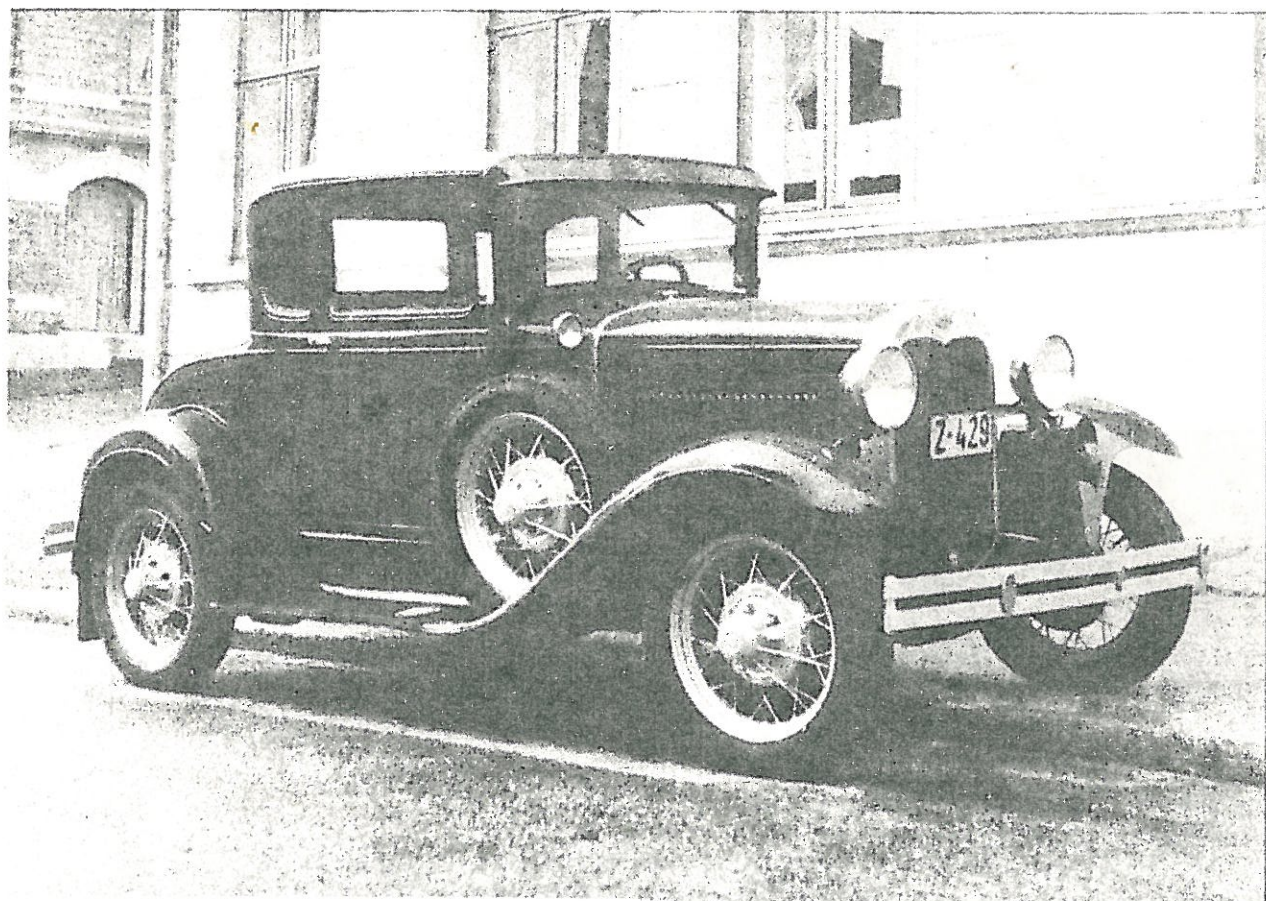


6 79

# motor

## HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

# motor

## HISTORIKEREN

Organ for  
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

- UTKOMMER 10 GANGER PR. ÅR -

Redaktør: Øivind Langeland

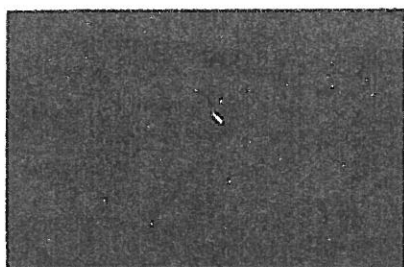
Stoff til avisa: "MOTORHISTORIKEREN", postboks 1081, 3001 DRAMMEN.

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

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

## KLIKK

Drammensløpet 1979 var ikke særlig vellykket, for den arme redaktør! Der hadde man med de aller beste hensikter fotografert omhyggelig både motorsykler og biler (trodde man...) og når man senere skal fremkalle filmen, avsløres en fatal og ugjenkallelig teknisk feil ved kameraet: - En settskrue i filmtransportmekanismen har løsnet og ligger inne i kameraet, og dette har forårsaket at filmen har "stått stille" i kameraet, fordi oppsamlerspolen ikke har fungert. Telleverket har fungert, - lukkermekanismen likeså, og dermed bedratt den stakkars redaktør ettertrykkelig. Dermed ble det heller sparsomt med bilder fra løpet, men "litea tue" kan altså velte stort lass. At den forholdsvis bagatellmessige feilen ved kameraet ble reparert uten nölen samme kveld, er det vel unödvendig å nevne...? Nedenfor et par av "bildene" vi tok:



## forsiden:

Månedens forsidebilde er en av red's fotografiske "ungdomssynder" og er tatt i Larvik i 1966. Motivet virker kanskje noe kjent for mange, og ganske riktig, det er vinnerbilen i årets Drammensløp..! Dengang var også Forden i Aage Kaupang's eie, (han kjøpte den i 1964), og var da registrert på Z - 429. Vi hadde satt oss i hodet at vi skulle ha bilde av vinnerbilen på forsiden, til tross for det fatale "kameraklikk" red. ble offer for under Drammensløpet (omtalt ovenfor). Og i vårt bildearkiv lå altså dette bildet, som reddet vår "ære".....

# MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

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



## STYRET:

FORMANN:	Alf Bryhn jr.,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf. -
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Østhellinga 14,	3000 DRAMMEN,	tlf. 83 68 21
SEKRETÆR:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020 KROKSTADELVA,	tlf. 82 62 40
KASSERER:	Finn Bryhn,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf. 83 26 80
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:

Ja, så er sesongen åpnet, vi har alt lagt flere arrangementer bak oss.

Vårsjekken avslørte som ventet noen mangler, men materiellet må vel kunne sies å være jevnt bra. At oppslutningen omkring vårsjekken nok ikke er det man skulle ha lov til å vente, er en annen sak....

Sesongens høydepunkt -"Drammensløpet"- er også vel i havn. Det gikk i år for sjette gang, og samlet 27 deltagere. Som vanlig godt tilrettelagt og avviklet, slik vi etterhvert er "bortskjemt" med. Det sviktet tiktignok på et punkt, nemlig når det gjaldt påmeldingen. Det var bare et fåtall som hadde somlet (!) seg til å melde seg på til fristens utløp, og slikt skaper masse problemer og ekstra arbeide for de som skal legge opp løpet. Dette må vi få en forandring på! Påmeldingsfristen er viktigere enn de fleste er klar over. Det skal bestilles plaketter og trykkes startlister, og dette kan ikke gjøres i siste liten. Derfor skaffer de "etteranmeldte" store ekstra arbeidsbyrder og problemer, og de kan faktisk risikere å bli avvist fra å delta.

