

4 80

motor
HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

motor HISTORIKEREN

REDAKTØR

William Kross

Redaksjonsadresse:

Postboks 183

3430 SPIKKESTAD

Tlf. 02 - 85 57 30

Motorhistorisk klubb Drammen

Stiftet 18. okt. 1972

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

MEMLEMSKONTINGENT 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 Kvåleth, Myrabakken, 3022 Solbergelva Tlf. 03-82 03 97

Styremedlem 1:

Tore Woldstad, Loesmoen, 3300 Hokksund Tlf. 75 20 66

Styremedlem 2:

Reidar Kristiansen, Engelsrud Terr.1, 1370 Asker Tlf.(jobb)02-120120
Tlf.(jobb) 02-120 120 lj.962

Sekretær:

Finn Torgersen, Riksv., 3020 Krokstadelva Tlf.(jobb) 82 62 40

Kasserer:

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



fra førerretet~:

Spikkestad, august 1980.

Sommeren 1980 begynner allerede å gå over i historien, den vil muligens bli husket av mange som almindelig bra, uten det helt flotte været, dog med et unntak for de av oss som bor langt nord i landet.

DNC - Høstløpet gikk av stabelen lørdag 16 august med start fra Røyken.

Værgudene var også som mange ganger før, riktig med oss på langtur til Tjömøe, hvor hele arrangementet ble avsluttet med middag og hyggelig samvær til de lyse morgentimer på Grepan Pensjonat.

Atter engang har våre komiter gjort en kjempeinsats, tenker da på löps og festkomiten og postmannskapene. Kai hadde med sine tropper, og med hjelp av de som står ute på postene, lagt alt vel tilrette for deltagerne, og i denne sammenheng hadde Rolf i festkomiten også gjort sitt til alle, s tilfredshet.

En spesiell takk til mange av deres koner og bekjente, som også gjør sitt til at alt fungerer som vi alle måtte ønske.

Kun med økonomisk bidrag fra DNC Røyken, også med noen støtte fra DNC Horten og Tönsberg gjorde det mulig å sette så store mål for löpet.

Jeg vil ikke unnlate og nevne for leserne at DNC, Røyken ga oss 3 flotte krystallvaser til premier, 1 lue til hver löpsdeltager- det ble også utdelt noe til barna ved mål. Mange av oss så flotte T-skjorter med vårt og DNC, s emblem på.

Alle kjöretöyene var naturligvis påsatt DNC startnummer.

I det hele ble löpet i år en aldeles flott dag som mange av oss vil huske for ettertiden.

Dobbelt artig var at så mange av våre danske venner tok turen opp til oss, ca 20 danske kjöretöy, og omlag 50 personer stilte til start i vårt hitill største arrangement.

Mange vennskapsbånd var en realitet, men jeg tror at fler av oss har fått flere etter dette besök, og dette må være hyggelig for oss alle.

Når jeg tilslutt skriver de siste ord om löpet vil jeg benytte anledningen til å takke Nordjysk Vintage Motor Klub i Danmark for at så mange kom til oss i dette löp.

Det er noe spesielt når en får et besök fra et annet land, selv om det landet ikke ligger langt fra oss.

Jeg vil på vegne av vår klubb få takke formannen Houmöller og han, s "tropper" for den flotte gaven som vi mottok.

1 stempel med klubbens merke og hilsning til oss med fastmontert gammelt bilhorn i messing til å vekke våre medlemmer på mötene.

En sang fra våre gjester var også å finne på vårt bord ved middagen på Grepan, mange pene ord ble sakt, kortsakt en flott ramme omkring det hele med dansk-norsk hyggelig samvær.

Håper alle er kommet vell heim etter endt dyst 1980, og vell mött om 2 år igjen.

Med hensyn til årsmöte i oktober som er kunngjort på et annet sted i avisa, vår valgkomite er allerede igang for å finne personer til neste år, s styre og andre komiter. Håper at medlemmer som blir spurt, gjør hvad de kan for å ta sin törn i klubben.

Lykke til ---- og vell mött på årsmöte i oktober.

Formannen.



STIFTET
18. OKT. 1972

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193. (STRØMSØ)
Postgirokonto 3 75 09 24

3001 DRAMMEN

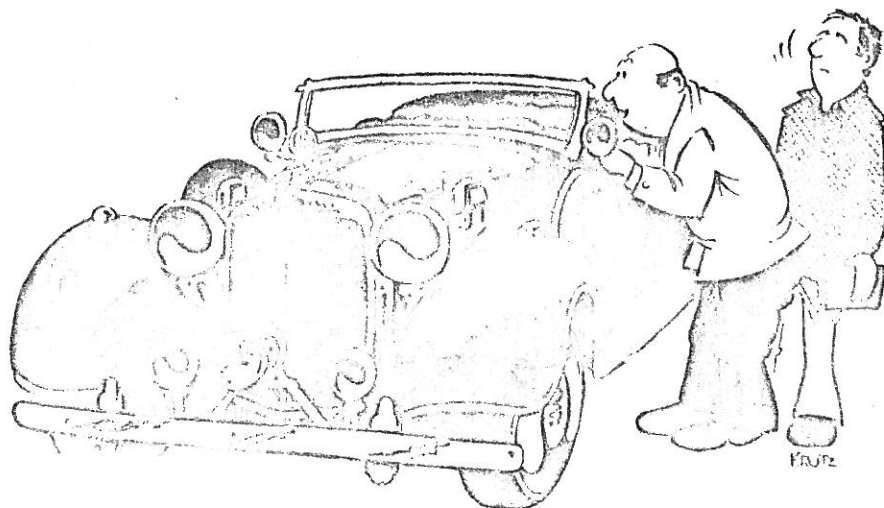
Medlemsmötet den 3. juni.

Det siste møtet for ferien fristet ikke til det helt store fram-
mötet. Men det var da omtrent 40 stykker der, så kaffekjelen ble
tom.

Avisa var forsinket fordi stensilbrenneren var til reparasjon.
Den vil bli ettersendt i posten. Flakettene til Drammenløpet
hadde heller ikke blitt ferdige fra gravören, men de kommer vel
etter de også. De som stod bak Drammenløpet fikk imidlertid
sin velfortjente takk for et igjen gjennomført skikkelig løp.
Det ble opplyst om de løp som ville gå av stabelen for neste mö-
te, og spesielt ble vårt eget Höstløpet behørig omtalt.

Man ble enig om å gjennta et auksjon- salgs- og byttemöte til
hösten en gang, da det vi hadde sist fristet til gjentakelse.
Det ble vist et par filmer, og man fikk seg en lang, hyggelig
prat i et siste, ikke altfor handlingsmettet möte for sommerfe-
rien.

Sekr.



' Jeg husker godt den første eieren,
vi var sammen i krigen "



Motorhistorisk Klubb - Drammen
 innkaller herved til
GENERALFORSAMLING

TIRSDAG 7. OKTOBER 1980 KL. 19.30
 på "Heimevernshuset", Landfallöya 131

I henhold til § 9 behandles følgende saker:

- 1: Valg av møtedirigent
- 2: Årsberetning.
- 3: Revidert regnskap
- 4: Fastsettelse av kontingent for kommende år (§ 4)
- 5: Eventuelle innkomne saker.
- 6: Valg i følge § 7.

Ad. punkt 3: Saker som medlemmene ønsker å bringe inn for generalforsamlingen må fremmes SKRIFTLIG gjennom klubbens postadresse. Dersom sakene skal bli tatt opp av generalforsamlingen, må de være styret i hende innen

MANDAG 22. SEPTEMBER 1980

NB!

På generalforsamlingen er det kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent for inneværende år.) Dette vil bli kontrollert ved inngangen, og de som står til rest med kontingent kan ordne dette ved fremmøtet. Kontrollören skal vise bort personer som ikke kan dokumentere medlemskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE!

(Årsberetning/regnskap er fremlagt i møtelokalet for gjennomsyn fra kl. 19)

Drammen, 17. august 1980
 MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
 styret.

MHK/DnC's HÖSTLÖP 1980

(TEKST/FOTO: ÖIVIND LANGELAND)

Sjelden, -ja antagelig aldri før - har Røyken sentrum vært mer dominert av veterankjøretøyer enn lørdag 16. august 1980. Da avviklet nemlig MHK - DRAMMEN sitt hittil største arrangement, det såkalte "Höstløpet", og løpet hadde start i Røyken mens endepunktet var lagt til "Grepan" på sydspissen av Tjøme.

