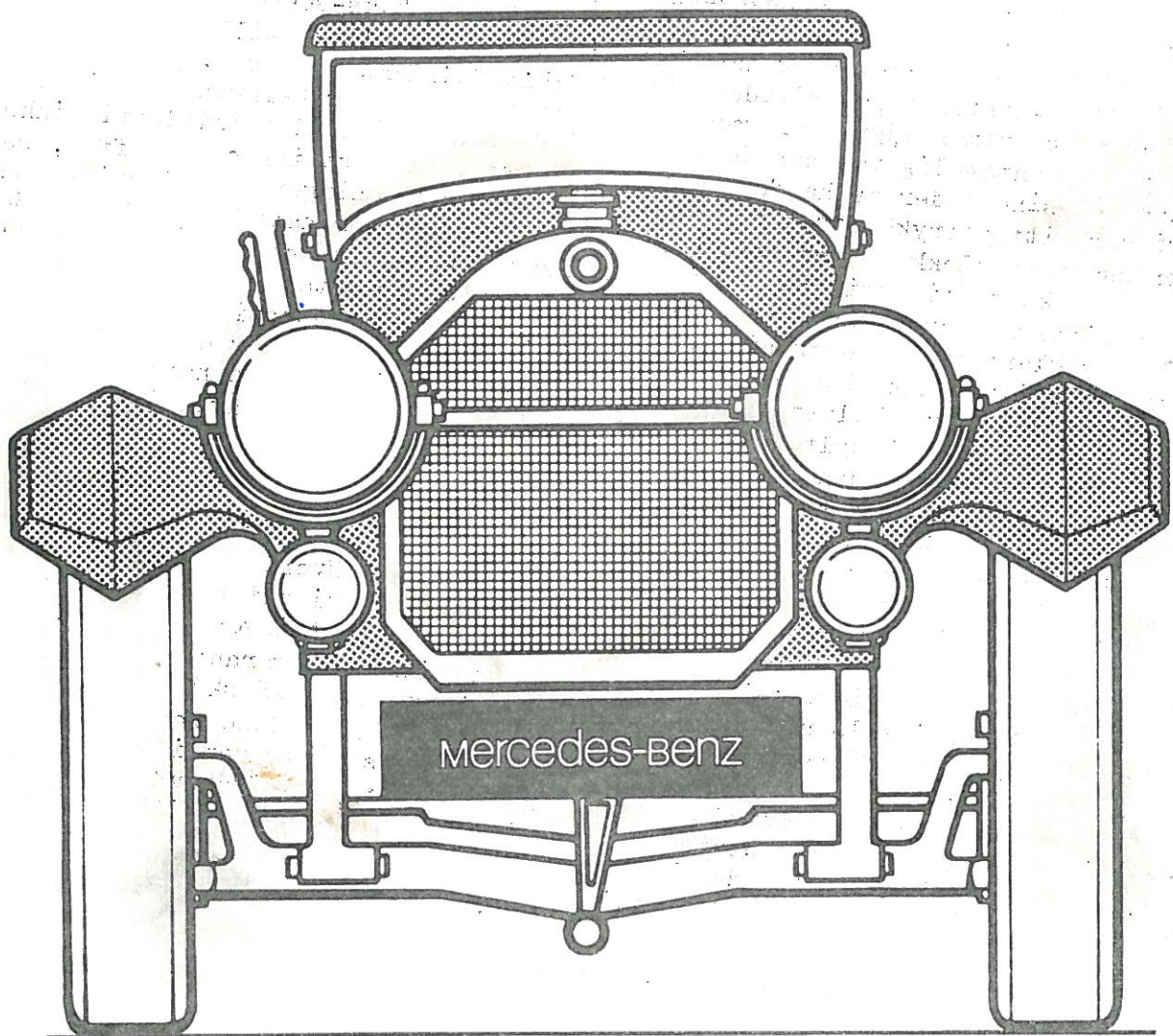


5-76



# motor

## HISTORIKEREN



**Organ for Motorhistorisk Klubb.Drammen**

# motor HISTORIKEREN

Utgivelse av en veteranbilavis av vårt beskjedne omfang er som tidligere nevnt en nokså tungrodd affære. Vi vil ikke trette noen med lange og detaljerte utgytelser om de

mangesidige vansker som er forbundet med vår smule avisproduksjon, men la det være sagt at jo mindre en avis er, desto mer arbeid og problemer later det til å bli på dem som skal sørge for at avisen kommer ut.

Oppfatt endelig ikke dette som noen misnøyserklæring, -vi synes nemlig at det er både interessant og svinaktig moro å stelle med avisen, selv om vi ikke skal underslå at det ofte kan være litt av en utfordring, med tidsnød og annet press hengende over hodet. Videre er det uunngåelig at arbeidet med avisen går ut over andre ting; f.eks. blir det sjelden noe tid igjen til *b i l e n* (hverken den gamle eller den noe nyere), som jo krever et visst minimum av stell og pleie.

Vi har nå i godt og vel to år vært så heldige å ha en ordning som har muliggjort trykking av avisen delvis i offset. Dette takket være to menn: - LEIF ANDRESEN, som driver med maskinkonstruksjon og som på sitt kontor har det nødvendige tekniske utstyr for offset-trykk, og vårt medlem og "eks-sekretær" BJØRN SAND, som er ansatt ved samme kontor og har fått sin sjefs velvillige tillatelse til å benytte offset-utstyret på fritiden til MOTORHISTORIKEREN's beste.

Hvor mange timer Bjørn har vært engasjert med denne trykkingen har vi ikke noe tall på, og antagelig vet han det heller ikke selv. Vi tviler imidlertid ikke på at han til sine tider må ha følt dette både som en belastning og et offer, selv om aldri har gitt uttrykk for det. Han har ved noen anledninger vært i sving ved offsetpressa både klokken 5 om morgenen (!) og klokken 1 om natten (!) for å hjelpe oss ut av akutte tidskriser, og vi må innrømme at vi mer enn en gang har hatt dårlig samvittighet over denne rovdriften på Bjørn's kapasitet.

Det er klart at denne ordningen har vært ualminnelig gunstig for avisen, selv om vi naturligvis ikke har betraktet den som permanent. Det er da også måte på i hvilken grad man kan belaste andre med arbeide, og vi har også hatt en viss beklemmende følelse ved å "snylte" på andres tekniske utstyr. Men samtidig har vi ærlig talt også fryktet den dagen ordningen ville opphøre.

Nå h a r den dagen kommet.... Vi røper forhåpentlig ingen hemmeligheter når vi forteller at Bjørn Sand i disse dager står i begrep om å skifte arbeidssted. Dette innebærer altså for vårt vedkommende at vi heretter i full utstrekning er overlatt til oss selv hva gjelder trykking av avisen. Hvordan vi skal løse denne situasjonen er vi faktisk ennå ikke riktig klar over, vi vet bare at vi på en eller annen måte s k a l løse den. Forhåpentlig får det ingen innflytelse på utgivelsen av neste nummer, selv om det foreløpig ikke kan garanteres, men skulle det føre til forsinkelser, er det i tilfelle første gang så skjer.....

La meg her og nå få rette en oppriktig takk til Bjørn Sand for hans hjelpsomhet og oppofrende innsats, som ikke har kjent noen grenser, og som i vesentlig grad har medvirket til at vår avis har gjennomgått en markert nivåheving. Likeså en takk til Leif Andresen for utvist sporty innstilling ved å stille det tekniske utstyret til rådighet. Uten denne muligheten er det tvilsomt om MOTORHISTORIKEREN idag hadde eksistert i det hele tatt!

Ø.L.

+++++

## F O R S I D E N :

Vi kan igjen bringe bilde av en Mercedes-Benz på forsiden. Hvilken årgang eller modell dette er vet vi faktisk ikke, men skal man dømme etter stilen vil vi tro at den kan være fra tiden rundt den første verdenskrig.

# motor

## HISTORIKEREN

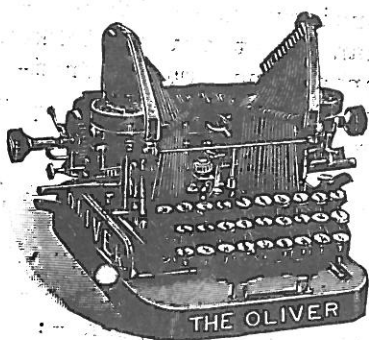
(Tidl. "Gammelbil-Posten")

Organ for  
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

Redaktør & utgiver:

Øivind Langeland, postboks 1081, 3001 DRAMMEN

Abonnement koster kr. 65,- pr. år



Den som ikke nå har kastet den lange makkoen og erkjent vårens tilstedeværen, må være mer enn alminnelig pessimistisk. For nå skriver vi endelig mai måned, og allerede kommende søndag er det sesongdebut for "de gamle", idet de da skal underkaste seg teknisk komite's granskende haukeblikk under vårsjekken i Statens Bilsakkyndiges lokaler.