"Krumtappen" i løpsmaskineriet -Kai Martinsen- klarte det denne gangen også. At værgudene var med oss var positivt, løpsdagen var faktisk den ene av de to sommerdagene mai har kunnet oppvise. Og nok et navn fikk sin plass på vandrepokalen: -Aage Kaupang fra Larvik som med sin 1931 Ford sikret seg napp i sølvbollen.

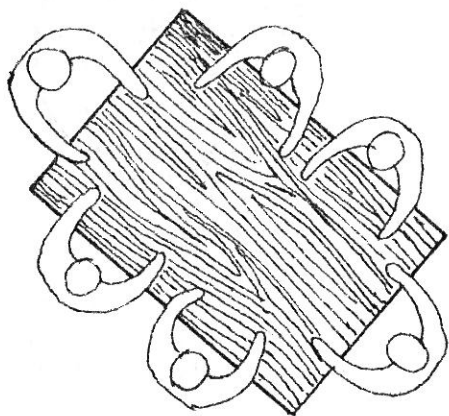
Ellers har det vært picnic-tur til Solbergelva, forøvrig på den andre sommerdagen i mai, men deltagelsen her var minimal. Kanskje ble ikke arrangementet skikkelig bekjentgjort, løse lapper har lett for å bli borte...

Men vi håper på bedre deltagelse i de sammenkomstene som gjenstår. St.Hans-aften møtes vi på Høvikvollen v/Oslofjorden, hvor vi har fått Røykens kommunale instanser til å gi dispensasjon fra kjørerestriksjonene på stedet. Det blir anledning til å overnatte for dem som vil det, i campingvogn eller telt.

Og Høstløpet er i år lagt i Svelvik/Sande-traktene og kjøres 19. august. Det blir et "åpent" løp, og innbydelse vil gå ut til de andre klubbene. Husk nå på å overholde påmeldingsfristen.....!

Noe å se fram til blir Danmarksturen, i forbindelse med at vi er invitert til å delta i Nordjysk Vintage Motor Club's årlige løp ved Flauenskjold. Så gjør deg ikke helt blakk til ferien, men spar noen kroner til turen. Våre hyggelige danske venner ser gjerne at flest mulig av oss tar turen, og vi som var gjester for to år siden kan skrive under på en hyggelig opplevelse.

Ha en god sommer, og vel møtt til medlemsmøte tirsdag 2. september!



# møter

## MEDLEMSMØTET TIRSDAG 8. MAI.

Det hadde innfunnet seg cirka seksti stykker da formannen ved halv åtte-tida ønsket vel møtt. Noen flere ble det heller ikke den kvelden. Med den sene våronna de fleste av oss har i år, var det i grunnen rart at såpass mange hadde funnet veien til møte-lokalet denne andre tirsdagen i mai.

Formannen fortsatte med å referere forskjellige innbydelser til løp rundt omkring, og for den som vil er det ikke vanskelig å få helgene til å gå.

Som formann i løpskomiteen hadde Kai den vanlige hodepina: -En kjempetreg påmelding til Drammensløpet (bare 20 påmeldte ved fristens utløp), og tilsynelatende en viss uvilje fra medlemmenes side til å hjelpe til som postmannskap. Noe som igjen antakelig slår ut i et redusert antall poster. Dette skulle det gå an å rette på! Fra tiden før jeg fikk min egen bil istand vet jeg av erfaring at det ikke er "fali" å stå post. Det er til sine tider kjempeøy. Mye mer moro enn å stå langs løypa som passiv tilskuer. Gjør Kai og løpskomiteen den tjenesten når det trengs folk til avviklingen av Høstløpet og spør om du kan hjelpe til. Og til deltakerne: -Meld dere på når dette leses. Fyll ut slippen og send den til rette vedkommende med en gang, og arrangørene vil miste hodepina.

Formannen tok ordet igjen og minnet om at det igjen er vognmerker på lager. Disse koster kr. 120,- pr. stk. Jakkemerker finnes også til 26,- kroner stykket. Disse er i stoff. Kassereren er også merkeselger.

Det ble snakket Danmarkstur og foretatt aftenens trekning. I medlemmenes ti minutter ble det etterlyst deler til bl.a. Ford, Chevrolet, Volga, Buick og Plymouth.

Ingen film i kveld, og møtet ble hevet ved halv ti-tiden.

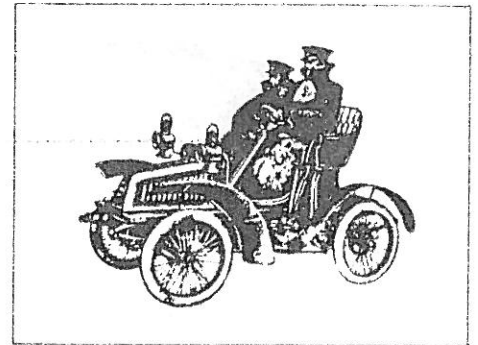


MK-DRAMMEN innbyr til

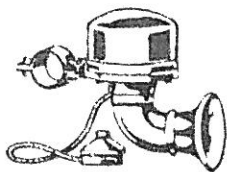
# HØSTLØP

søndag 19. august

HØSTLØPET er et alternativ til tidligere års "Lierdalen Rundt", og er åpent for deltagelse for eiere av kjøretøyer som er 30 år eller eldre, uansett hvilken klubb de måtte tilhøre.



- PÅMELDING skal skje skriftlig på nedenstående kupon, som sendes Kai Martinsen, Batteriveien 18, 3022 SOLBERGELVA innen 1/8-79. Det er BINDENDE påmelding, og ettermeldinger blir IKKE godtatt!
- STARTGEBYR er fastsatt til kr. 50,- pr. deltager, og betales på startstedet.
- START OG INNKOMST fra Tollhøden i Drammen (innkjøring i krysset Tollbodgt./ Hans Kiærs gt. v/Tollbodgt. 101)  
LØPET STARTER KL. 11.00 PRECIS!
- FREMMØTE 1 -en- time før start, d.v.s. kl. 10.00



- LØPSRUTE: Man kjører langs Drammensfjorden til Svelvik/Berger til Sande, videre over Klevjerhagen-Skooger-Fjellsveien-Frydenhaug tilbake til Tollhøden. Løpet er anslagsvis ca. 60 km. langt.
- PREMIER er satt opp til "et visst antall" av de best plasserte deltagerne. Dessuten får alle deltagere en minneplakett.

Det blir kiosk ved startstedet m/ salg av IS, PØLSER og MINERALVANN.  
MELD DERE PÅ I TIDE! LØPSKOMITEEN HÅPER PÅ GOD DELTAGELSE OG ØNSKER VEL MØTT TIL ET HYGGELIG LØP!