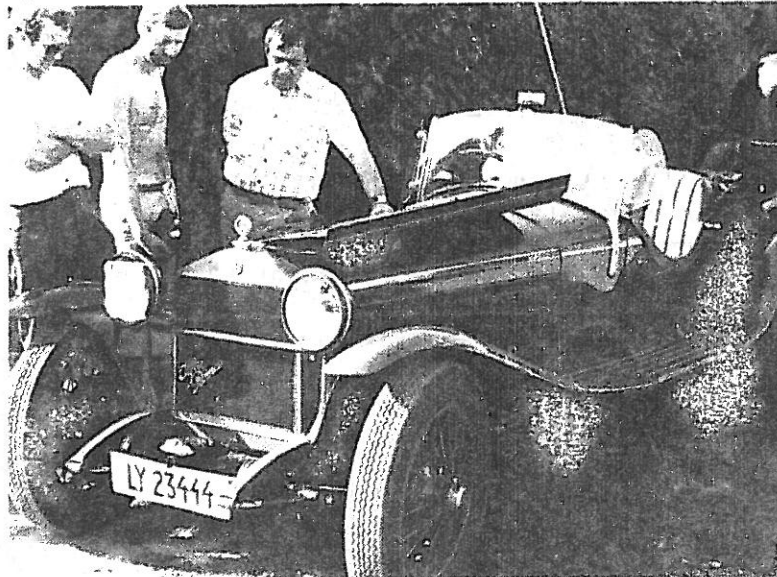
I de tidlige formiddagstimer hersket det et tilsynelatende kaos på parkeringsplassen ved Røyken jernbanestasjon, vis a vis lokalene til "Den norske Creditbank" i Røyken som var arrangementets sponsor og bidro til at det overhodet var økonomisk mulig å avvikle løpet.

"Kaoset" var imidlertid under kontroll av "løpsgeneral" Kai Martinsen og hans veltrimmede tropper, som overvåket alle bevegelser på plassen.

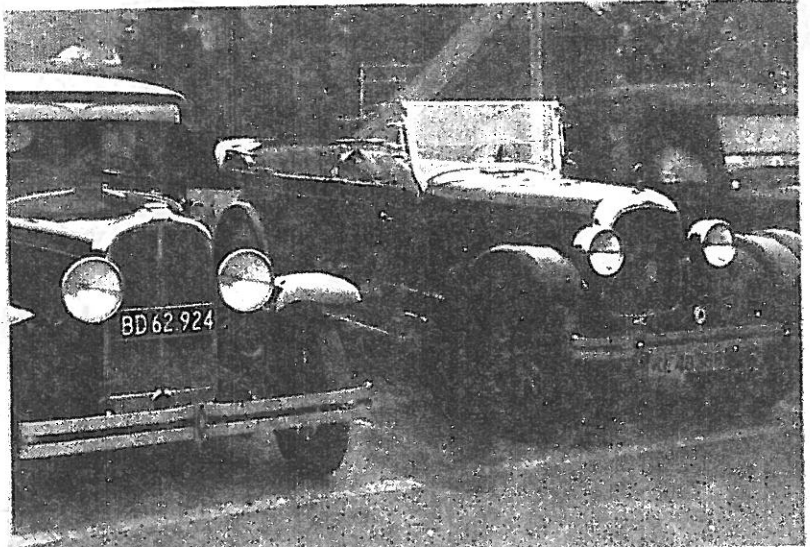
Nordjysk Vintage Motor Klub var invitert til deltagelse i år, og danskerne var sterkere representert enn noen gang tidligere; ikke mindre enn 19 danskregistrerte ekvipasjer stilte på startstreken. Totalt viste den endelige listen at 10 motorsykler og 43 biler deltok i Höstløpet.

Første del av løpet gikk fra Røyken ned til Hyggen ved Drammensfjorden, og fulgte så fjorden sydover til Klokkarstua og ned til fergjestedet Verket, hvor fergja nærmest gikk i skytteltrafikk og fraktet deltagerne over sundet til Svelvik. Den noe tåkete og disige luften som hadde preget morgentimene forandret seg snart, det klarnet opp og solen bröt igjennom, og vi skulle få en sommerdag som vi knapt har opplevd maken til dette året.

Fra Svelvik gikk løpsruten sydover via Bergeråsen og Bekkestranda til Sande, hvor man ga seg E-18 ivold. En veteranbilkortesje på Sörlandske Hovedvei en solblank sommerlørdag kan synes nokså betenkelig, men det ruslet jevnt og trutt nedover Vestfold i 60 km/t. Vi registrerte en viss kødannelse, og noterte også et par temmelig hasardiøse forbikjøringer utført av spesielt utålmodige "weekend-bilister", og om "Olsen-banden" (UP) hadde vært i nærheten tror vi det ville avstedkommet en sterkere reaksjon enn bare å rynke på



Terje Hegg's ALFA ROMEO fikk mange beundrende blikk, og den fortjente det også.



Fra startplassen i Røyken. Fra v. ser vi Oldsgaard Pedersens 1929 Pontiac, Finn Torgersens 1925 Locomobile, og helt til høyre skimter vi Jan Erik Finneruds 1927 Chevrolet.

øynebrynene.....

Vel forbi Holmestrand sa man farvel til E-18 ved Kopstadkrysset og svingte ned til Horten. I Lystlunden, den meget idylliske parken midt i byen var post 1 plassert, og her var det også avsatt ½-times matrast. Og på grønne plener under mektige trekroner hygget man seg med nistekurv og annet godt, før det igjen var tid for oppbrudd.

Ferden gikk nå videre mot syd på den såkalte "ytre veien" -riksvei 310 - og her v a r "Olsen-Banden"....!

Med sivil radarbil i buskene overvåket de at ingen overskred 50 km/t. på Borreveien, men såvidt vites ble ingen av våre huket.

Like utenfor Åsgårdsstrand var det atter en prøve ved post 2. Så kjørte man inn til Tønsberg og over Kanal-

brua til Nötterøy, hvor post 3 var plassert på en Esso-stasjon. De som kjørte åpen bil kunne vel nå merke sjöluften etterhvert som de rullet avsted i dette Vestfoldske sommerparadis. Ved Kjöpmannskjær -rett för Vrengen bru- var det ny stopp ved post 4, för man passerte den kjente hengebrua, med blå sjö og iltre passbåter nesten 40 meter under mellomakselen.

Dermed var man på Tjöme, og ved Svelvikstrand Camping var det fordundre meg nok en post under skyggen av frodige trær. Og den siste posten -post 6- kunne ikke ligget mer "sist" uten å havne i de salte bølger: den fant vi helt nede på snuplassen på "Verdens Ende", med blikkstilte, glitrende sjö og blå himmel omkring så langt öyet rakk. Hva var vel mer naturlig på dette stedet enn å gjette fiskeslag...?

Så var det bare å kjöre de få hundremetrene til Grepan Pensjonat som var innkomststed för löpet. Her skulle også de videre aktiviteter foregå utover lördagskvelden, og de som var booket inn skulle også overnatte på stedet.

Utover ettermiddagen ble kjöretøyene logget i mål i tur og orden, og löpskomiteen regnet resultater så svetten drev.

Sola begynte så smått å kaste lange skygger over de grønne vollene på Grepan, og deltagerne parkerte sine kjöretöyer, etablerte seg på sine respektive losjrom og tok blådressen ut av kufferten. Noen hadde andre ting i kufferten også....

Kl. 18,30 trakk man innendørs för å sette seg til middagsbordet, hvor det ble utvekslet hilsningstaler med vår danske vennskapsklubb, takketale til vår sponsor DnC, og til löpskomite og deltager. Premieutdelingen var selvsagt høydepunktet, og fra banken var flotte krystallvaser satt opp.

Senere gikk dansen livlig i Grepan's saler, inntil man ut i de små timer bröt opp för å finne sin seng å få litt sövn etter en lang og anstrengende dag.

"Dagen derpå" var heller grå, og man unngikk heller ikke regnbygene. De fleste ga seg da også på hjemvei etter å ha inntatt frokost og sagt behörig farvel. En "delegasjon" fra MHK sørget för å korte ventetiden för våre danske venner, som ikke fikk noen båt hjem för langt utpå söndagskvelden.