Det er forresten alltid en viss spenning foran en slik sesongdebut. Man går og lurere på hva som måtte komme til av "nye" biler eller motorsykler; om vinterens aktiviteter på området restaurering

kan ha resultert i ytterligere tilskudd til klubbens vognpark i form av ferdige kjøretøyer. Vi vet at det er utrolig mange prosjekter i gang i garasjer og uthus, og vi vet også at en rekke av disse er planlagt å være ferdig denne sommeren. Trolig er det ennå mer vi ikke vet, ikke minst fordi klubben jo har vokst seg så stor både i medlemstall og geografisk utbredelse at det ikke lenger er noen gitt å holde styr på hva som er i gjære....

Derfor får man bare håpe tidsskjemaet holder for dem som har tatt mål av seg til å debutere i år, og så får man vente til kjøretøyene i tur og orden åpenbares for den almene hop. Sikkert er det imidlertid at den sesongen vi i disse dager går inn i tegner til å bli både spennende og uhyre aktiv.

## MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strømsø, 3001 Drammen

Postgirokonto 3 75 09 24

Stiftet 18. okt. 1972

FORMANN:	Alf Bryhn,	Postboks: 174,	3430	SPIKKESTADEN
NESTFORMANN:	Mads H. Jostad,	Tømmeråsveien 24,	3060	SVELVIK
SEKRETÆR:	Bjørn S. Nilsen,	Jonsokveien 22,	3000	DRAMMEN
KASSERER:	Peder Danielsen d.y.,	Kringlaveien 6,	3050	MJØNDALEN
STYREMEDLEM 1:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020	KROKSTADELVA
STYREMEDLEM 2:	Erling Thorbeck,	Østhellings 14,	3000	DRAMMEN

- Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år. -

MEDLEMSMØTET I APRIL.

# MØTER

Medlemsmøtet tirsdag 6. april var samtidig også for en del av møtets vedkommende en ekstraordinær generalforsamling. Formannen kunne ønske et "smekkefullt hus" velkommen da han åpnet møtet klokken 19.05. Han bemerket innledningsvis at klubbarkivet viste at forbausende mange fremdeles står til rest med betalig av medlemskontingenten, og fant derfor å utsette møtet i 20 minutter slik at de tilstedeværende av disse "skyldige" kunne ordne opp i sitt forhold.

Innkallingen til denne ekstraordinære generalforsamlingen hadde sin bakgrunn i at styret hadde fremmet forslag om en endring av § 5 i våre lover ut fra et ønske om å fjerne adgangen til å gi dispensasjoner fra den vedtatte aldersgrense på 30 år for de kjøretøyer som gis adgang til deltagelse i klubbens løpsarrangementer. Forslaget gikk ut på å utelukke paragrafens siste setning, som har denne ordlyden -: " Dog kan dispensasjon gis i spesielle tilfeller." Paragrafen ble ellers foreslått beholdt uendret.

Ved voteringen ble forslaget vedtatt med et klart flertall, og § 5 får således for ettertiden dette innhold =:

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

(Inntil nytt opplag av lovene er trykket, bes medlemmene om å stryke siste setning i § 5 i sitt eksemplar av den trykte loven.)

Den resterende delen av møtekvelden fortsatte deretter som et vanlig medlemsmøte, -først med det som for mange trølig er høydepunktet: kaffepausen. Som vanlig var også loddselgerene ute med sine loddbøker til aftenens trekning.

Etter en lang og god pause var det tid for "Medlemmenes 10-minutt" som gikk for seg i tradisjonell stil. Samtidig rigget Jan Tølfesby opp sitt medbragte lysbildeutstyr (nå med egen fremviser, for å gardere seg mot teknisk svikt). Vi fikk se en rekke fine fargebilder med opptak fra bl. a. veteranbilløp og museer i Tyskland, og dessuten fra ymse ekspedisjoner på mer hjemlige trakter. Man frydet seg stort både over de fine bildene og over Tølfesby's morsomme kommentarer.

Så var det faktisk igjen blitt tid for oppbrudd; -det er egentlig utrolig hvor fort en slik møtekveld går! Man takket for seg og dro hvert til sitt idet klokken rundet 22.30.

r e f.

XX

LØPSKOMITEEN holdt nytt møte hos Kai Martinsen onsdag 21. april, og hovedtemaet var naturlig nok det forestående "Drammensløpet 1976".

STYREMØTE ble avholdt fredag 23. april. Denne gang med Finn Torgersen, Krokstadelva som vert.

-----

! Vi har til kjedsommelighet skrevet om medlemskontingenten, som nå alle burde vite forfaller til betaling 1.januar. Dette ser ut til å ha vært tale for døve ører... Gjennomgåelse av kartoteket viser at et sjokkerende antall "medlemmer" fremdeles står til rest med betaling av kontingenten; -ja, det er tilogmed mange som skylder for 1975..! Med vår lave kontingent har vi vondt for å tro at det ligger økonomiske vansker bak den manglende betalingen. For klubbens økonomi er imidlertid sviktende kontingentbetaling merkbar, og kan i noen grad ramme medlemmene selv.

I § 3 i våre lover står det bl.a.: "Medlem er den som har betalt kontingent for inneværende år." Kontingenten er således en slags kjøpesum for retten til å være medlem; til å delta i våre sammekomster, lese vår avis og bære vårt merke. De som ikke har betalt kontingent er IKKE medlemmer, og har følgelig ikke denne retten...

På dagens møte vil klubben ubarmhjertig søke å kreve inn skyldig kontingent. Likeså vil de av MOTORHISTORIKEREN's abonnenter som skylder kontingent, finne et innbetalingskort vedlagt, som omgående bes benyttet på nærmeste postkontor. Brutal aksjon, javel...men nødvendig. Dette går simpelthen ikke lenger.....!

# min mening

I MOTORHISTORIKEREN nr. 4 slår redaktøren et slag for etterkrigsbilene og deres "renessanse". Og vi kan vel i det store og hele ikke gjøre annet enn å si oss enige med Ø.L.

Klubbens navn er "MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN". Ut fra navnet skulle vi da tro at alle kjøretøyer med motorhistorisk interesse skulle være innenfor klubbens "arbeidsfelt". Denne antagelsen blir ytterligere styrket om vi leser klubbens formålsparagraf, § 2: "Klubbens formål er å skape et miljø for bevaring av motorkjøretøyer som er, eller kan bli, av teknisk/historisk karakter".

Her er det altså ingen aldersbegrensning. Spørsmålet må da bli hvilke kjøretøy som er av teknisk/historisk karakter og hvilke som kan bli det ?

Svaret er nå, etter den ekstraordinære generalforsamlingen, såre enkelt. Klubbens lover, § 5, sier nå: "Motorkjøretøyer som skal kunne delta i klubbens arrangementer skal ha en minstealder på 30 år, og være representative for klubben".

Men er dette i samsvar med formålsparagrafen? Og kan noen fortelle hvordan vi skaper et miljø for bevaring av biler og motorsykler, som ikke har rukket å bli 30 år enda, ved å nekte dem adgang i våre løp ?

Skal vi nok en gang sammenligne oss med Sverige og det som der har skjedd, forteller Ø.L. ganske riktig om "Motorhistoriska Sällskapet" med sin egne avdeling "46/56". På grunn av den enorme interessen for etterkrigsbiler var de nødt for å gå til dette skritt. En nå ikke ukjent "heltidsveteranbilgubbe" i Karlstad kan også bekræfte dette. Etterspørselen etter deler gjelder nå i like stor utstrekning etterkrigs- som førkrigsbiler, og han konsentrerer seg da også en del om etterkrigsbilene.

Her hjemme på berget er vi svært flinke tilskuere til hva som skjer i Sverige. Gang på gang ser vi hva som skjer der borte. For noen år siden gjaldt det 30-modellene. Så ble skillett på 40-modellene, og nå er det 50-modellene det gjelder. Vi vet idag ikke hvor mange 30- og 40-tallsbiler som gikk tapt, eller gikk til utlandet p.g.a. de stivbeinte årstallsgrensene vi hadde for noen år siden, dengang N.V.K.'s reglement var enerådende. Men vi kjenner til at gammelbilentusiaster skrotet sjeldne 30- og 40-tallsbiler fordi de ikke trodde det ville bli noen interesse for dem.

Burde vi ikke ta konsekvensen av dette og innse at spesielle biler fra slutten av 40-tallet og kanskje også en del av 50-tallet nå er av teknisk/historisk karakter? Og at det derfor ikke skulle være noen grunn for å opptre diskriminerende overfor eiere av slike vogner ved å nekte dem adgang til våre løp.

De få som interesserer seg for disse bilene steller tross alt med m o t o r h i s t o r i e de også.

P. L.

=====  
Red. takker for signaturen P.L.'s innlegg, og oppfordrer andre til å la sine synspunkter i denne saken komme til uttrykk i avisen.

.....  
I tilknytning til PONTIAC-artikkelen (s.6-7) opplyser vi at det i USA finnes en Pontiac-klubb som formidler reservedeler og informasjon samt utgir medlemsfortegnelse og klubbavisen "The Silver Streak News" 4 ganger pr. år. Kontingent: 5 dollar/år. Adressen er: DON A. BOUGHER, P.O.Box 612, ESCONDIDO, CA 92025, U.S.A.