Send påmeldingskuponen snarest og INNEN 1. AUGUST til:-  
KAI MARTINSEN, Batteriveien 18, 3022 SOLBERGELVA

- Jeg tegner meg som deltager i HØSTLØPET 1979 med følgende kjøretøy:

..... (årsmod.) ..... (merke og typebetegnelse)

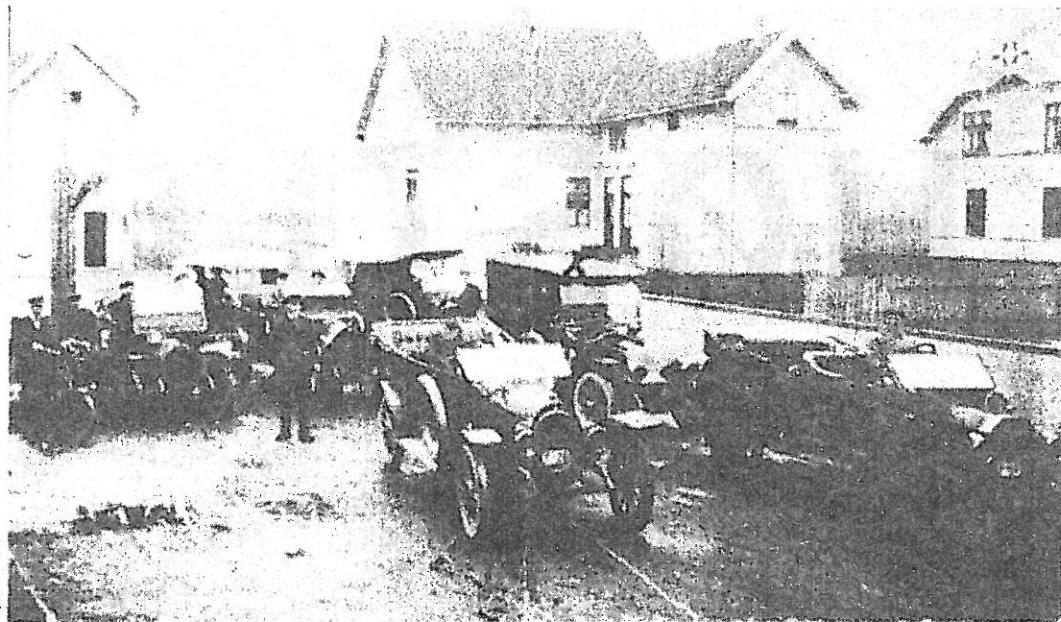
Navn.....

Adresse.....

startnr.

poeng.

Sakset fra DTGBB:



«Bilutstilling» i Sehesteds gate omkring 1915.

## Muntre glimt fra bilens middelalder

Da undertegnede, som er runnen av byen og distriktets første bil-fører, — dog selv uten egen automobil og sertifikat (det siste det samme som «lappen» i dag), nyss steg

inn i en av byens teknisk fullkomne og lukseriøse drosje-biler, mens gradestokken viste 23 drammensiske spesial-kuldegrader, — måtte jeg minnes.....

I dagens bil-messige fullkommenhet, kan man bare skru på «sentralvarens» styrke etter behov, og forvandle utendørstempen fra nevnle minus 23 til lun innen-bil-temperatur på det man måtte ønske. Til eks. rundt etpar og tyve behagelige varmegrader, (en forskjell på femti grader) — mens man synker tilbake i bløte seter, som meget vel kan konkurrere med dynene til «Prinsessen på erthen».

— Vel, jeg skal ikke utbrodere våre dagers avanserte biler videre, men heller berette litt om bilens spede barndom her i byen, hvor opphavet en tid var såvel sjåførlærer som bil-sakkyndig og bil-reparator.

For den som ikke vet det, rullet den første automobil i Drammens gater i det Herrens bil-år 1907. Da var det kun de ekte hestekrefter som trafikkert gatene, og deres nedfallspærer forurenset ikke, tvertom. Ikke før hadde en hest droppet sine frukter, før ivrige husmødre med feie-brettet høstet

nedfallett inn til beste for vinduspostens skrantende pottelblomster.

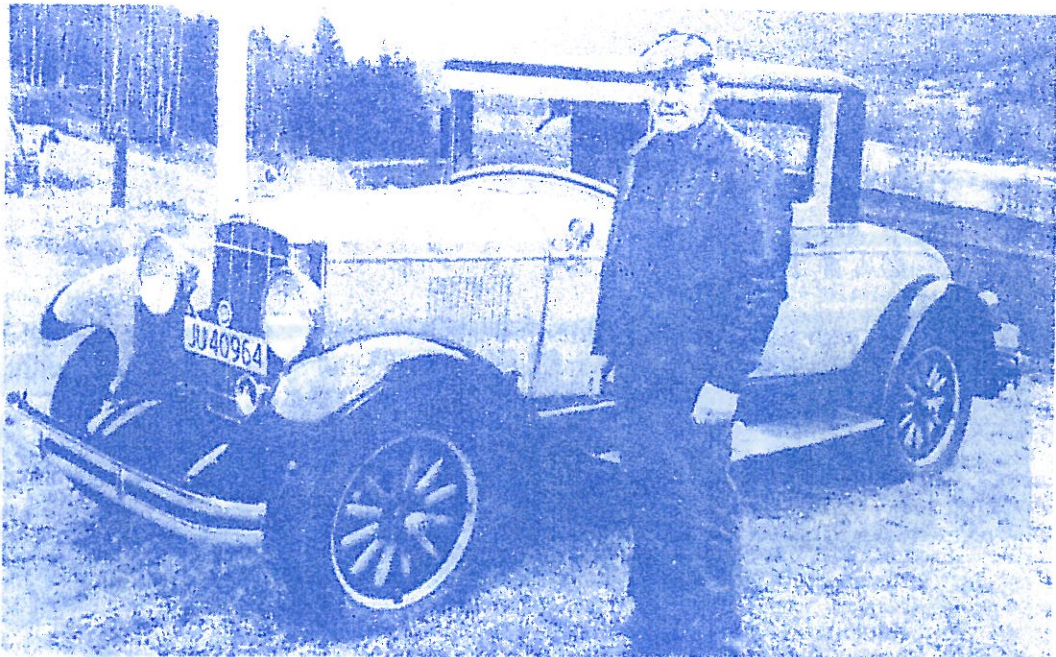
En hverdagslig start på en dag i barndoms-hjemmet i Sehesteds-gate begynte med å fyre opp under bryggepannen, før en viss herre hadde fått satt hoven i gulvet. Det var kun kokende vann som vekket en iskald automobil tillive igjen, etter en natt med etpar dusin kuldegrader i en gissen skur-garasje. Det var ikke noe som het frost-væske den gangen, og glemte man å tappe vannet når bilen ble parkert for natten, opplevde man den helt store katastrofen om morgenen med dyp-frossen radiator og vel så det!

Batteriet, som var festet utenfor på stiggrettet, måtte tas inn på kjøkkenet når kuldegradene var for ille, ellers var det dødt som i graven om morgenen. Når bryggepannens hete vann var fylt på radiatoren, var det å stille gass og tennings-hendlene (ofte på rattet) i startvennlig stilling, og s v e i v e!

Og det var ofte ingen spøk, «svinet», som sveiven ofte ble kalt, kunne slå tilbake, og det hendte med resultat av såvel håndledds-skader som blodige knokler!

— Litt av et syn var det å skue en av faders mange biler gjennom årene, en liten Citroen som kaltes «Mester Grå» en vinterdag, med påmontert stålski på forhjulene, og sjåføren emballert i lag på lag med varmende kløde-bon, leggenesurrer i «puttees» og «topplokket» beskyttet mot kulden med rene flyver-hjelmene.... Det var ikke kupé-biler dengang, og bærtbært og giret med håndbrems var festet utenpå bil-siden. — Selv om det var litt av en påkjønning å kjøre bil i byen den gang, så var det i hvert fall ett gode man ikke har i dag: Det var ingen andre biler man risikerte å kollidere med.... Vel, dette var noen vemodige tanker om dengang da bilen var ung.