Dette er vinneren av motorsykelklassen, Henrik Houmöller fra Danmark, på sin 1927-mod. Excelsior Super. Henrik oppnådde 136 poeng og slo sin nærmeste konkurrent med 17 poeng. Som mange vil vite, er Henrik formann i vår danske vennskapsklubb "Nordjysk Vintage Motor Klub".

Trofast deltager i våre löp gjennom en årrekke har Per Gran-Henriksen vært i sin imponerende sortlakkerte og velholdte 1935 Buick Sedan. I år fikk han full klaff og vant löpet, ikke minst takket være sin kones assistanse som "annenförer".



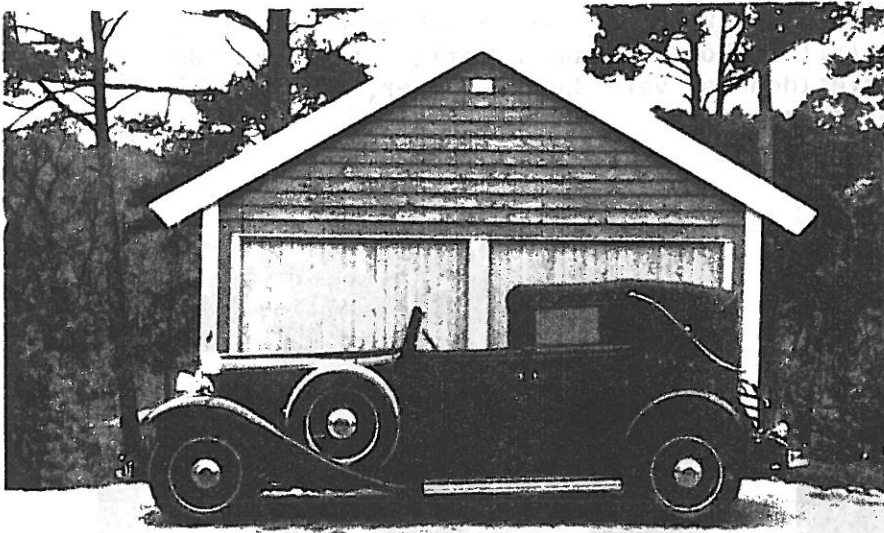
Et vellykket løp, må konklusjonen bli; de som sto for arrangementet har såvissst intet å skamme seg over. Det var sørget for en viss publikumsservice i form av forhåndstale i avisene både i Drammen og i Vestfold, og på Røyken var William møtt opp med høyttalerbil for å informere ved start, en oppgave som forøvrig Oddleif kvålseth også bistod med. Og premielisten ble slik:-

B I L E R :

| | | | | | |
|-----|--------------------|-----|------|------------------|--------|
| 1. | Per Gran-Henriksen | (N) | 1935 | Buick | 143 p. |
| 2. | Arvid Lian | (N) | 1924 | Overland Whippet | 141 p. |
| 3. | Gunnar Kjemperud | (N) | 1934 | Dodge | 139 p. |
| 4. | Knut Solbakken | (N) | 1928 | Fiat | 138 p. |
| 4. | Thorleif Bröto | (N) | 1929 | Durant | 138 p. |
| 6. | Martin Giljamse | (N) | 1930 | Ford A | 134 p. |
| 7. | Alf Bryhn | (N) | 1934 | Plymouth | 131 p. |
| 8. | Finn Torgersen | (N) | 1925 | Locomobile | 130 p. |
| 8. | Ewald Henneberg | (D) | 1934 | Singer | 130 p. |
| 10. | Mads Jostad | (N) | 1928 | Ford A | 129 p. |

M O T O R S Y K L E R :

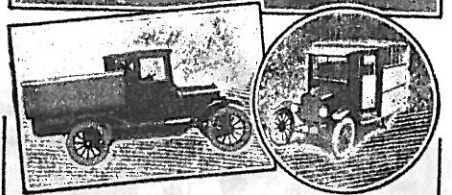
| | | | | | |
|----|------------------------|-----|------|-----------------|--------|
| 1. | Henrik Houmøller | (D) | 1927 | Excelsior Super | 136 p. |
| 2. | Andreas Schytte-Larsen | (N) | 1943 | Indian | 119 p. |
| 3. | Finn Amundsen | (N) | | - ???? - | 117 p. |
| 4. | Gunnolf Larsen | (N) | 1938 | Zündapp | 113 p. |



Som et a propos til Ivar Engerud's artikkel i nr. 2/80 om karosseribyggerfirmaet "Le Baron":

Den i artikkelen omtalte 1932 Packard Convertible Sedan med "De Dietrich"-karosseri som har eksistert i Norge, har ganske riktig tilhørt Lars Kile i Kristiansand (muligens finnes den fremdeles i byen?) Bildet viser nevnte bil foran Kile's garasjer, og undertegnede har fått bildet av Kile for endel år siden.

Öiv. Langeland



Zagelmeier
De Luxe Auto Camps and Trailers

AUTO CAMP TRAILERS

Lightest, most compact, most convenient and most comfortable auto camp trailer ever built. Opens or closes ten times quicker and easier than any other trailer on market. Ready for occupancy in less than one minute wherever you stop. Contains kitchenette, ice box, food compartment and two wide, comfortable beds with real springs. Electric lights.

FORD AUTO CAMPER

Built on same principle as auto camp trailer, but fits over turtle back of Ford roadster or coupe. A complete self-contained camping unit for cooking, eating and sleeping. Does not interfere with fenders or any part of car. Mounted in few minutes and fastens securely. Weighs only 325 lbs.

THE KAMPER KAR

A comfortable chair car for the trip. Sedan height when closed; full standing room when open. A kitchen, dining room, sitting room and bedroom when you reach camp. Opens and closes instantly. Fits on any Ford chassis. Also built to order in any size for other chassis. Completely equipped with two excellent beds with real springs, kitchenette, stove, ice box, food compartment, wardrobe, electric light, etc. Weight same as Ford sedan body. Cost only trifle more than trailer. Write for Literature and Prices.

ZAGELMEYER AUTO CAMP CO.

401 So. Henry St., Bay City, Mich.

Fra 1924

Brannbil til stas

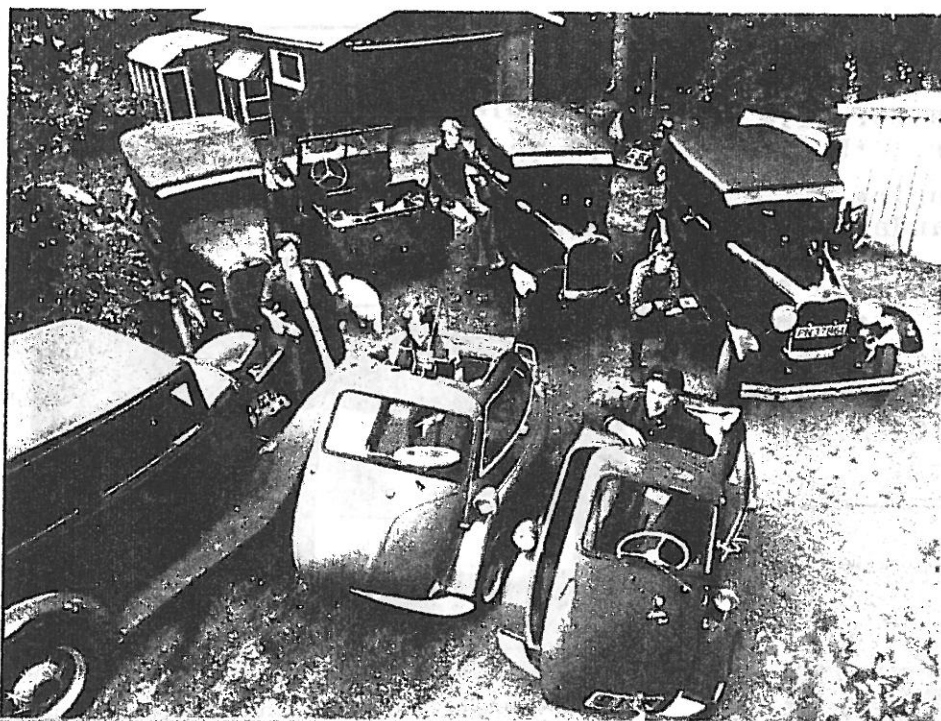
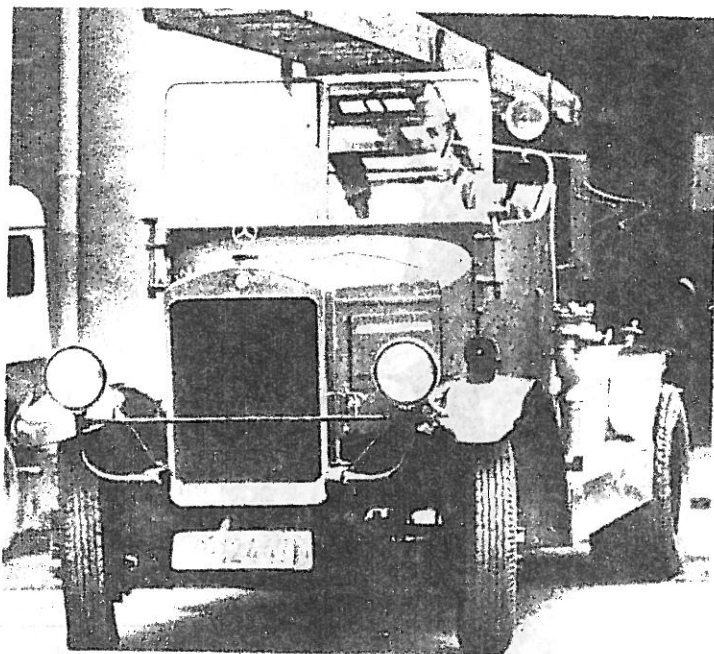
■ Sett på tenningen – trykk på startknappen! Det hviner fra selvstarteren og motoren starter. Like lett nå som dengang den forlot fabrikkens for hele 54 år siden.