# PONTIAC

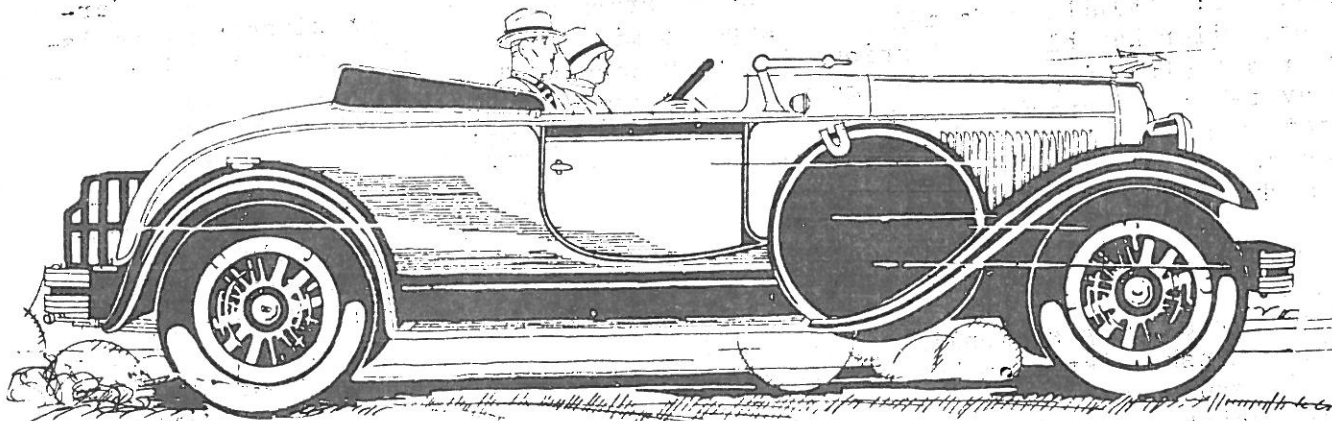


Riktignok er Pontiac det yngste av General Motors fem amerikanske personbilmerker, men dets historie går allike-

vel et godt stykke bakover i tiden. Ja, vi må faktisk helt tilbake til 1893, da en ung mann ved navn Edward M. Murphy i byen Pontiac i Michigan tok noen dyktige og fremadstrebbende menn i sin tjeneste og dannet "The Pontiac Buggy Company". De satte igang produksjon av "buggies", små 1-2 seters hestevogner, som snart vant stor anerkjennelse for sin høye kvalitet og fikk god avsetning.

Etter en del år uten bemerkelsesverdige hendelser, begynte Murphy å interessere seg sterkt for "den hesteløse vognen", -automobilen, og i 1907 klarte han ikke lenger å motstå fristelsen til å gi seg dette kommunikasjonsmiddelet ivold.

Han startet "The Oakland Motor Car Company", og allerede samme år hadde han sin første bil, utstyrt med en 2-cyl. motor og lansert under merket Oakland, ferdig. Året etter kom en ny modell med en 4-cyl. motor. I 1909 ble Oakland opptatt i General Motors, og kom i de påfølgende årene med en rekke modeller i forskjellige prisklasser. Allerede i 1911 var bilene utstyrt med selvstarter; i 1916 kom den første billige 6-cylindrede motoren, og i 1923 ble alle Oakland-bilene for første gang sprøytelakkert med Duco-lakk.



## Oakland

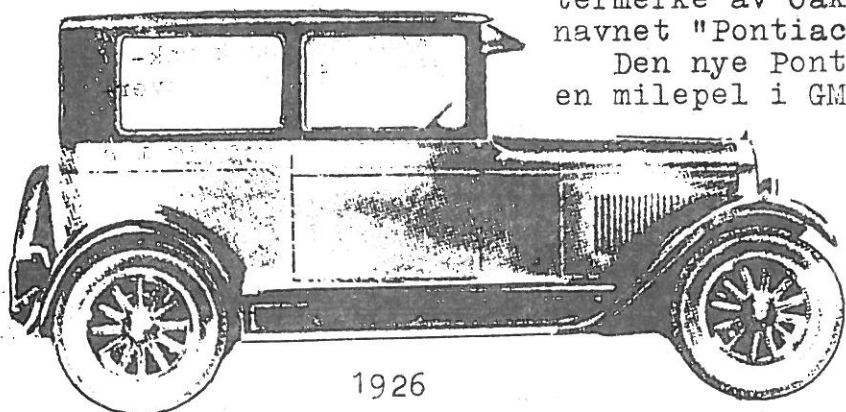
Forløperen for "Pontiac" var OAKLAND, som var i produksjon fra 1907 til og med 1931.

Omkring 1924 nådde Oakland toppen av sin popularitet. Men også prisene røk kraftig i været, og behovet for konkurrerende modell i en lavere prisklasse meldte seg. Dermed var markedet klart for Pontiac.

Den 9. januar 1926 kunne General Motors i en stor annonse i SATURDAY EVENING POST kunngjøre at selskapets nye automobil og dat-termerke av Oakland Six, hadde fått navnet "Pontiac", -Chief of the Sixes.

Den nye Pontiac markerte samtidig en milepel i GM's historie, idet selskapet passerte produksjonsnummer 5 millioner.

Den første modellen hadde en 6-cyl. gummiopphengt motor på 36 HKR, og var en mellomklassevogn som i coupeversjon veide 1030 kg. Produksjonen foregikk

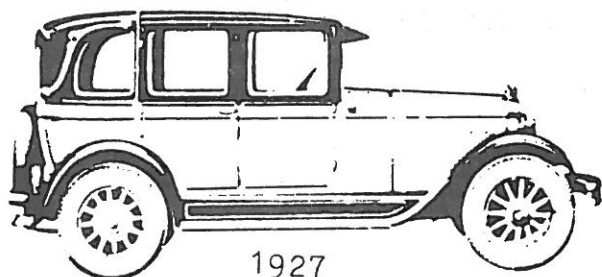
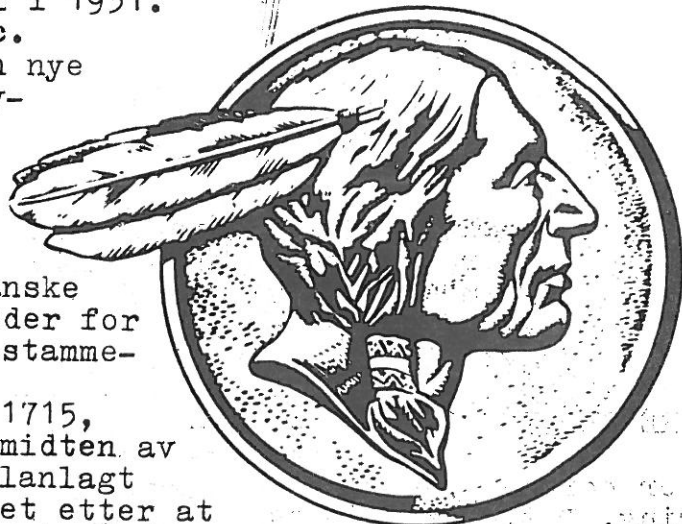


1926

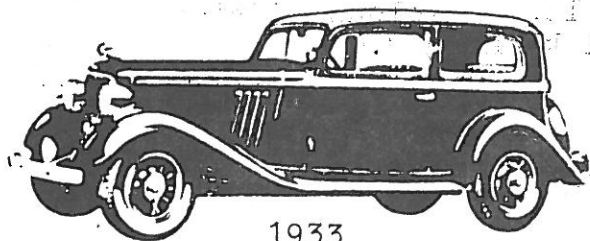
på et relativt beskjedent areal, fabrikklokalene var ikke mer enn 4650 kvadratmeter (idag dekker de 614 500 kvm!). Pontiac skulle vise seg å bli en stor suksess; allerede det første året solgte man 76 000 vogner, og nykomlingen utkonkurrerte modermerket Oakland, som kom med sin siste modell i 1931. Firmanavnet ble endret til Pontiac.

I introduksjonsannonsen for den nye bilen var det også avbildet en høyreist indianerfigur. Annonseteksten fortalte bl.a. -" Som navn på sitt nyeste produkt har General Motors valgt det som tilhørte den største indianerhövding som noensinne har levet på det amerikanske kontinentet, -PONTIAC-, beryktet leder for Ottawa-, Chippewa- og Pottawatomi-stammen..."

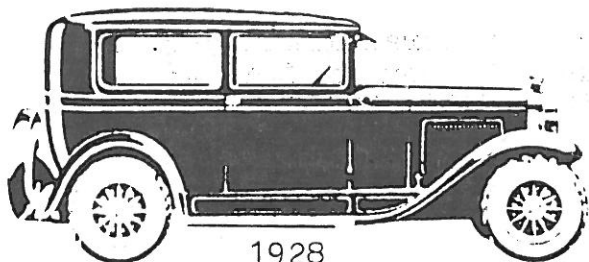
Denne hövdingen, som ble født i 1715, gjorde seg bemerket ved at han på midten av 1700-tallet beleiret Detroit. Et planlagt stormangrep ble imidlertid mislykket etter at bykommandanten hadde blitt advart av en indianerpike. I 1769 ble Pontiac myrdet av indianere fra en fiendtlig stamme.