Ole Beh



Mange arbeidstimer har gått med for å få satt istand denne bilen, men så har Thorleif Brøto i Gol fått seg en bil som ingen andre her i landet har maken til.

# Fra skraphaug til veteranbil

Hvor mange timer Thorleif Brøto i Gol har brukt for å sette i stand en 1928 modell Durant, har han ikke oversikt over. Tre år har det i hvert fall tatt fra han hentet bilen på en steinrøys i Ål og til han fikk den registrert for noen dager siden.

Bilen er en 6-sylindret to-seter Durant med 47 hester under panseret. Svigermorsetet gir plass til ekstra passasjer, men da bør vær-gudene vise seg fra god-siden.

Brøto behøver i hvert fall ikke regne med å få selskap

av samme type bil på norske veier. Antagelig må en helt over Atlanteren for å finne maken.



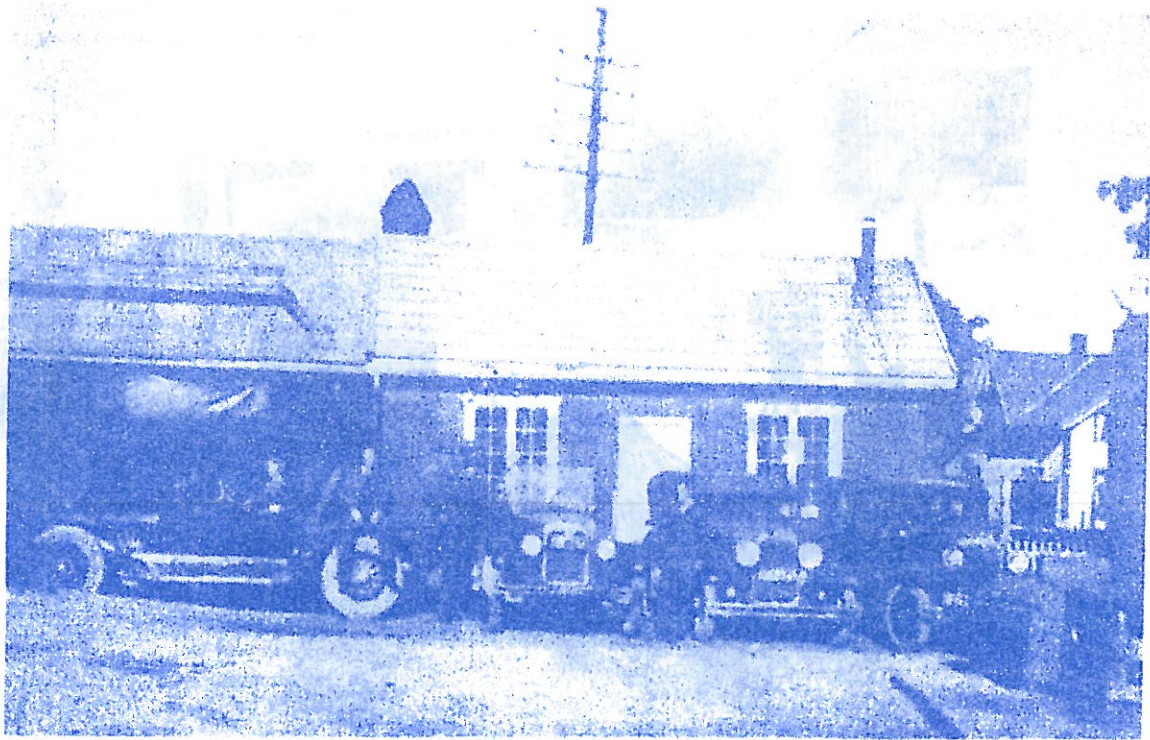
Ole Solli

Bilen er produsert i Amerika i 1928, men ble første gang registrert i mai 1929. Til Hallingdal kom den i 1947 og var i bruk til i slutten av 50-tallet. Da havnet den på en steinrøys i Ål, og der lå den nærmest som en skraphaug til Brøto

begynte arbeidet med å få den på hjulene igjen. Deler manglet og måtte bestilles fra Amerika, men en god del kunne ikke skaffes og måtte lages til.

Durant er et lite kjent merke her i landet, og i dag er det nok bare noen få i drift. Eneste to-seter av denne biltype blir nå å se på veiene i Gol.

Thorleif Brøto har også en 1931-modell Buick som snart er ferdig restaurert. Bare den siste finpussen står igjen før den kan presenteres like fin og blank som Durant'en.



# Jubileum hos Hokksund Auto

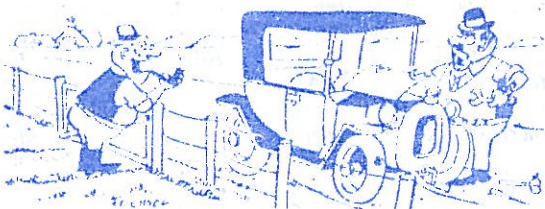
Det var en gang — da så Hokksund Auto A/S slik ut. Bildet ovenfor er tatt i 1933, ti år etter at grunnleggeren Peder O. Langebro startet med bilverksted. Årets modell av Chevrolet står ytterst til høyre på bildet. Kranvognen til venstre med Peder O. Langebro ved rattet er en Cadillac 1917-modell.

og den ble kjøpt av direktør Solberg ved Vestfos Cellulose, og han brukte den som privatvogn med «svigermorsete». På skjermen av kranvognen sitter mannen som kjøpte Chevrolet'en til høyre, reisende Johnsen ved Kefas i Drammen. Deretter følger Hellik Bilstad, i dag verkstedleder hos Isberg i

Drammen, mens fjerdemann heter Kåre Skistad.

Bygningen som fortsatt står ved Langebro ble fraflyttet i 1937 da firmaet tok i bruk nytt verksted ved Sundmoen. Som kjent holder firmaet i dag til på samme sted, der det for halvannet års tid siden tok i bruk moderne lokaler.

For veteranvogninteresserte kan firmaets daglige leder, Leif Langebro, opplyse at Cadillac'en, som ble brukt som kranvogn, dessverre ble hogget under krigen. Motoren gikk til en rutebil som trafikkerte Bingen med generator, og understellet ble traktortilhenger på Austad gård i Drammen. — Ja, tenk om vi hadde hatt denne bilen i dag, sukker Leif Langebro.



— Nei det er ikke den første bilen jeg ser, men den minner svært mye om den...



# DRAMMENSLÖPET

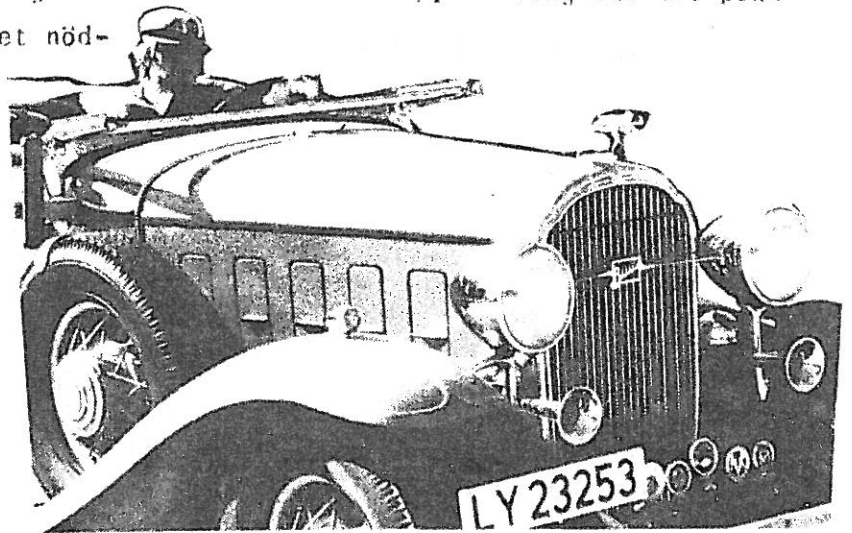
# '79



Så er da "Drammensløpet 1979" gått over i historien, og MIK-Drammen kan protokollføre nok et arrangement som vellykket.