Kongsvinger brannverns gamle brannbil, en Mercedes-Benz 1926-modell er så god som ny – men så har den også fått god pleie. Det skinner i blank lakk og nypusset messing. Alt er originalt, til og med stigen. Men på grunn av den nokså ukurante dekkdimensjonen har man vært nødt til å bytte felger og dekk.

Et firma på Stabekk i Oslo har laget karosseriet. Det er sitte-

plasser til ti personer. Bilen ble registrert første gang i Kongsvinger den 25. januar 1939, og var faktisk i bruk frem til begynnelsen av 60-tallet. I de siste årene har den bare stått og samlet støv på brannstasjonen på Brandval, men nå har man funnet tiden inne til å tørke av støvet og luften den litt.

Under panseret surrer en sideventilert seksylindret rekkemotor med to forgassere. Den går som en klokke og klarer å få den 3875 kilo tunge vogna opp i 70 kilometer i timen på slett vei; men da drikker den også mye bensin. (Jens H. Haugen)



Norges mest bilgale familie?

(sakset fra "Fædrelandsvennen", kr.sand)

I Flatholmsveien i Kristiansand bor familien Bjerland, som vel må være noe av det mest bilgale her i landet. Nitten gamle biler eier de, og det er ikke dårlig av en familie på seks personer, hvorav yngstemann er bare 11 år.

Det hele begynte for ca. fem år siden, da eldstesønnen Harald fikk sjansen til å kjøpe en 1932-modell. Han hadde alltid ønsket seg en gammel bil, så han slo til på tilbudet. Og selv om naboenes da dengang var at dette var galmannsverk, har latteren stillet etterhvert som de gamle bilene er blitt satt i kjørbar stand.

De eldste bilene er fra 1929, det er fire Ford'er.

De har også en Ford fra 1932 og en Opel Super Six fra samme år.

En Willys Jeep fra 1943 fins også i samlingen, og hele fem BMW Isotta - trehjulsbiler som det gikk en del av på veiene for noen år siden.

Faren og en av sønnene er bilmekanikere, men de øvrige i familien ligger ikke langt etter. Dette gjelder også moren, som blandt annet syr nye setetrekk til de gamle bilene - og som pent finner seg i at guttene tar med seg bildeler inn i huset, slik at de til og med kan ha vanskelig for å finne veien frem til sengen. (Foto: Jan Harald Eismyhr)



JEG SÖKER

gammelt FOTO- og FILM-utstyr til min private "fotohistoriske samling".
Alle slags kameraer av noe eldre dato har interesse (også defekte ting, og enkle "box-cameras") samt fotografisk ekstrautstyr/tilbehør, film- og lysbildefremvisere, mørkerømsutstyr o.l.

ØIVIND LANGELAND

Postboks 1081, 3001 DRAMMEN
TLF (arb.) 03 - 83 72 30

Selges:

Bakstusser til følgende biler, alle åpene selges for 500-1000 kr pr. stk.

1923 mod. Buick sport touring
24-27 mod. Buick 114 $\frac{1}{2}$ standar
24-26 mod. Chevrolet
28-30 mod. Overland Wippet 4 og 6 cyl.
Tidlig 20 talls stuss til stor amerikansk bil, muligens 7 seter

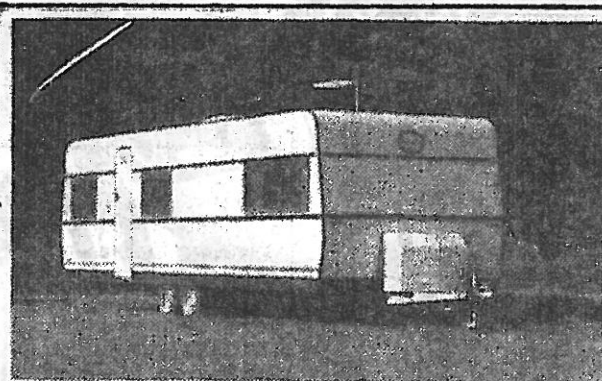
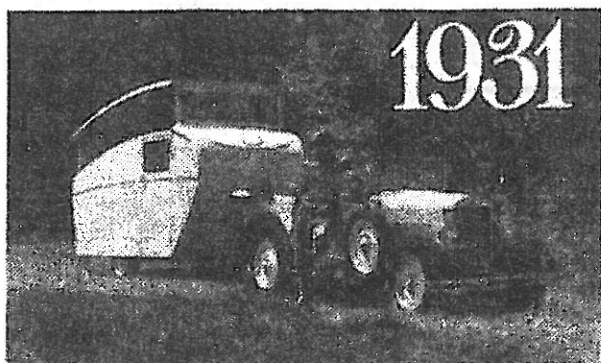
E. Bøle, Grinibråten 40, 1300 Sandvika
Tlf. 133228 (letttest 16.30-18.30)

Samleobjekt?

VW 1600 Variant type TL 1969 selges svært rimelig.

Henv. Alf Bryhn, Pb. 169
3430 Spikkestad Tlf. 02-855347

**Denne utvikling og erfaring
kan komme deg til gode:**



Vi representerer caravanprodusenter med 45 års erfaring og utvikling bak seg. Med over 20 forskjellige gjennomprøvede varianter i størrelse og utstyr kan vi hjelpe hver enkelt med sitt spesielle krav og behov.

**Noen få vogner igjen på lager til
spesielt gunstige priser!**
SE VOGNENE UTSTILT PÅ VÅRT ANLEGG

Tirsdag åpent til kl. 20.00
Torsdag åpent til kl. 19.00



Autoco



KVÅL - GANDDAL - TH. (045) 74 833 - 83 556

The H. H. Franklin Club
 observes with pride the Fiftieth Anniversary of
 Captain Lindbergh's famous flight from New York to Paris

Captain **LINDBERGH**
 conquered the Atlantic
with an air-cooled motor

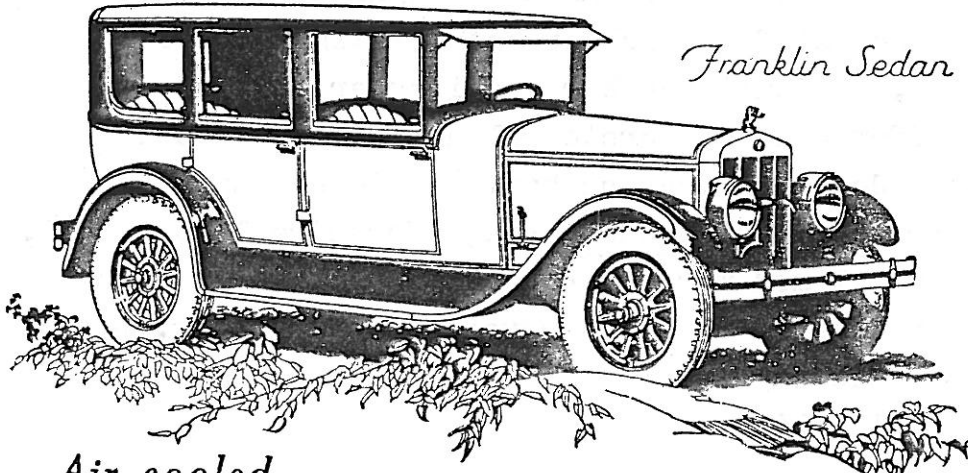
*Captain Lindbergh triumphs
 and a faithful motor. Al-
 tant, but — modestly —*

NEVER has so much responsibility been placed on a single motor. For 3600 miles it performed prettily and sweetly, never once hesitating to respond to a call. Through 1000 miles of sleet and fog, from the very wave tops to feet and back again in a few minutes, it managed to throw off the encompassing atmosphere of temperate warmth to freezing altitudes again, with never a complaint from its air-cooled motor.