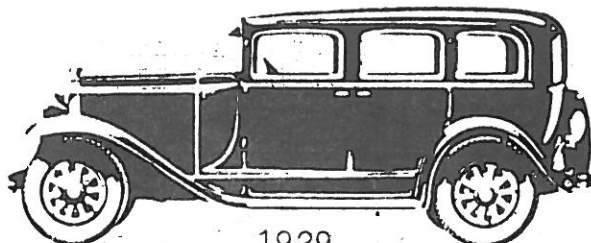
1927



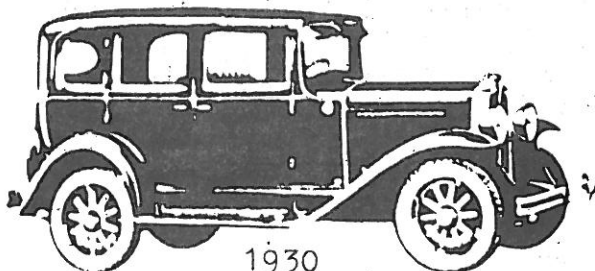
1933



1928



1929

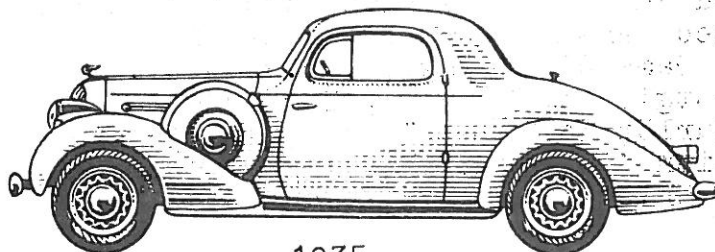


1930

Etter depresjonstiden skjøt Pontiacfabrikkens produksjon mot nye høyder. I 1935 var det totalt laget 1 mill. Pontiacvogner, og årsproduksjonen i 1937 og 1938 lå på 236 000 biler. En helt ny 8-cyl. motor på 3,5 ltr. og 84 HK, ble på midten av 30-tallet lansert som "verdens mest lydløse". Den var samtidig den rimeligste i sin klasse, men presterte allikevel topphastigheter på vel 130 km/t.

Produksjonsrekorden på 330 000 vogner fra 1941 ble ikke slått før i 1950, da årsproduksjonen nådde 450 000 vogner. I 1966 passerte Pontiacs samlede produksjon 10 millioner.

Etter 50 års bilfabrikasjon er merket fremdeles blandt USA's mest solgte. Tradisjonelt er Pontiac også idag det nest billigste av de merker som General Motors fabrikkerer i USA.



1935





# NORSK VETERANVOGN KLUBB

INNBYR TIL

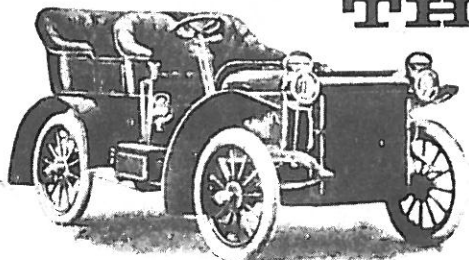
# STORT LOPPEMARKED

LÖRDAG 22. MAI 1976  
på Frysja Bruk, Kjelsåsveien 141, O S L O.

I år konsentreres loppemarkedet til en dag, -og flere gammelbilklubber har lovet å støtte opp om arrangementet ved å legge sine loppemarked til samme sted og tid. Dette blir altså årets STORE loppemarked.

Benytt anledningen til å tømme loft, kjeller og garasje for automobilsaker og ellers andre "tidsriktige" ting. Glem ikke å grave under sengen ! Eller kom og se (kjöp) hva andre har plukket frem.

➔ (-altså, medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN: Slutt opp om dette arrangementet! Ta med deg ALT du kan unnvære og valfart til Frysja på "nostalgisk pilegrimsferd" for å KJÖPE, SELGE eller BYTTE. Vær med på å lage et LOPPEMARKED som det vil gå gjetord om!)





**THE LANE**  
**STEAM TOURING CAR.**

Steel chassis, full aluminum body, compound engine and condenser. No heat under seats. Our new type of boiler combines advantages of the flash system, with constant pressure and reserve of power. All power generating functions automatic. The smoothest and quietest running car built. Price \$2,250.

**LANE MOTOR VEHICLE CO.**  
POUGHKEEPSIE, N. Y., U. S. A.

**HEATH PLUGS**

<b>SUPER OIL MODEL</b>		<b>SPECIAL FORD MODEL</b>
<b>5/6</b>		<b>4/6</b>
FOR OILY ENGINES.		FOR FORD CARS.

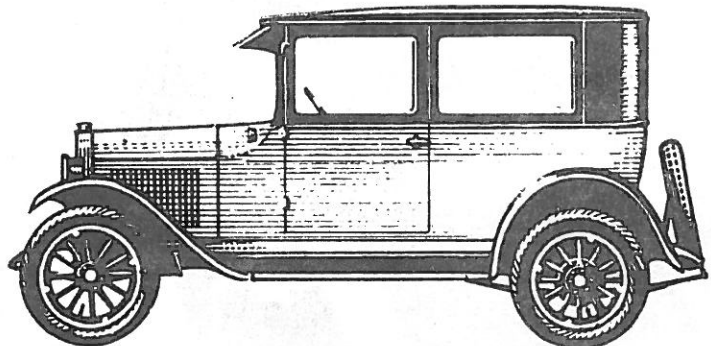
**YOUR MONEY REFUNDED ON ANY OF THESE PLUGS YOU OIL UP.**

## Månedens veteran

### 1925 - Chevrolet Coach.

Det amerikanske bilmerket Chevrolet's historie er både spennende og usedvanlig. Louis Chevrolet var sveitsisk immigrant som bare var utstyrt med sine evner som dyktig mekaniker og uredde veddeløpskjører da han kom til USA. En tid var han sjåfør hos grunnleggeren av GM, forretningsmannen C. Durant. Senere ble sveitseren sjefkonstruktør, og det første resultat av deres felles anstrengelser ble en liten 4-sylindret bil som fikk konstruktørens navn. Tegningen viser en 1925-modell med en 4-sylindret motor på 2,8 liter. Den toppventilerte motoren på 32 HK ga bilen en toppfart på 80 km/timen.

• 1925 • CHEVROLET COACH •





# EN DANSK GIGANT

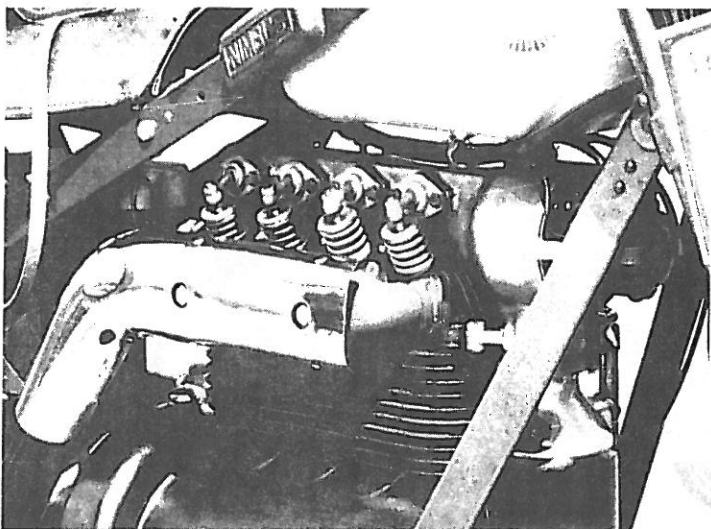
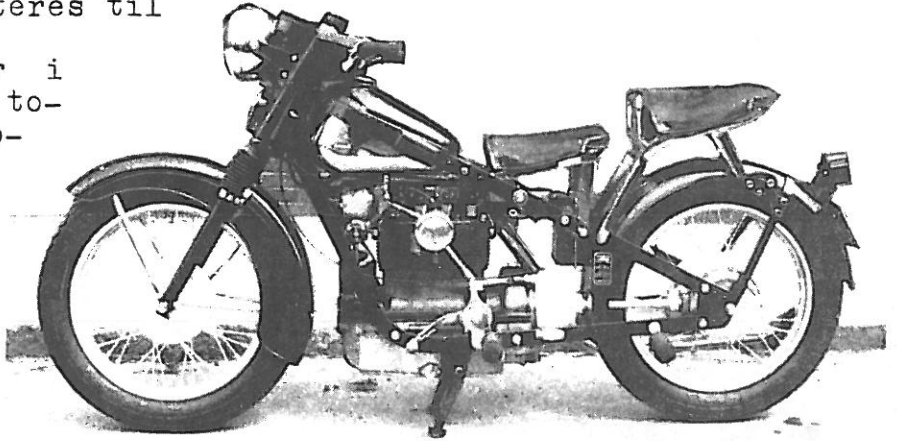
Dansk motorsykkelinndustri kan neppe sies å ha satt særlig dype spor etter seg i internasjonalt sammenheng. Det fantes allikevel et merke som har oppnådd en meget god klang i mc-entusiastenes ører, kanskje spesielt etter at det gikk ut av produksjon på slutten av 50-tallet. Ganske riktig, vi tenker på NIMBUS-maskinen, som idag er et høyt skattet samlerobjekt i mc-kretser, men som kan være temmelig vrien å få tak i for en liebhaver.