Løpet var forøvrig det sjette i rekken, og dagen for det tradisjonelle hovedarrangementet var søndag 20. mai. At mai ikke nettopp har vært storsinnet og gavmild hva sol og varme angår har vel de fleste erfart, men på løpsdagen var det som om værgudene på en måte ville "gjøre opp for seg"; ihvertfall ble det både sol og forholdsvis fin temperatur helt fra det første daggry.

Ialt 27 deltagere stilte til start (etter en uvanlig treg påmelding), og av disse var hele 5 motorsykler. Og presis (som vanlig!?) på slaget 11 trillet start nr. 1 ut porten på Drammen Campingplass på Åssiden (hvor både start og innkomst foregikk) og la i vei på den ca. 70 km. lange løpsruten som gikk gjennom Drammen sentrum mot Gullaug, Spikkestad, Røyken, Åros, Sætre, Klokkarstua og tilbake langs Drammensfjordens østside på Grimsrudveien. 5 poster måtte deltagerne innom underveis (opprinnelig var det planlagt 7, men mannskapsmangel gjorde det nødvendig å redusere tallet), og de fleste kom hederlig gjennom de artige og varierte oppgavene. Og ca. to timer etter start begynte de første kjøretøyene å komme i mål etter en fin tur i godværet og de naturskjønne omgivelsene. Et nytt innslag i opplegget ble forsøkt



OVER: Tore Ødegaard, Sandefjord ble nr. 2, etter først å ha vært gjenstand for en beklagelig forveksling med sin "navnebror"....



TIL VENSTRE: Avisen "Fremtiden" utropte med stor overskrift denne ekvipasjen til vinner (!); det de mente å si var at det var beste lokale deltager.



ved innkomst, der deltagerne besvarte endel spørsmål om løpet for å hjelpe arrangørene til å gjøre opplegget ennå bedre (om det da er mulig...) Ved mål var det denne gang sørget for både pølser og mineralvann (gratis til barna i deltagerbilene).

Litt over kl. 15 var resultatlisten utregnet, og spenningen kunne utløses. Vinner av DRAMMENSLØPET 1979 ble Aage Kaupang, Larvik med 1931 Ford Coupe, som sikret seg sitt første napp i Rundtom Kafeteria's vandrepremie. En "miss" av formannen (han beklager meget) ved premieutdelingen var forvekslingen av de to Tore Ödegaard'ene; slik at 2. premien til å begynne med ble gitt til feil mann. Det hele ble imidlertid rettet opp, men noe pinlig må det allikevel sies å være...

En pokal burde vel løpskomiteens formann - Kai Martinsen - hatt, for nok et prikkfritt arrangement! Tilslutt gratulerer vi Kaupang med seieren!

ref.

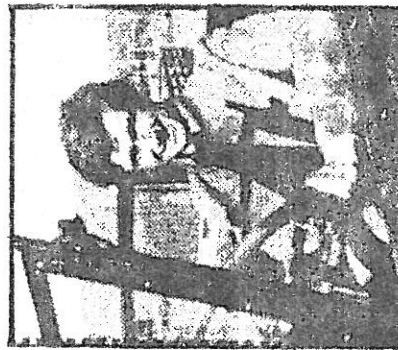
### FULLSTENDIG RESULTATLISTE:

1. (13)	Aage Kaupang, Larvik	Ford A Coupe 1931	78 poeng
2. (15)	Tore Ödegaard, Sandefjord	Buick Victoria Cabr. 1932	77 "
3. (19)	Arild T.Karlsen, Lierskogen	Buick Master Touring 1929	73 "
4. (21)	Per Gran-Henriksen, Lier	Buick Sedan 1935	69 "
5. (26)	Jan Sandholt, Krokstadelva	Chevrolet Touring 1927	67 "
6. (10)	Arne Björn Hoel, Oslo	Indian Big Chief 1000 cc 1946	66 "
7. ( 9)	Jan T. Woldstad, Hokksund	Hupmobile Touring 1920	63 "
8. (17)	Egil Gunnarsrud, Drammen	Chevrolet Touring 1929	60 "
9. (27)	Per Kolstad, Oslo	Harley-Davidson 1000 cc 1939	59 "
10. (16)	Oddleif Kvålseth, Solb.elva	Henderson 1000 cc 1917	58 "
11. (12)	Alf Bryhn, Spikkestad	Plymouth Sedan De Luxe 1934	57 "
11. ( 6)	Per Löken, Oslo	Chevrolet Master sedan 1936	57 "
11. (22)	Erling Thorbeck, Drammen	Essex Super Six roadster 1929	57 "
14. (25)	Ragnvald Ödegaard, Drammen	Chevrolet Touring 1926	56 "
15. ( 7)	Per Bakke, Kongsberg	Lincoln Limousine 1930	52 "
16. (11)	Thorolf B.Andersen, Drammen	Mercedes-Benz 230 cabriolet	51 "
17. (20)	Ola Hegseth, Oslo	Ford V8 Fordor 1938	50 "
18. (14)	Finn Torgersen, Mjøndalen	Locomobile Jr. Eight 1925	49 "
18. (24)	Bjarne Traet, Sundbyfoss	Chevrolet Standard 1934	49 "
20. (18)	Svein Burvald, Spikkestad	Franklin "145" Sedan 1931	48 "
21. ( 2)	Gunnar Kristiansen, Mjøndalen	Rockne Sedan 1933	46 "
21. (23)	Gunnolf Larsen, Mjøndalen	Zündapp K-800 800 cc 1938	46 "
23. ( 5)	Odd Arne Amlie, Veløy	Harley-Davidson 1000 cc 1925	40 "
23. ( 1)	Finn Bryhn, Spikkestad	Essex Terraplane De Luxe 1933	40 "
25. ( 8)	Tore Ödegaard, Drammen	Ford A Town Sedan 1930	31 "
26. ( 4)	Arne W. Hansen, Sandefjord	Ford T touring 1924	30 "
27. ( 3)	Rolf Viktor Hansen, Hillestad	Buick Special Sedan 1936	26 "

Tallet i parantes er startnummeret. Det var premier til de 7 første på listen; dessuten fikk samtlige deltagere en deltagerplakett til minne om løpet.