Why are Lindbergh, Acosta, Byrd and a host of the leading air pilots so enthusiastic about air-cooled motors? Evidently they know there is less to go wrong, fewer moving parts, no water to boil or freeze, no radiator and jackets to burst, no pumps to fail, a much greater cruising radius due to a more economical engine and larger fuel-carrying capacity. Air-cooling leads to reliability,

*Two reasons—ability
 more important*
UTROLIG
Ellin gællique
FRANKLIN 1930-31 model
Sølt til løst bydele > 60000,-
SVEIN BURVALD
KONVALL VN. 28
3430 SPIKKESTAD
 respon- handling, sat-
 All that Franklin stands for is added to day-by-day experience, and it shows again why the Franklin Owner's name is so generally another Franklin.

MEN SANT!
overveies
 02-854446.



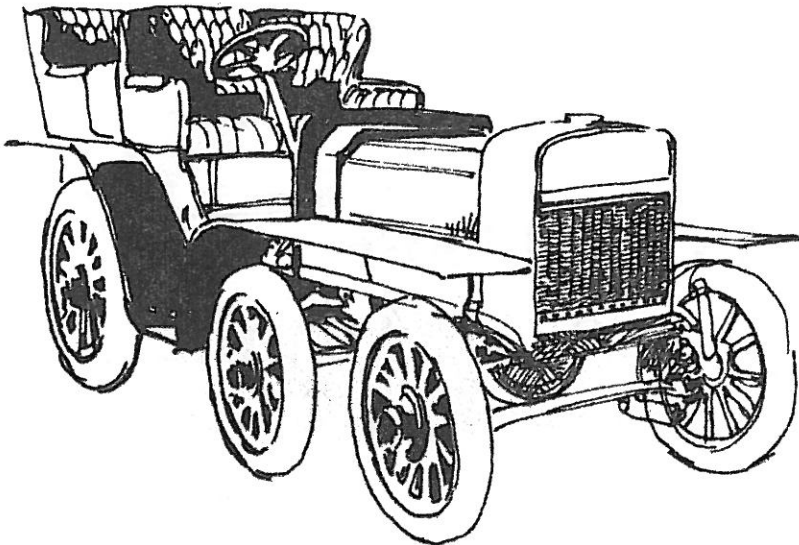
Franklin Sedan

Air-cooled

FRANKLIN

Er 4 hjul nok - hva med 6 eller 8 ?

Av IVAR ENGERUD



1903 Janvier 6-wheeled Tonneau.

Av de hundrevis av millioner personbiler som er laget, har bare noen få hatt flere enn de vanlige fire hjul. Vi er blitt ganske vant til at en bil skal ha fire hjul, et i hvert hjørne. Tre hjulere er også ganske vanlige i mange land. Men personbiler med mer enn fire hjul sjokkerer og forbauser oss fremdeles. Det er rett og slett ikke slik det skal være!

Hvorfor skal det være slik? Hva er det som er så 'hellig' med antallet hjul på en bil? Grunnen er nok at fire hjul er det 'riktige' for oss. Pininfarina, en italiensk karosseribygger, uttrykte det ganske treffende da de første bilene med fire frontlykter kom på markedet. For meg, sa han, ser de ut som kvinner med fire bryster. Vi kunne kanskje forandre litt på det, og si at en bil med mer enn 4 hjul ser ut som en hest med 6 eller 8 bein - i aller høyeste grad uvanlig. Derfor er det ikke så rart at man tar en ekstra titt når man ser en slik bil .



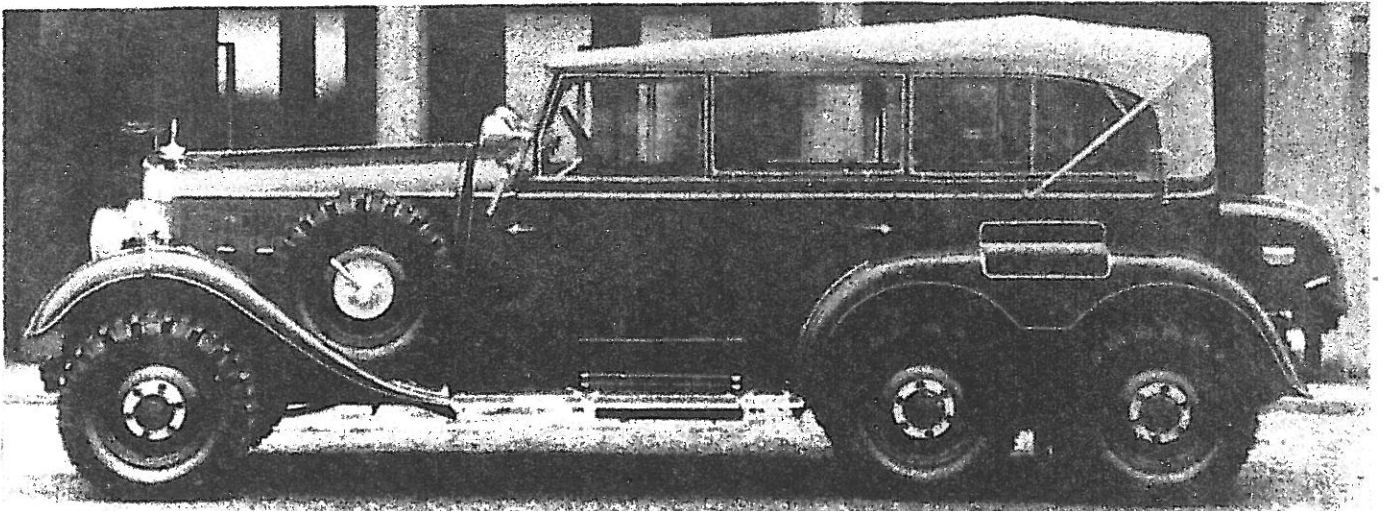
(Fortsatt)

En del slike biler med ekstrahjul fra bilens barndom er ganske godt kjent, slike som Octoauto og Sextoauto. Dessuten er det blitt brukt enkelte 6 - hjulere på racerbanen, senest noen Tyrrell Grand Prix Formel 1 biler. Et britisk firma, Paanther, har også presentert en 6 - hjulet sportsbil for et par år siden. Så en ser at personbiler med fler enn 4 hjul stadig kommer tilbake, og de siste eksperimenter med dette er sikkert ikke gjort

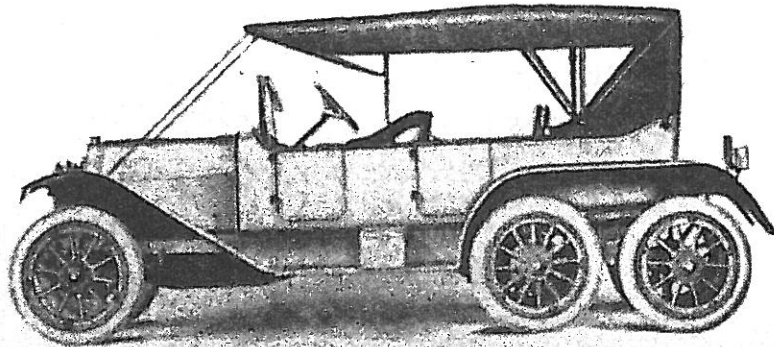
Går man noen år tilbake i tiden, var det ikke så rent få biler med 6 eller 8 hjul, i hvert fall i USA. En må gå omkring 75 år tilbake i tiden, til 1903, for å finne de første biler av disse typene. Det amerikanske bidraget fikk navnet Pullman, fordi, som reklamen proklamerte: The six wheels make it ride like a Pullman. (Pullman var egentlig en meget komfortabel, 1. klasses jernbanevogn.) Dette skulle skape en illusjon til disse luksusvognene, og man håpet på denne måten å oppnå et godt renome.