Mannen bak NIMBUS var P.A.Fisker, innehaveren av firmaet Fisker & Nielsen i København. Trolig er firmaet bedre kjent for et annet av sine produkter, støvsugeren NILFISK som har gått sin seiersgang over hele verden, og som idag eksporteres til ca. 80 land.

I de 39 årene NIMBUS var i produksjon laget fabrikken totalt 13.500 maskiner. Prototypen ble lansert i 1919, og var utstyrt med en 4-sylindret rekkemotor på 746 ccm, som utviklet 7 hk "ved moderat hastighet". Kraften ble overført fra motoren via en 3-trinns gearkasse til bakhjulet ved hjelp av kardangdrift. Maskinen var både robust og driftssikker. Bensintanken var formet som et langt rør som inngikk i selve rammekonstruksjonen, noe som medførte at maskinen fikk oppnavnet "kakkelovnsrøret".

P.A.Fisker var en meget konservativ mann, og dette ble tydelig avspeilet gjennom hans konstruksjoner. I årene frem til 1927 ble det laget 1250 NIMBUS-maskiner, som alle var så godt som identiske i utførelsen.

I årene fra 1927 til 1934 ble motorsykkelfabrikasjonen tilsidesatt, på grunn av øket etterspørsel etter støvsugere. Men i 1934 tok man attter opp mc-produksjonen, og presenterte samtidig en ny modell. Motoren var fortsatt den 4-sylindrede rekkemotoren på 746 ccm, men effekten var nå øket til 22 hk v/4500 o/min. Solomaskinen hadde en oppgitt topphastighet på 120 km/t, og med sidevogn var den 95 km/t. Forgaffelen var nå utstyrt med teleskopfjering, mens bakhjulsfjeringen fra 1920-årene var sløyfet. Modellen hadde videre lukket forskjerm, og et bredt platestyre som ga plass for instrumenter, brytere etc. Maskinen vant stor popularitet, og på slutten av 30-tallet var 40% av alle solgte motorsykler

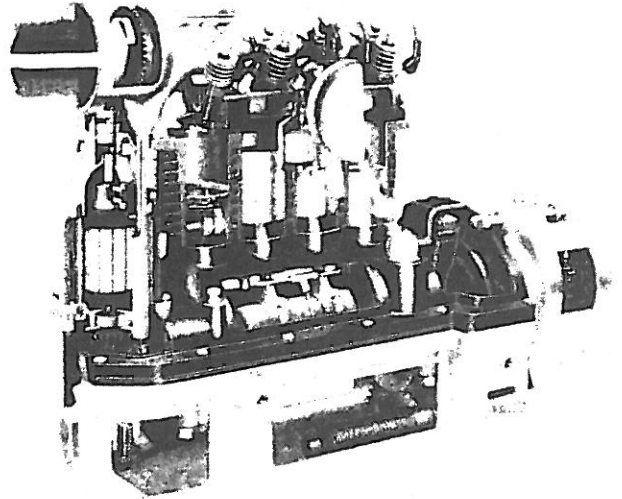


i Danmark av merket NIMBUS.

I årene frem til 1954 ble modellen gradvis endret, men endringene ble gjort ved hjelp av nykonstruerte enkeltdele som samtidig passet til alle NIMBUS-maskinene tilbake til 1934.

I 1954 kom fabrikken med en ny, revidert modell, som imidlertid skulle vise seg å bli det aller siste NIMBUS-produkt. På grunn av en sterk konkurranse med bilismen og de stadig økende avgifter til staten fant fabrikkens ledelse at mc-produksjonen ikke lenger var regningssvarende. Da NIMBUS-produksjonen definitivt opphørte i 1959, forelå samtidig en utarbeidet plan for en helt ny 2-sylindret maskin, som bl.a. hadde en roterende ventilmekanisme lagret i elektrisk kull. Prosjektet skulle altså aldri bli ført ut i livet.

I stedet gjorde fabrikken en helt enestående sorti: -man kjørte opp et parti forskjellige reservedeler for å imøtekomme sine trofaste tilhengers eventuelle kommende behov. Da maskinene ved NIMBUS-fabrikken så stanset, markerte det slutten på en æra i dansk industri. Men støvsugerfabrikasjonen lever som aldri før....



-----  
NOEN TEKNISKE DATA (1948):

Ramme: Dobbelte ramme av 8x40 mm. fjærstål. Forgaffel av teleskoptype m/hydraulisk demping. Bakskjermen kan felles opp for å lette adkomsten til bakhjulet. Parkeeringsstativ midt under maskinen. Setet er festet direkte på rammen og har en høyde over bakken på ca. 70 cm. Styret er av presset stålplate og utformet som et instrumentbord. Fot- og knestøtter er regulerbare. Bryter for park-, hel- og halvllys finnes i det vridbare håndtaket på venstre side. Bremsene er kraftige, med 180 mm. trommeldiameter og 50 mm. bredt belegg.

Mål og vekt: Akselavstand 1435 mm, dekkdimen-

sjon 3,50x19", og vekt med utstyr inkl. baksete 185 kg. Bensintanken rommer 12,5 ltr. og forbruket er 0,4 l/mil. Oljeforbruk ca. 0,1 liter pr. 100 km.

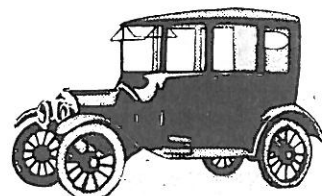
R :

motor, 4-cyl., 60x66  
mpresjon 5,6, 22 hk.  
pløkket er støpt i  
gstrørene. Ventilene  
på hver side av det  
renningskammeret og  
og utbyttbare sty-  
er overliggende og  
kal aksel som sam-  
oen. Stempler av  
. Batteritenning.  
tch; gearkasse med  
6,1 og 9,7. (For  
, 7,5 og 11,9.)  
med pedal på vens-  
terens aksel lig-  
ngderetning.  
l bakhjulet skjer  
ed to gummikuplin-  
drev på baknavet.

# Velkommen til



## « Drammens-lopets '76 » søndag 23. mai '76



Med dette kan vi innby til "DRAMMENSLÖPET 1976", vårt årlige hovedarrangement som i år avvikles for 3.dje år på rad. Løpet er åpent for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN med kjøretøyer som er 30 år eller eldre og er "representative for klubben".

**PÅMELDING:** De som ønsker å delta, må sende skriftlig påmelding innen LÖRDAG 15. MAI 1976.

**START:** Start og innkomst er i år lagt til "LIGO" Supermarked på Åssiden (Betzy Kjellsbergs vei 263). Første kjøretøy skal starte klokken 11.00 PRECIS. Deltagere må møte i GOD TID før start, og SENEST kl. 10.00 (Postmannskaper og funksjonærer møter kl. 9.00)

**STARTGEBYR:** Hvert deltagende kjøretøy betaler et startgebyr på kr.25,- som blir avkrevet på startstedet.

**PREMIER:** Det konkurreres om RUNDTOM KAFETERIA's vandrepremie, -en sølv suppeterrin-, som etter seier i 3 "Drammensløp" vinner til odel og eie. I tillegg er det oppsatt ytterligere 10 premier. Samtlige deltagere får dessuten plakett.

VEL MÖTT TIL ET HYGCELIG ARRANGEMENT !



Vertical line of dots for cutting.

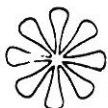
(Ta avskrift hvis du ikke vil klippe i bladet)

**PÅMELDINGSFRIST:**

Lördag 15. mai 1976.

Kupongen sendes til:

Øivind Langeland  
Postboks 1081  
3001 DRAMMEN



# termin 76

Vi kan herved presentere sesongens arrangementskalender, som er såvidt komplett og ajourført som det i øyeblikket er mulig å gjøre den.