# Bilvrak ble kjøretøy av edleste merke!

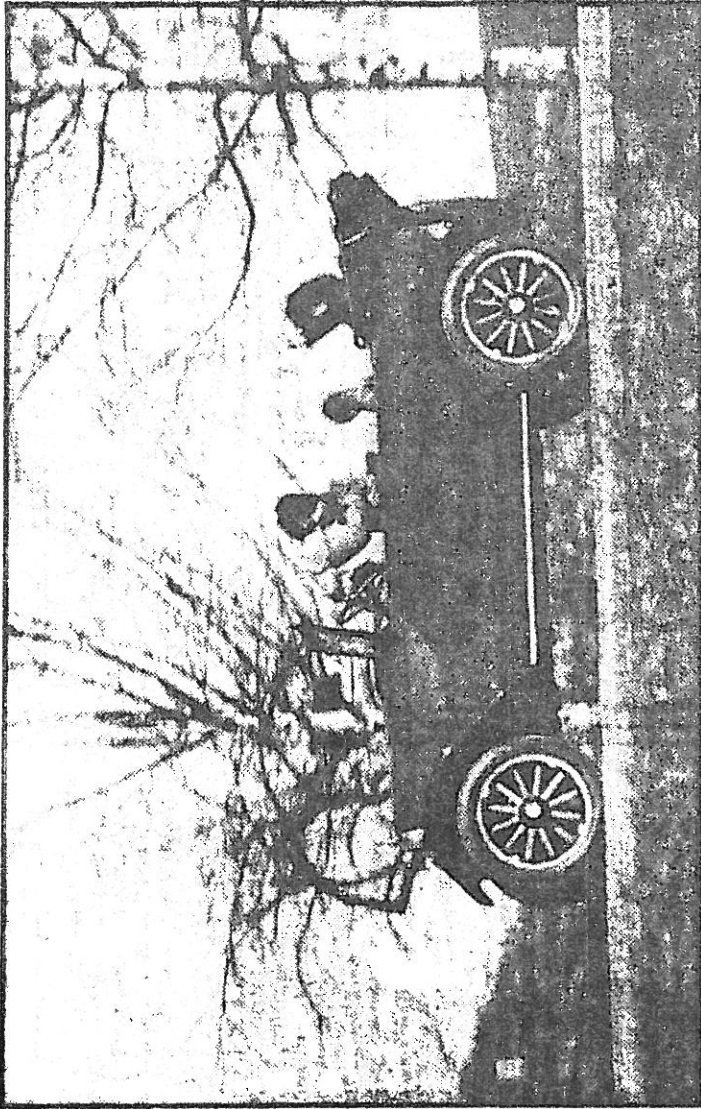
For et syn! Arge tanker om privatbilismen til side, en må bare gi seg ende over. Kjøretøningen er av riktig fint gammel merke, en Overland Whippet 1927-modell. Blå og svart med kalesje, skinnende nylakkert i ettermiddagssola. Ruller bedagelig på vakre eikehjul, gjennom belgende landskap på Hoff i Vestfold. Folk langs veikanten vinker og kommer med begejstrede utrop. De vinker igjen, den stolte bilfører Arvid Lian og de to lyshårede småjentene, nå lomfrutur i familiens Overland, produsert i Toronto, Canada for 52 år siden.



For fem år siden fant Arvid Lian et bilvrak i et uthus. I dag har han Biltilsynets ord for at det knapt fins maken til bil!



Det sjeldne kjøretøyet vekker begejstret oppsikt når Arvid Lian tar familien med på biltur på Hoff i Vestfold.



Arvid Lian er verktøymaker av yrke, og har sjøl bygd veteranbilen opp fra den minste skrue.

yrke, og har gjort det meste på bilen sjøl, så nær som de skinntrukne setene. De har en sadelmaker sørget for.

**FEM ARS ARBEID**

Det er fem år siden Lian fant bilvraket i et uthus i Horten. — Bilen var i en elendig forfatning, og var meldt til hogging. Jeg tok bilvraket med meg hjem i garasjen. Og etter fem års fint håndverk — i alle ledige stunder — er Lian i dag eier av en veteranbil av edlesite merke. — Jeg fikk tak i en instruksjonsbok i Sverige. Så begynte jeg med å plukke bilen helt fra hverandre, ned til minste skrue. Ramma ble sandblåst og galvanisert. Og hver eneste eike tok jeg ut av navene. Bidekkene, som er tro kopier av de originale, skaffet jeg fra en fabrikant i Brasil. Deler som foringer og bolter har jeg laga sjøl. Alt treverket, både hjulene og stigbrettet, er i eik. Treet har jeg skåret og hogd på farsgården. Lyktglassene var faktisk intakt, og bremsene er helt fantastiske, til så gammel bil å være. Selve styringen er uhyre finjustert, og en må være varsom med å dreie for hardt på rattet. Jeg har selv vært nær ved å kjøre i grøfta. Motoren er nyoverhøit, som fabrikkny og med nye stempler. Så

AV LONE HANSEN og GEIR BØLSTAD (foto)

— Biltillsynet i Horten hadde aldri sett maken til bil. Den passerte helt uten anmerkninger, forteller Arvid Lian, og klapper stolt den formfullendte kjøredoningen. Og dette prakt eksemplet av en veteranbil, med registreringsnummer KZ 26775, verken hoster eller koker over. — De 31 hestekrefter kan presses opp i 80 kilometer i timen, men vi trives best med en gjennomsnittsfart på mellom 50 og 60 kilometer i timen. Og det tør jo passe tempo for en søndagsbiltur med kalesjen nede, mener Lian.

Veteranbilen, som Lian oppbevarer i garasjen hjemme på Hoff, er en studie verdt. Med formål på panseret, originale lyktglass, og bensinmåler bak. Lian løfter lokket på panseret, og viser vakuumbakken, som gjør nytte som bensinpumpe. Bilen har fire resylinders motor, og bladfiører foran og bak. Under forsetet er det redskapsrom med blant annet en original hjulnøkkel.

Hva bilen er verdt vil ikke Lian ut med. — Jeg er verktøymaker av

nå ser hele familien fram til søndagsturene i sommer, sier Lian, som kjører en Citroën til hverdags. Lian er medlem av Motorhistorisk Klubb i Drammen, som i dag har mellom 60 og 70 aktive medlemmer. Så vidt Lian kjenner til fins det bare en bil maken til hans i Norge. Og Lian har nye planer

klare allerede. Han har skaffet seg to nye bilvrak som skal stables på hjul, to Overlandere, 1928- og 1929-modell.

# ZÜNDAPP-DATA

Modellbetegnelse	DK 200	KK 200	K 350	DB 200	DEK 200
Byggeår	1935	1936	1935-36	1935-40/1947-51	1936-38
Firetakt/totakt	2	2	2	2	2
Sylinderantall	1	1	1	1	1
Sylinderarrangement	stående	stående	stående	stående	stående
Slagvolum	198	198	349	198	198
Boring/slag	60/70	60/70	75/79	60/70	60/70
Effekt ved turtall	7/3850	7/3850	12/3700	7/4000	7/3850
Smøring	oljeblanding	oljeblanding	oljeblanding	oljeblanding	oljeblanding
Forgasser	Grætzin/Bing 200	Bing 200	Amal/Bing 220	Bing 200	Bing 200
Tennning	Batteri - tennning	Batteri - tennning	Batteri - tennning	Batteri - tennning	Batteri - tennning
Lys	6V/50W	6V/50W	6V/50W	6V/50W	6V/50W
Primærdrift	kjede i olje	direkte	direkte	kjede i olje	kjede i olje
Clutch	flerskive	enskive	enskive i olje	jurid/lamell	jurid/lamell
Gearkasse	kjo	kjede	kjede	kjo	kjo
Antall gear	3	4	4	3	3
Gearsjaltning	hånd på tank	kulekopling	kulekopling	hånd på tank	hånd på tank
Sekundærdrift	kjede	kardan	kardan	kjede	kjede
Starter	kick	kick	kick	kick	kick
Forgaffel	trapez, blekkpresset, friksjonsdemper	trapez, blekkpresset, friksjonsdemper	trapez, blekkpresset, friksjonsdemper	trapez, blekkpresset, friksjonsdemper	trapez, blekkpresset, friksjonsdemper
Rammetype	pressede stålplater	pressede stålplater	pressede stålplater	smidde deler/u-stål	pressede stålplater
Dekkdimensjon	19x3	19x3	19x3,5	19x3	19x3
Brems	trommelbrems	trommelbrems	trommelbrems	trommelbrems	trommelbrems
Sete	sadel m/2 fjærer	sadel m/2 fjærer	sadel m/2 fjærer	saddelsadel m/2 fjærer	saddelsadel m/2 fjærer
Tankinnhold bensin/olje	12,5	12,5	12,5	12	12
Vekt	117	132	157	117	125
Topphastighet	60	80	95	55	55
Bensinförbruk 1/100 km	2,5	3	3,7	2,5	3