A. P. Broamells bil hadde tre akse-ler plassert i innbyrdes lik avstand, og alle hjulene var av samme dimensjon og utstyrt med luftfylte dekk. Den 4 - sylindrede motoren var plassert på tvers i fronten, og den drev bare den midterste akselen. Både for og bakhjulene var svingbare ved hjelp av en styrestang (tillerstyring). Broomells Pullman ble bygd av Hardinge Company i York, Pennsylvania. Den hadde et høyt, skrånende frontbrett over motoren, en kurv for baggasjen bakerst og to seter under baldakinen. Da den kom på markedet våren 1904, ble den gjennom reklamen utgitt for å være 'den behagligste, sikreste, mest lettstyrte og vakreste bilen i Amerika.' Ferdig levert skulle bilen komme på 4000 dollar, men det ble aldri laget flere 6 - hjulede Pullmaner. I de dype hjulsporene veiene hadde på den tiden

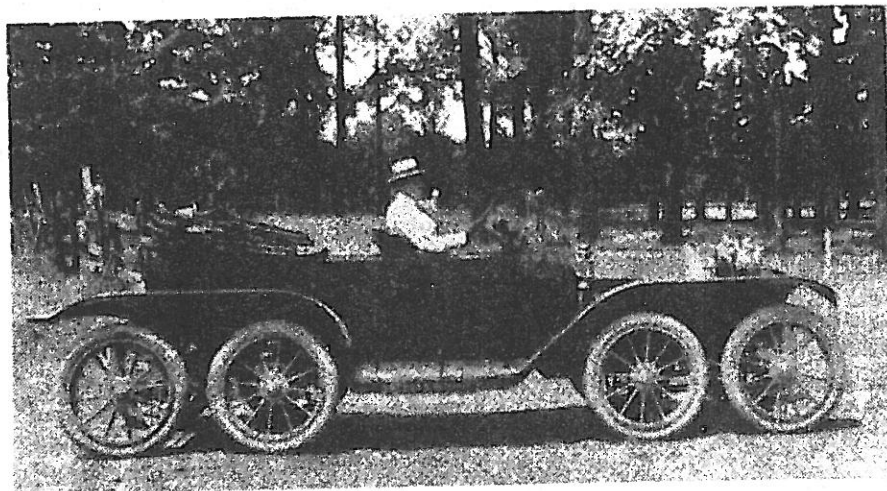




Mercedes-Benz Type 500 G4 built in the Thirties to haul German Military. In spite of appearance, it was not an off-road vehicle.



Artist's conception of the Stutz-chassis Sexto-Auto, above, and below, Milton Reeves at the wheel of his 1911 Octoauto.



(Fortsatt)

hadde de midtre drivhjulene en tendens til å henge i lufta og spinne fordi den manglet fullgod fjøring. Det ble imidlertid produsert 4 - hjuls Pullmaner i Yoerk.

Seks luftfylte dekk rullet også under en bil i Paris i 1903, i det 14. distrikt på sørsiden av Seinen. Bilen fikk navn etter sin skaper, Janvier. Den var alt i alt mer konvensjonell enn Pullmanbilen, med et langt panser over den 4 - sylindrede motoren og med et touring-karosseri. Det bakerste hjulparet hadde en større dekkdimensjon enn de to forreste, som forøvrig begge var svingbare. Selv om denne modellen dukket opp på diverse automobilutstillinger, ble den aldri etterfulgt av noen egentlig produksjon. Janvier hadde imidlertid i det minste gleden av å se at eksempelet ble etterfulgt i sitt eget land.

I 1905 kom det to nye 6 - hjulere på markedet i Frankrike, men de lignet mer på Pullman enn Janvier's vogn. Begge hadde lik akselavstand, alle hjul var av samme dimensjon, drift på den midterste akselen og styring på for - og bakaksel.

En av disse vognene var resultatet av arbeidet til den kjente damp-pioneren, Leon Serpollet i den tiden han ble støttet av amerikaneren Frank Gardner. Denne dampdrevne Gardner - Serpollet hadde 6 hjul fordi den hadde et meget langt chassis som ble påbygget et 6-seters karosseri. Dampmotoren var plassert under forsetet, mens kjelen fikk plass under panseret. Hjulparet i midten var bredere enn de andre, og med 12 i stedet for 10 eiker.

Den andre debutanten i 1905 truet med å bli en bil man måtte regne med. 'Societe Cail' i Denain bygde bilen, som ble kjent under navnet Borderel-Cail. For F. Gros, som konstruerte bilen, var målet å lage fjøringen så myk at bilen ikke skulle trenge luftfylte dekk. De var jo som kjent svært brysomme i bilens barn-dom. Den første Borderel-Cail ble første gang vist på 'Paris Salon' i 1905, drevet av en 4 - sylindret 15/18 hk



(Fortsatt)

motor og med et robust touringkarosseri, men uten skjerm. Basert på erfaringene fra denne bilen, fikk Gros laget en ny Bordel-Cail ferdig til neste års Salon. Den ble utstyrt med en kraftigere motor og en enorm baldakin over sjåføren. Ellers var bilen temmelig lik den forrige, og selv om Gros' ambisjoner var store, ble dette den siste 6 - hjuls Bordel-Cail.

Den neste som prøvde seg med en 6 hjulet vogn, var Charles T. Pratti 1907. Bilen ble imidlertid ikke bygget på kommersiell basis, kun til hans private bruk, så den ble aldri satt i produksjon.

Så, i 1911, ble den første kjente 8 hjulde bil bygd. Det var Milton O. Reeves som brukte en 1910 Overland modell 53 som basis for sitt eksperiment. Bilen, som ble kalt Octoauto, hadde drift på den forreste av bakakselene og styringen virket på de tre andre hjulparene! Reeves presenterte bilen rundt omkring i USA, men han fant ingen som var villige til å betale 3200 dollar, som var prisen på bilen. Dermed var det over og ut for Reeves og hans Octoauto. Sammen med han så sluknet også interessen for personbiler med fler enn 4 hjul helt frem til ca. 1930

I 1932 spesialbygde Hudson en 8-hjulet touring utgave i 6 eksemplar. Disse var bestilt av den japanske regjering, som skulle bruke dem i militære aksjoner i Manchuria.

Mercedes Benz kom med en 6-hjulet modell i 1933. Typebetegnelsen var 500 G4, og den var hovedsaklig til militær bruk. Motoren var den samme som i sportsmodellen 500 K, men uten kompressor, og effekten ble da ca. 100 hk. En del av 770 - seriens touring-biler hadde også 6 hjul.

Det vil føre for langt å komme inn på alle forsøk med 6 og 8 hjulede biler i denne artikkelen, men særlig på racerbilfronten har de fått en viss betydning. Suksessen med slike biler har alltid vært betinget, men kanskje en gang i fremtiden.....?



Nils Maudal

Fra vrak til prakteksempplar

— Det har vært et nærmest uendelig tålmodighetsarbeid ettersom mesteparten måtte rekonstrueres etter meget dårlig underlagsmateriale i form av fotografier og tegninger. Men nå er det meste gjort og jeg ser fram til å få unna de siste arbeidene og få registrert den, sier Karl-Henrik Henriksen på Tranby i Lier. Og det han sikter til er en nydelig restaurert veteranbil, en Jackson som er den eneste av sitt slag i Skandinavia, kanskje i hele Europa. Fra et nedkjørt vrak funnet i et skur er bilen bygget opp igjen til en veteranvogn av ypperste klasse.

