Nordiska A.B., Sthlm

Men utom allt detta bjuder Chevrolet ensam i sin prisklass på en mängd extra plus:

- + Fisher original dragfri ventilation — för en perfekt luftcirkulation.
- + Individuell framhjulsfjädring — för högsta komfort och bästa väghållningsförmåga. (På de Luxe-modeller.)
- + Svetsad lådflänsram — för större styrka men samtidigt mindre vikt. Ramen svetsad av plåt i lådsektion.
- + Kardanrörsdrift med hypoidväxel — tack vare den senare sänkt, plant golv i hela bakvagnen.
- + Dubbel bakaxelutväxling — minskar bensinåtgången, slitaget — gör åkningen angenämare (valfr. mot tillägg)
- + Octanejustering, fotavbländning, starterator, självjusterande bromsbackar — lyxvagnsfinesser i det oändliga.

Den enda fulländade kvalitetsvagnen till lågt pris

CHEVROLET 1937