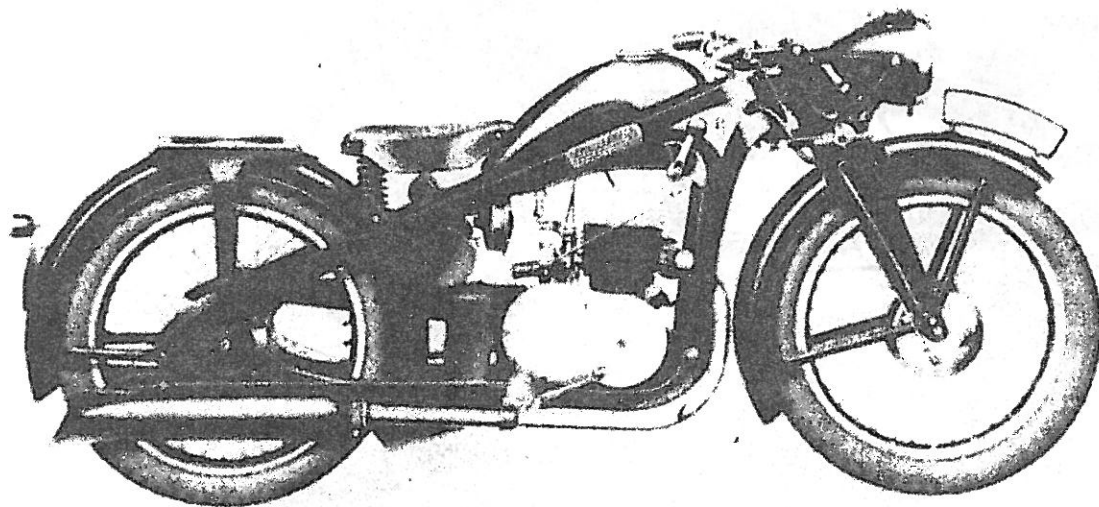
# FRITZ NEUMEYER og ZÜNDAPP - werke (5)

OVERSATT OG TILRETTELAGT AV PER LØKEN

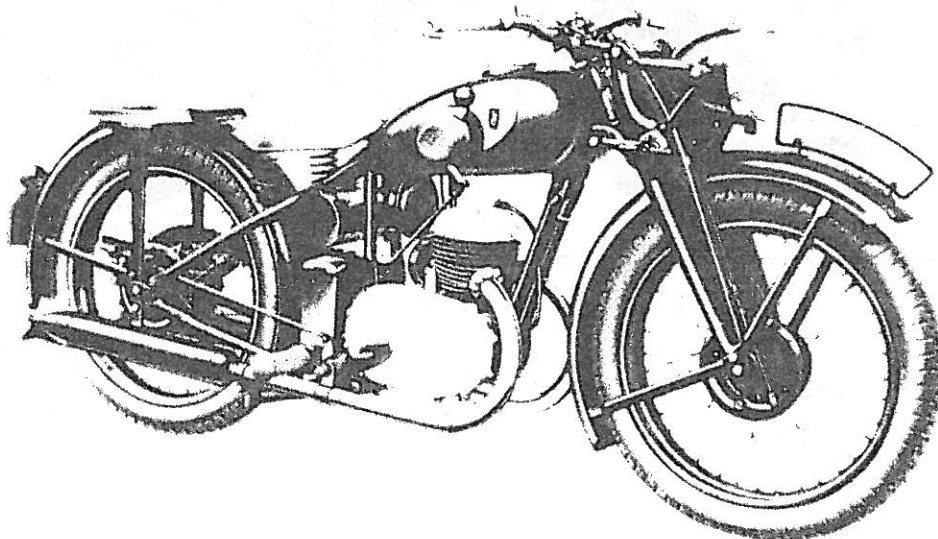
Det var først i 1933 at Neumeyer skulle få benyttet sine fabrikker fullt ut; fabrikker som han og hans far så nøye hadde planlagt og bygget på slutten av 20-tallet. Også servicenettet ble kraftig utbygget, slik at det nå ble mulig å få skikkelig service på syklene over hele Tyskland.

Den raske tekniske utvikling vi hadde i disse årene førte til at alle konstruksjoner måtte kontinuerlig forbedres. En av Zündapp's forbedringer kom med en ny to-taktsmotor, et nytt prinsipp i forbindelse med fylling av sylindere. Selve prinsippet vil fet føre for langt å gå inn på her, men det førte til en bedre termisk virkningsgrad på motoren. Imidlertid ble det hele stanset p.g.a. noen patentrettigheter, og først tatt opp igjen på 1960-tallet!

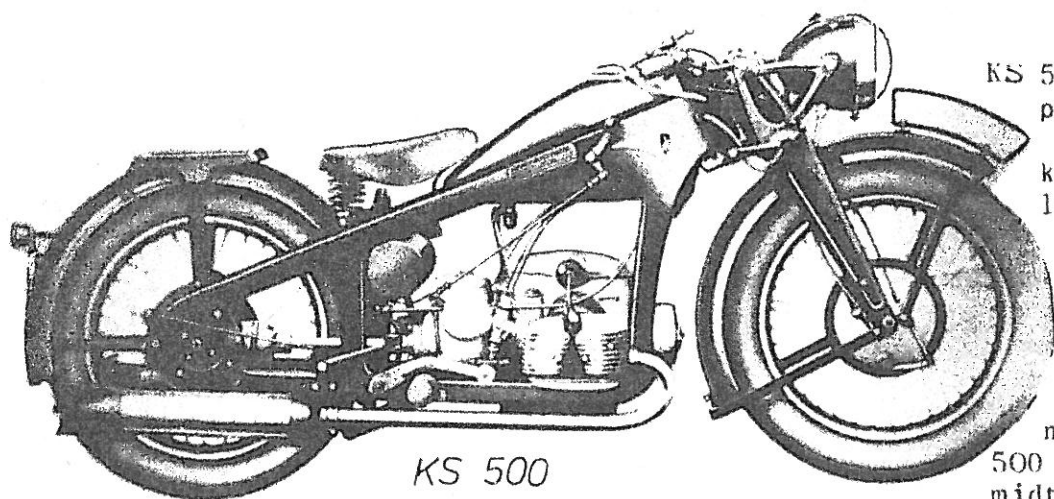
I 1935 var det derfor bare 5 grunnmodeller på Zündapp's program: Derby 200 og kardamodeller fra 200-800 ccm.