## M A I

- |              |   |                       |
|--------------|---|-----------------------|
| Lørdag 9/5   | - Teknisk møte ("vårsjekken"). se særannonse side 14  | arr.: MHK             |
| Lørdag 22/5  | - Stort loppemarked, Frysja. se annonse side 9        | arr.: NVK             |
| Søndag 23/5  | - "Drammensløpet 1976". se særannonse/innbydelse s.12 | arr.: MHK             |
| Torsdag 27/5 | -(Kr.Himmelfartsdag) "Familiepicnic". annonse side 15 | arr.: MHK             |
| Søndag 30/5  | - Turløp - Askim. annonse side 8.                     | arr.: Roy Heier       |
| - 30/5       | - "Ford Picnic" m/start fra Økern.                    | arr.: NAMK            |
| - 30/5       | - "Treffpunkt '76" : Syvertsvollen, Svelvikveien.     | arr.: MHK             |
| ? (mai) ?    | - Veteranløp m/innkomst Fredriksten Festning.         | arr.: "Haldenklubben" |

## J U N I

- |               |  |                     |
|---------------|--|---------------------|
| Ti/Lø 1-5/6   | - "Fjord & Mountain Rally" (Oslo-Lærdal)                       | arr.: KNA           |
| Lø/Sø 12-13/6 | - "Grensetreff -76" (A-Fordenes hovedarr.) Eskilstuna, SVERIGE |                     |
| Søndag 13/6   | - "Esso-løpet" (Sannsynlig rute: Oslo-Slagentangen)            | arr.: NVK           |
| - 13/6        | - "Treffpunkt '76": Svangstrand, Sylling.                      | arr.: MHK           |
| Søndag 20/6   | - Veteranbil- og mc-løp i Holmestrand/Botne/Hillestad.         | arr.: MHK           |
| - 20/6        | - "Messingtrippen".  | arr.: NVK           |
| Lørdag 26/6   | - "Veteran Rally" under "Sandedagene 1976".                    | arr.: I.L. VINN/MHK |
| Lø/Sø 26-27/6 | - "St.Hans-utflukt" til Sandtangen v/Hillestadvannet.          | arr.: MHK           |

## J U L I

- |             |   |           |
|-------------|---|-----------|
| Lø/Sø 3-4/7 | - "Hallingmarken 1976" i Nesbyen. (opplegg i samarb. m/messekom.) |           |
| Sø/Ma 4-5/7 | - "Rena-Malung"   | arr.: NVK |
| Søndag 11/7 | - "Treffpunkt '76": Grimsrubbukta, Drammensfjorden                | arr.: MHK |
| Søndag 18/7 | - "Treffpunkt '76": Martin Sand's camping v/Eikeren               | arr.: MHK |
| Søndag 25/7 | - "Treffpunkt '76": Gjerdalstangen v/Drammensfjorden              | arr.: MHK |

## A U G U S T

- |               |  |                          |
|---------------|--|--------------------------|
| Søndag 1/8    | - "Treffpunkt '76": Verket, Hurum (tilv. v/ferjeleiet) | arr.: MHK                |
| Lø/Sø 8-9./8  | - "Vestfoldutstillingen -76". Larvik.                  | arr.: NVK                |
| Søndag 15/8   | - "Treffpunkt '76": Bekkestranda, veien Sande-Svelvik  | arr.: MHK                |
| Søndag 22/8   | - Bil- og mc-løp, åpent for alle klubber.              | arr.: MHK                |
| Lø/Sø 28-29/8 | - "Utemøte" i Woldstad's Sandforr., Vestre Spone.      | arr.: NAMK               |
| ? august ?    | - påtenkt byttemøte .                                  | arr.: Early Ford V8 Club |

## S E P T E M B E R

- |             |   |           |
|-------------|---|-----------|
| Søndag 5/9  | - "Automobilløbet Sundvolden-Sandvigen",                | arr.: NVK |
| Søndag 12/9 | - "Treffpunkt '76": Homannsberget camping, Svelvik      | arr.: MHK |
| Søndag 19/9 | - "Treffpunkt '76": Sollihøgda, strekn. Sandvika-Skaret | arr.: MHK |
| Søndag 26/9 | - "Treffpunkt '76": Høvikvollen friareal v/Oslofjorden  | arr.: MHK |

=====

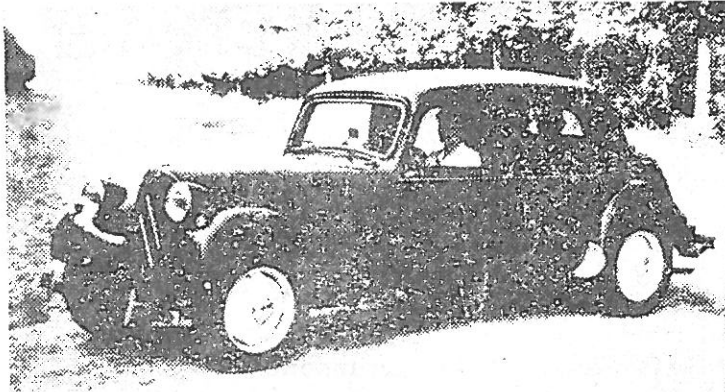
For dem som ikke vet hva "Treffpunkt '76" går ut på, opplyser vi at det er uformelle hyggeutflukter i "picnic-stil" for dem som har lyst, tid og anledning til å treffe likesinnede.

Nærmere detaljer om endel av ovennevnte arrangementer blir kunngjort i MOTORHISTORIKEREN. Det tas forbehold for mulige forandringer i det oppsatte programmet.

Med dette ønskes en god gammelbil- og mc-sommer !

Hilsen Arr.komiteen, MHK.

# Har De en gammel Citroen?



Aner De noe om en bil som ser ut som denne, henvend Dem til klubben!

40 år er gått siden den første Citroen av typen Traction Avant rullet av samlebåndet på fabrikken ved Paris. En god del av denne biltypen ble importert til Norge, men det er dessverre få av dem igjen i dag. Traction Avant var en biltype som hadde forhjulsdrift, den hadde selvberende karosseri, og den ble før krigen — og etter krigen — en suksess. I trafikken ser man sjelden disse bilene. De er blitt veteraner.

For fem år siden ble det startet en klubb her i Norge som er interessert i å bevare

disse bilene. Klubben heter Traction Norvege, og har 65 aktive medlemmer. En «avis» har denne klubben også, og den samarbeider internasjonalt. Frankrike var selvsagt foregangslandet, men andre land er kommet etter. Også Australia og USA er aktivt med.

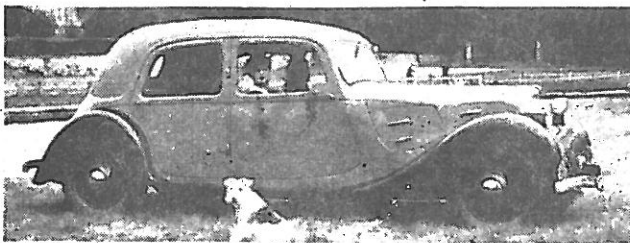
Det finnes et fåtall kjente eksemplarer av Traction Avant her hjemme. Men på låver, rundt omkring i det ganske land, kan det stå en slik modell, muligens defekt og moden for omfattende renovasjon. Klubben, som har sitt

sete i Oslo, er behjelpelig med deller, konsultasjon og informasjon.

Det er å håpe, mener klubben, at mange av disse bilene kan bli bygget opp igjen og bevart for fremtiden. Vel er dette en kostbar hobby, men for interesserte er det en meget verdifull hobby. Og når man møtes og presenterer produktene for hverandre, kanskje med biler som er opptil 40 år gamle, er det en opplevelse, sier folk som interesserer seg for slikt.

Andre bilmerker av eldre årgang har også sine egne klubber rundt omkring i Europa. Det kan nevnes at flere av Volkswagen av modell 1947-53 har sin egen klubb i Tyskland. I «Auto Motor und Sport» står det at adressen til denne klubben, som også er interessert i å samarbeide internasjonalt, er: Herr Peter Gelien, 8752 Mainaschaff, Adalbert-Stifter-Strasse 14.

Adskillig enklere er adressen til klubben for eldre Citroen her i landet — den er rett og slett: Postboks 72 - Vinderen, Oslo 3.



Ovenstående notis har versert i en rekke av landets aviser i den senere tiden, og er antagelig formidlet av et pressebyrå. Ingen dårlig måte å søke etter biler på; fornøpentlig får klubben respons....!



## TEKNISK MØTE

Også i år har vi fått anledning til å benytte bilsakkyndiges kontrollhall under vårens tekniske møte. Vi har herved fornøyelsen av å ønske medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB. - DRAMMEN velkommen med sine kjøretøyer som er 30 år eller eldre til

TEKNISK MØTE (VARSJEKKEN)

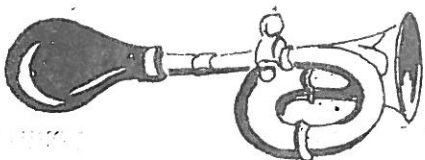
søndag 9. mai - 76.

hos Statens Bilsakkyndige, Anchersbakken 7, Drammen.

Vi starter klokken 10.00. Ta med mat og termos med kaffe, te e.l. Mineralvann fåes kjøpt.

Ta også med verktøy for eventuelle justeringer.

Tekn. kom.



TORSDAG 27. MAI

(Kristi Himmelfartsdag)

Ønsker vi vel mött til....

# FAMILIE- picnic



Nok en gang vil vi innby til vår tradisjonelle FAMILIE-PICNIC, -en uformell friluftsutflukt i landlige omgivelser.