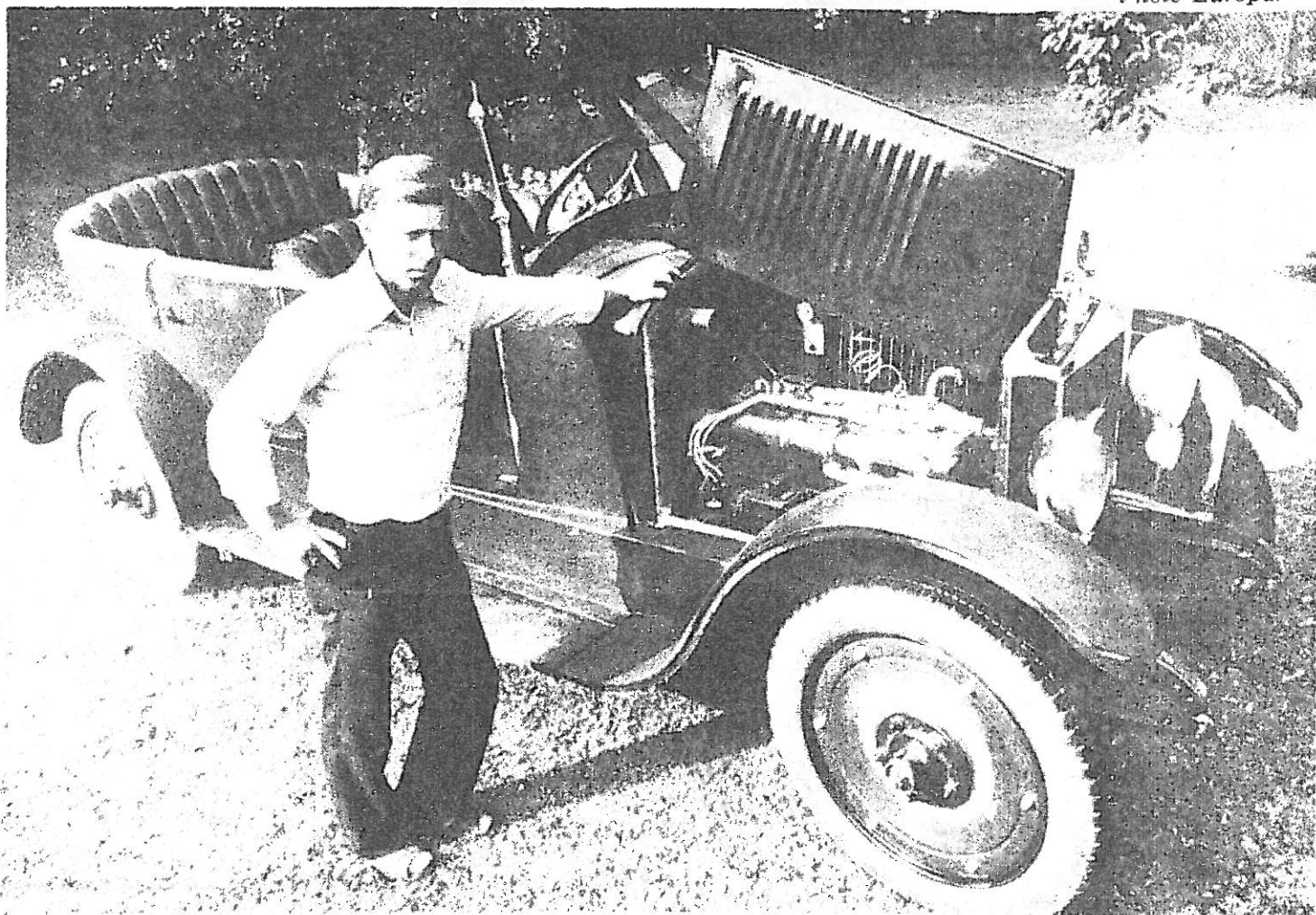
Nøyaktig årsmodell vites ikke, men man antar bilen ble laget i 1920. Landhandler David Moe i Nedre Elker eide den i tidsrommet 1922-40 og den rullet på veiene i Drammensdistriktet med registreringsnummer F-1743. Spesielt artig er det at Henriksen også har fått tak i vognkortet fra den tiden, et gulnet stykke klenodisk papir.

Bilen ble solgt til Guttorm Sanden sør for Nesbyen i Hallingdal der den ble bygget om til lastebil. I 1961 ble den funnet i miserabel forfatning. Forskjellige eiere har siden den gang restaurert litt, men har gitt det opp som et håpløst prosjekt. Bilen kom på Henriksens hender i 1975 og fem års nitidig arbeid bærer nå frukter.

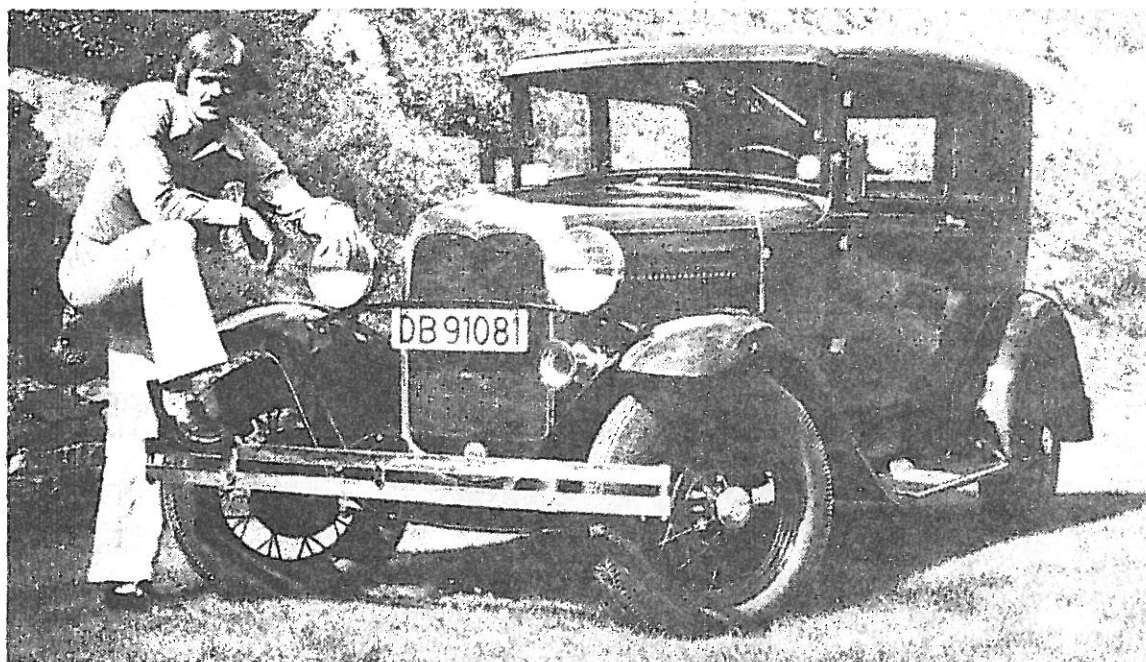
Den sekssylindrete motoren er nesten ikke rørt, mens karosseri-

delene og mye annet er nytt. Baksetet er fullstendig bygget opp på nytt og skjermene har det også vært mye arbeid med. Så og si hele bilen er tatt fra hverandre, delene sandblåst eller rengjort på annen måte og satt sammen med nye foringer og bolter. Spesialdeler er bygget opp på nytt og satt i sin opprinnelige stand, bl.e. med endel forniklingsarbeid. Nå gjenstår lakking, arbeidet med det elektriske og noen andre småting før bilen kan registreres og rulle på veiene til glede for Henriksen og andre veteranbilentusiaster.

Nærmere fem års nitidig arbeid er nå på det nærmeste fullført og Karl-Henrik Henriksen i Tranby kan med rette være stolt av sin restaurerte Jackson 1920-modell, trolig den eneste i hele Europa.



På gamle hjul rundt Strandefjorden



OLE KULTERSTAD, Fagernes, med sin A-Ford 1930, blir å finne blant deltakerne i veteranbiloppvisningen. Denne bilen har Kulterstad tatt med fra Sverige. Og det er egentlig noe spesielt, for de fleste veteranbilene som krysser

grensa, går dessverre andre vegen. Om denne bilen er ellers å fortelle at den har en tre liters motor på 40 hestekrefter. Den kan presses opp i en fart av 80 kilometer i timen, men liker seg best i 60.

«Valdres veteranvogners venner» arrangerer også i år veteranbilløp i forbindelse med Valdresmarken. Søndag 13. juli vil vi igjen få se et bevis på medlemmers restaureringsprestasjoner. Hovedmønstringen «På hjul i Valdres» går denne gang rundt Strandefjorden.