I år har vi pekt ut en idyllisk strand i nærheten av SUNDBYFOSS; (på veien mellom Holmestrand og Hvittingfoss)

Fyll opp bilen med familien eller noen gode venner, og ta med de livsfornödenheter det er bruk for i picnic-kurven.

Vi møtes på "Spro Kro" i Sande klokken 10, og kjører samlet....

Arr.kom.



### FORSIKTIG MED BENSINHEVERT!

UNDER den verste energikrisen var det mange bensintyper som oppdaget at bensin er en farlig gift. Forsøk på å suge den opp med en gummlange førte i mange tilfelle til kjedelige følger. Så lite som en halv kaffekopp med bensin kan være dødelig hvis den havner i mavesekken, og noen få dråper ned i lungene kan forårsake en kjemisk lungebetennelse som lammer åndedrettet og som det ikke finnes medisiner mot. En forgiftning med mindre doser gir følgende symptomer: hodepine, kvalme og brekninger, svimmelhet, vanskeligheter med å puste, nerveskader med krampe, synsforstyrrelser og andre alvorlige reaksjoner fra sentralnervesystemet. Folk som i et knipetak er nødt til å tappe bensin selv, bør derfor ubetinget sørge for å skaffe seg en pumpe. - Newsweek

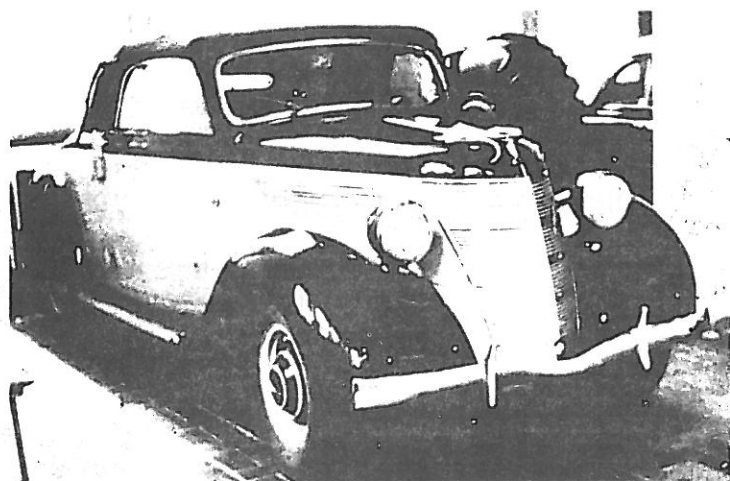
## NESTE MØTE:

Vårt neste medlemsmøte avholdes TIRSDAG 1. JUNI, og er forøvrig også det siste møtet for sommerferien. Vel mött klokken 19.....!

\*\*\*\*\*

## MOTORHISTORISKE MUSEER I TYSKLAND

Sommeren gir oss assosiasjoner om ferie, og ferie innebærer for mange utenlandsreise. Vi synes ikke vi kan unnlate å gi en viss turistservice til de av våre medlemmer som tenker seg på utlandstur, og hva er mer naturlig enn at vi kon-sentrerer denne servicen omkring de motorhistoriske aspekter. Ettersom mange kanskje velger Tyskland som reisemål, og Vest-Tyskland dessuten er mer beriket med motorhistoriske museer enn de fleste andre land, så skal vi derfor bringe en fortegnelse over et drøyt snes slike museer. Vi er ikke så helt sikker på at vi har klart å få med samtlige landets museer, men det skulle allikevel holde for et par-tre korte ferieuiker-:



-AUTOMUSEUM, 3201 Störy.  
åpent lørdager, søndager og andre helligdager (april-oktober) kl. 10-12 og 13-19.  
Beliggende 30 km. sydøst for Hildesheim. Tlf.(05122) 7 59

-AUTOMUSEUM HOHENSTEIN/ÖDENWALD-STETTEN, 7421 Ödenwaldstetten.  
åpent daglig kl. 10-18. Beliggende nær Bärenböhle.  
Telefon (071205) 94 72

(forts. neste side)

- AUTOMUSEUM FRITZ B. BUSCH,  
Wolfegg Slott, 7962 Wolfegg.  
åpent fra påske til ut oktober,  
hver dag kl. 9-12 og 13-18.  
Telefon (07527) 62 94
- AUTO-MUSEUM HILLERS,  
Kurt-Schumacher-Allee 42,  
2000 Hamburg 1.  
åpent daglig kl. 10-18  
Telefon (040) 24 65 77
- AUTO-MUSEUM HILLERS,  
2071 Tremsbüttel.  
åpent 1.april-31.oktober: daglig  
kl. 10-18. 1.november-31.mars: kun  
søn- og helligdager kl. 10-18.  
Beliggende på B 404 mot Kiel.  
Telefon (04532) 71 96
- AUTO-SAMMLUNG GUT HAND,  
Handerweg 71,  
5100 Bad Aachen-Richterich.  
privat museum, besök e. avtale.  
Beliggende i byens nordlige del.  
Telefon (0241) 1 42 37 (kveldstid)
- BAYERISCHES AUTOMOBIL-& MOTORRAD-  
MUSEUM, Untermarkt 64,  
8190 Wolfratshausen.  
åpent daglig kl. 9-13 og 14-18.  
Beliggende 30 km. syd for München  
på B 11. Telefon (08178) 1 74 45
- BMW-MUSEUM,  
Petuelring 130,  
8000 München.  
åpent mandag-fredag kl. 9-17  
Telefon (089) 38 95 33 07
- DAIMLER-BENZ-MUSEUM,  
Mercedesstrasse,  
7000 Stuttgart-Untertürkheim.  
åpent mandag-fredag kl. 8-16, lör-  
dager kl. 8.30-13.  
Telefon (0711) 3 02 - 25 78
- DEUTCHES AUTO MUSEUM,  
Langenburg Slott,  
7183 Langenburg.  
åpent: i tiden påske til midten av  
oktober daglig kl. 8.30-12 og  
13.30-18. Fra midten av oktober  
til påske kun søn- og helligdager  
(unntatt jul og nyttår) kl. 13.30-  
17. Slottsomvisning, slottskafe og  
"romantisk landskap".  
Telefon (07905) 2 41.
- DEUTCHES MUSEUM,  
Museumsinsel, 8000 München.  
åpent daglig kl. 9-17(stengt 1.  
mai, pinsedagen, julaften og pås-  
kesøndag)  
Telefon: (089) 2 17 91
- DEUTSCHES ZWEIRAD-MUSEUM,  
Urbanstrasse, 7107 Neckarsulm.  
åpent daglig kl.9-12 og 13.30-17.  
(desember-februar etter avtale)  
Motorsykkelmuseum (!)  
Telefon (07132) 3 52 71
- FAHRZEUGMUSEUM MARXZELL,  
7501 Marxzell.  
åpent hverdager kl.14-17; lørdag  
og søndag (sant i tiden april-  
oktober) kl. 10-20.  
Beliggenhet sydover fra Karlsru-  
he mot Herrenalb.  
Telefon (07248) 57 33-(0721)42817
- MUSEUM DER VOLKSWAGENWERK AG,  
3180 Wolfsburg  
för omvisning må söknad om besök  
være godkjent  
Telefon (05361) 22 50 14
- NORDDEUTSCHES AUTO- UND MOTORRAD-  
MUSEUM, Weserstrasse 225,  
4970 Bad Oeynhausien.  
åpent daglig(unntatt mandag) kl.  
10-18, desember-februar 13-17.  
Telefon (05731) 99 60
- OLDTIMER-GASSE,  
Hamburger Strasse (VW-Raffey),  
2000 Hamburg  
åpent daglig kl. 10-18  
Telefon (040) 5 11 51
- PODDIG AUTOMOBIL-MUSEUM BERLIN,  
Sophie-Charlotten-Strasse 41,  
1000 Berlin 19 (Charlottenburg)  
åpent daglig kl. 10-18  
Telefon (030) 3 06 84 54
- PORSCHE-SAMMLUNG,  
Porsche-Werk I,  
7000 Stuttgart-Zuffenhausen.  
offisiellt ikke åpent for besök.  
Telefon (0711) 8 20 31
- RENN- UND SPORTWAGENMUSEUM VON  
FRITZ B. BUSCH,  
7990 Friedrichshafen-Ailingen.  
åpent fra påske til ut oktober  
kl. 9-12 og 13-18, sönd. stengt.
- SCHNAUFERL-STALL, Kapuzinerstrasse 237, 8263 Burghausen/Salzach
- VERKEHRSMUSEUM KARLSRUHE, Werderstrasse 63, 7500 Karlsruhe
- VEHNERANEN-AUTOMOBIL UND MOTORRAD-MUSEUM, Bächinger str.68, 8883 Gundel-  
fingen.

A N N O N S E R

Jeg eier en Buick 1938 Spesial 4-dørs som jeg er igang med å restaurere. Dessverre trenger motoren en omfattende reparasjon, og jeg er derfor interessert i å høre om der er noen som kan skaffe meg en annen motor. i god stand eller som kan rimelig repareres.

Christian Sundt,  
Solbakkveien 3, 5032 Minde.

FILMUTSTYR. Bolex H 16 M opptaker + lyd-filmfremviser selges rimelig eller byttes i antikviteter.

Birger J. Nilssen,  
Skogheim, Ranvik, 3200 SANDEFJORD  
tlf. (033) 66 740 e.kl. 17.

T-Ford motor, 1926, nyoverhalt, tilsalgs.  
Oddleif Kvålseth,  
Myrabakken, 3022 SOLBERGELVA

ETTERLYSNING:

Har en ca. 1935 REO "Flying Cloud" personbil, -ønsker å komme i kontakt med noen som har tilsvarende.

Peder Danielsen,  
Kringlavn. 6, (opp Vikkollveien),  
3050 MJØNDALEN. Tlf. 82 66 51

KJØP/BYTTTE:

Ønskes til Studebaker Dictator Tourer '29: -Torpedo, radiator, dynamo, starter, parklamper, instrumenter, foraksel m/tromler for tre-kehjul, ekehjul, lykteglass 25 cm. diam., hjulkopper i aluminium.

For en kamerat søkes til Studebaker Dictator '29: 2 stk. 20" platehjul - pyntestang mellom hovedlyktene - bagasjebrett og bakre støtfanger til Chevrolet 1934.

Har i bytte til Chevrolet 1929: Motor (6 syl), dynamo -starter -gearkasse Radiator m/kappe og emblem og motor til Ford Falcon 1962-63. Lykt m/glass til Opel Kapitän 1939 og lykt uten glass.

Deler som ligger ute: Motor, gearkasse og kardang til Republic 1922-23.

Rolf Viktor Hansen, TLF.  
3093 Hillestad. 033/ 50 193  
(Holmestrand)

JEG SØKER:

Til min 1925 Locomobile søker jeg 2 stk. bremseoverføringsaksler for forhjulene (de to som går fra staget og i 90° vinkel inn på skjoldet), system BENDIX. Jeg har hørt at Hudson og Cadillac har tilsvarende. Trenger også en 20" felg m/5 faste "ører". Har masse deler for evt. bytte.

Finn Torgersen,  
Riksveien, 3020 Krokstadelva.  
tlf. 82 62 40 (i arbeidstiden)

Til BUICK Master Touring 7-seter 1926 sal- nes følgende deler-:

-Frontruteramme med stendere, alle fire dørene, kalesjestativet, klappsetene og torpedolyktene. Frontruteramme til '28 kan brukes, da jeg kan få byttet.

Jeg har i bytte: -Komplett motor Dodge 20-talls med torpedo og gearkasse (den har dynastarter av merket North-East). Denne kan påregnes i bytte om kalesjestativet og frontruterammen skaffes. For- øvrig finnes frontrutestendere til Buick 1923 Touring, noe mer deler kan muligens skaffes til samme. Noe deler finnes til Star 1922.

Hans Øye, 3540 Nesbyen.

SØKES til DKW cabr. 1939: Radiatorlokk, hjulkapsler, hornknapp og låsemekanisme til frontrute.

Leif Hoel,  
Parkvn. 27, 3083 Holmestrand

TILSALGS:

Plymouth 1935 2-dørs 5-seter sedan med spesiell bagasjekuffert. Kompl. og originalstand, lite rust.

Nyboret motor til Chevrolet Master 1935.

Leif Petersen, tlf.  
Enga, 3020 Krokstadelva. 82 61 05

KJØPES til Ford A 28-29 mod. Tudor 55A: -Venstre bakskjerm, lykter, støtdempere, frontruteramme, forsetene. Evt. delebil av samme slag, eller karosseri.

Åge Standerholen, Telefon  
Asak, 1750 HALDEN. 031/ 92 228

KJØPES / BYTTES:

Til Wanderer Cabriolet 1938 4-cyl.: -Motor, gearkasse, radiator, hovedlykter, instrumenter, forseter, hjulkapsler.

Har i bytte: -til CHEVROLET '35: For- stilling, bakstuss, motor, gearkasse.

-til CHEVROLET 1939-40: Motor. -til CI- TROËN 1939: Forstillingsknuter; samt de- ler til forskjellige gamle biler.

Bjarne Traet,  
Sundbyfoss, Hof i Vestfold.  
tlf. (helst e.kl.17) 033-55 100, linje 1.

Meget pen WARTBURG 1964 selges rimelig.

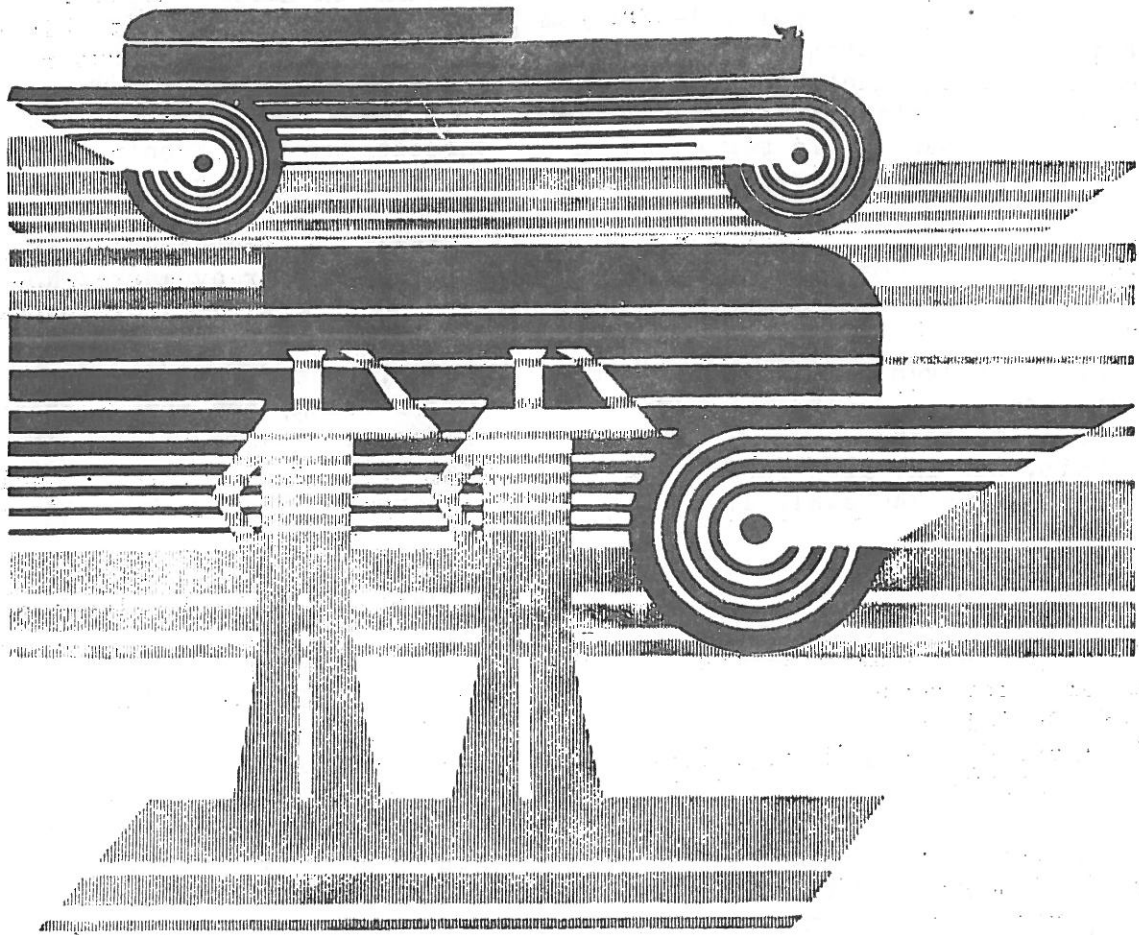
Alf Bryhn,  
Boks 174, 3430 SPIKKESTAD

KJØPES/TILBYTTES:

Er det noen som har -eller vet om- karos- seri/karosserideler, åpent ell. lukket, til 2-s. BUICK 1927-31. Alt av interesse.

Thorleif Brøto,  
Herad, 3550 G O L.

Beaglehvalper, bra stamtavle, selges. H.A.RYGH, Kvan gård, 3080 HOLMESTRAND



## JEG ØNSKER EN STOR OG VAKKER VOGN

En vogn av ny og besnærende skjønnhet — En vogn vel proportionert og med symmetriske linjer. — En vogn med et vidt og rummelig karosseri — som vil bære mig, min familie og mine venner i sine puters bløte og luksuriøse komfort.

En vogn med en kraftig Chrysler motor — en motor som vil føre mig fremover, livlig, triumferende, uanstrengt, med otti, femogtjue kilometers fart i timen *og mere* —

En vogn med hydraulisk virkende fire-hjuls bremses — bremses som er absolut paalidelige ved enhver hastighet — paa hvilket-somhelst føre — vaatt eller tørt.

Jeg ønsker en vogn bygget ved Chryslers geni og erfaring — dog en vogn som ikke koster meget —

# JEG ØNSKER EN PLYMOUTH

(1929)