Hva gjør man så egentlig på et veteranbilløp? Beundrer hverandres biler? Det også. Men mest har store og små det moro. Billøpet er lagt opp som et rebusløp for hele familien. «Ta det med ro, kjør i 30 og lær hverandre å kjenne» er parolen ved start. «Lunch inntas i kontroll 3».

«På hjul i Valdres» er ikke bare å kjøre et 30 kilometers rebusløp. Vi vil også få se bilene utstilt og under presisjonskjøring på idrettsbanen tidlig på ettermiddagen.

«Valdres veteranvogners venner» har til formål å bistå medlemmene med å ta vare på og restaurere slike kjøretøyer. På medlemsmøtene får man råd om hvordan man skal løse restaureringsproblemer, og blir kjent med andre som har tilsvarende kjøretøyer. 3000 arbeidstimer legges ned i enkelte biler. Bilen er blitt en god venn, og det er et stort øyeblikk når eieren kan sette seg bak rattet.

Fremdeles finnes det mange verdifulle biler som ingen, unntatt eieren, vet om, — nedstøvet på låver og i garasjer. Hvis man ikke har den store interessen for å sette gamle biler i stand, bør man kanskje overveie å selge bilen til en veteranbil-entusiast, og da helst til en norsk en. Det er for galt at de gamle bilene skal gå ut av landet.

Selvfølgelig er dette en slags nostalgi. Men det er moro å stelle med gammel bil. Man får respekt for det skikkelige arbeidet som er nedlagt i bilen, og man treffer likesinnede og har det hyggelig.

Aksel Kopperud

Fra en Danske i DNC - løb og ferietur.

Fra alle Danske deltagere i Høstløbet 1980, skal der siges tak til DNC og EHK for et vel tilrettelagt løb, med efterfølgende hyggeligt samvær.

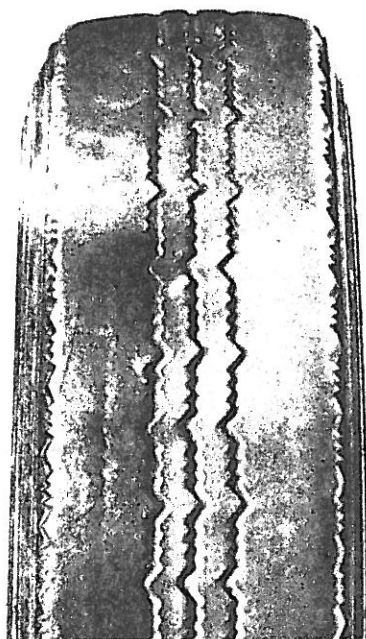
Det er rart at se alle de fine køretøjer I har i Norge, og samtidig få lejlighed til at se jeres fine natur. Det er noget uvnt for os at køre i et så kupert terren, så det slider på bremserne, men det gik jo endda. Den efterfølgende fest var en dejlig ting, fin mad, god musik, og højt humør - jo man forstår et lave tingene hos jer.

I forbindelse med vor ferie, som vi har holdt på Tunhovd, i Bjarne præsts hytte der, har vi også nydt godt af vore bekendtskaber i EHK. En dag vi kørte i Nesbyen forsvandt Fordens evne til at bremse. En splintbolt i højre baghjul var væk, men endnu værre, et beslag til bremseakselen på højre forhjul var knækket. En hjælpeløs Dansker med en gammel bil uden bremses langt oppe i Norge det er vist ikke et flot syn. Men når man kender to mennesker som Jan Erik Finnerud og Hans Øye, så klæres alle problemer i en fart. Hurtig demontering, svejse, dreje og bore, 3½ time og man er klar igen. Tak til Hans Øye og Jan Erik Finnerud.

Nu håber vi at se ligeså mange Nordmænd (og Jenter) med ligeså mange køretøjer hos os i 1981, så vil vi prøve at lave ligeså godt et arrangement.

VELKOMMEN "I H K " 1981.

B. Sønderby Larsen



Farlig for omgivelserne

Enhver bilist, hvis dæk ser ud som på billedet, er en fare for sig selv og sine omgivelser.

Dunlop-teknikere, der har taget det afslørende billede, stiller denne diagnose: manden har kørt med for lidt luft i dette - og vel også i de andre - dæk. Derfor er mønstret totalt forsvundet fra slidbanens skuldre, der bærer den største belastning.

At det ingenlunde er ligegyldigt - dette med lufttrykket - forstår man, når man hører, at dækkets sidevægge på en bil, der kører 45-50 kilometer i timen, trykpåvirkes omkring 400 gange hvert minut.

Forkert lufttryk fremkalder hurtigt slid, og hvis trykket er helt rivende galt, bliver sliddet tilsvarende uregelmæssigt, og katastrofen er i sigte.

»Sørg altid for, at Deres dæk holder det foreskrevne lufttryk - undersøg det mindst en gang om ugen og ikke bare ved at give dækket et spark i forbifarten,« siger Dunlop-manden. »Mål trykket, mens dækket er koldt - og glem ikke reservehjulet!«

AUKSJONS-MØTE NOVEMBER!

Klubben forsøkte for en tid tilbake et auksjons - møte, og dette vil vi atter engang forsøke.

M e n -- på en litt annen måte.....

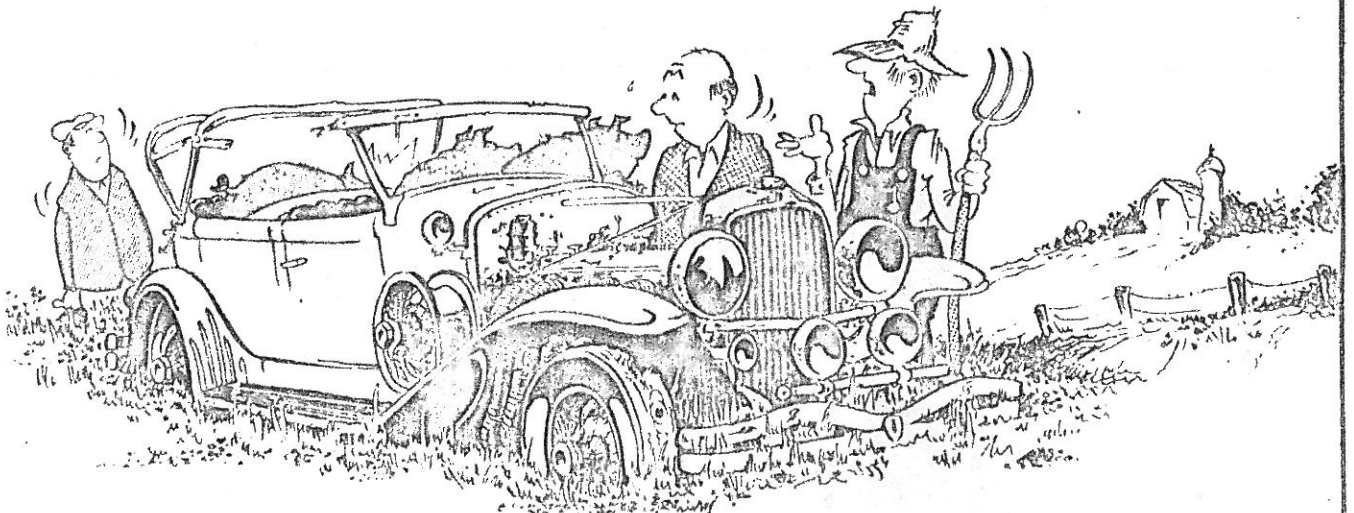
De som har noe å selge, møter opp i god tid (hvis mulig) setter en lapp på den ting, med den pris du skal ha, og ikke glem å sett på ditt navn.

Dette blir da tilbudt medlemmene, det vi får pver den pris du forlanger, går rett i klubbkassen....

Bruk da tiden nå fram til møte, om du kan finne ting du vil selge.

Håper å se mange medlemmer, som igjen kan få tak på ting som er av interesse.

S t y r e t.



Well, jeg vet ikke riktig om jeg kan selge den, hvor skulle jeg da ha grisene mine ?

DALF
KROUZ
1979



Stoff til avisen er alltid velkomment, det mottas med takk!
Ann. og lig. til neste nummer nå vi ha mottatt senest 10. NOVEMBER

Red.