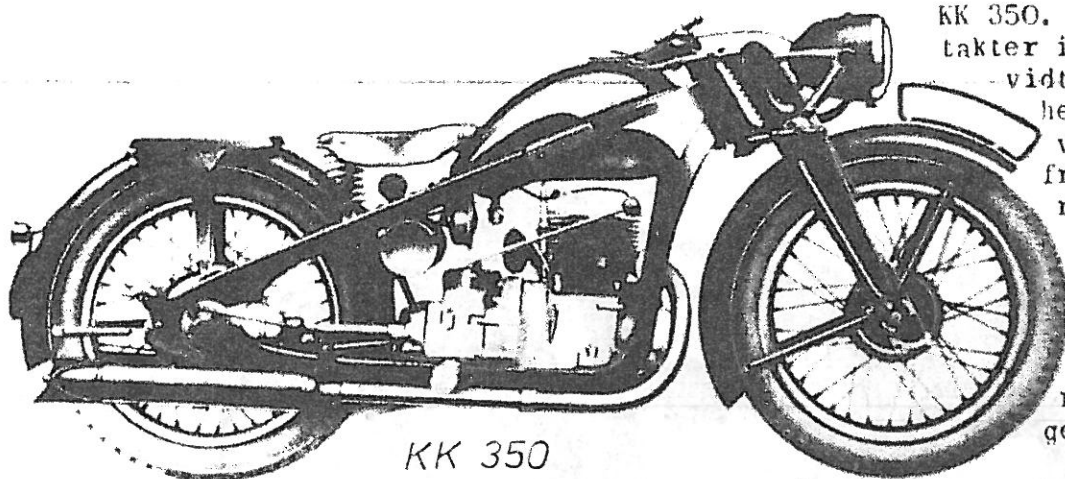
DK 200. Dette var en Derby 200 motor (to-takt) bygget inn i en stålblekkramme. Her fremdeles med utvendig svinghjul og kjededrift.



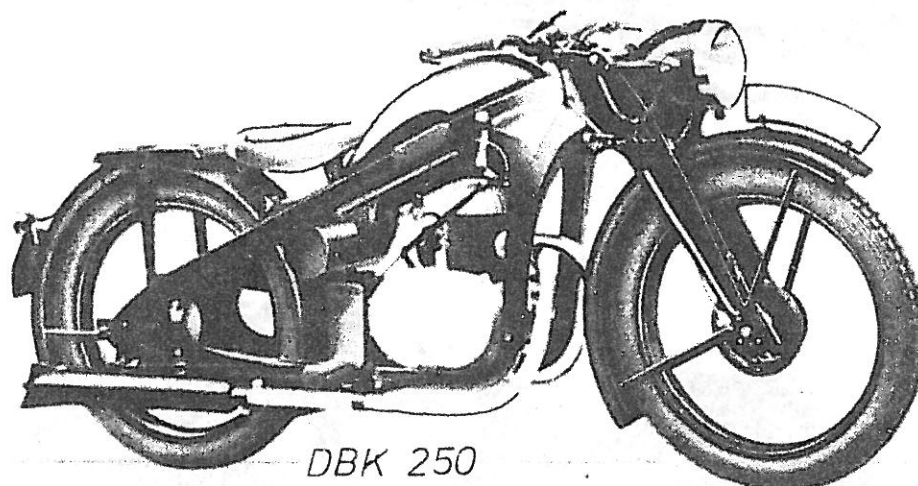
DB 200. En annen Derby-utgave var DB 200. En sykkel som igjen kunne leveres i en rekke utgaver. Som vi ser med en "gammeldags" rørramme. Denne sykkelen ble satt i produksjon igjen også etter krigen.



KS 500. I 1936 ble KS 500 presentert, som den første sykkelen i en ny rekke. Dette var en sportslig sykkel med toppventilert tosylindret firetakter, utstyrt med to forgassere og kjededrift. For første gang ble hånd/fotsjaltingen tatt i bruk. Zündapp nr. 150 000 var en KS 500 som ble produsert i midten av 1936.



KK 350. Ellers kom en ny firetakter i 1936, KK 350. Forsåvidt var ikke dette noen helt nyskaping. Motoren var velkjent, den kom fra K 350. Derimot var rammen og utstyret nytt, noe som gav sykkelen langt bedre kjøreegenskaper enn tidligere. Dette var forøvrig den siste store ensylinderen fra Zündapp før krigen.



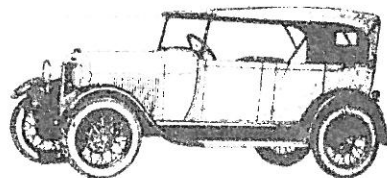
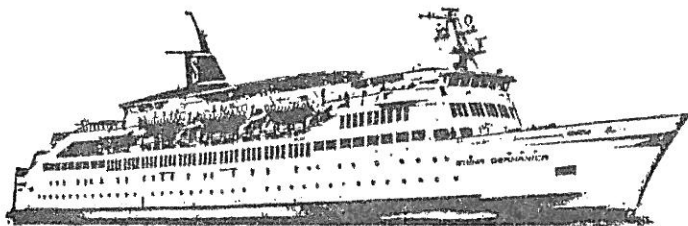
DBK 250. Derby-modeller fantes det som nevnt mange av. Her er nok en variant, DBK 250, som ble bygget i 1937-40. Her er motoren fra en DB 250, men på nytt ser vi den plassert i den nye stålblekkrammen. A propos rammen: Et problem for Zündapp-folk synes å være å fastslå typen (noe jeg godt kan forstå). Imidlertid viser det seg at rammen kan fortelle mye. Stålblekkrammer som er avrundet bak bakhjulsenteret ble benyttet på alle OK-, K- og KS-modeller, unntatt KS 750 og KS 601 som kunne ha forskjellige rammer. Rammer som går ut i en spiss bak bakhjulsenteret tilhører KK-, DK-, DEK- og KKS-modellene.

Årene 1933-38 hadde vært både gode og dårlige år for Zündapp. Dårlige fordi grunnleggeren Fritz Neumeyer døde i 1935. Utviklingen av nye maskiner gikk imidlertid videre, og hans sønn ledet firmaet bra. Så bra at fabrikken solgte nesten 28 000 sykler i 1937. Slike tall hadde de ikke vært oppe i siden storhetstiden i slutten av 20-tallet.

# ZÜNDAPP-DATA

Modellbetegnelse	KS 500	KKS 500	DK 250	DBK 250
Evsgeir	1936-39	1937-39	1937-40	1938-40
Firetakt/totakt	4	2	2	2
Sylinderantall	2	1	1	1
Sylinderarrangement	bokser	stående	stående	stående
Slagvolum	196	349	247	247
Boring/slag	69/66,6	75/79	67/70	67/70
Effekt ved turtall	24/5200	11/3750	8,5/3350	8,5/3350
Smøring	sirkulasjonssmøring	oljeblanding	oljeblanding	oljeblanding
Forbasser	2 Amal	Bing 220	Bing 220	Bing 220
Tenning	batteri - tenning	batteri - tenning	batteri - tenning	batteri - tenning
Lys	6V/50W	6V/50W	6V/50W	6V/50W
Primærdrift	direkte	direkte	kjede i olje	kjede i olje
Clutch	flerskive i olje	flerskive i olje	Jurid/Larell	Jurid/Larell
Geerkasse	kjede	kjede	kjo	kjo
Antall gear	4	1	1	1
Gearsjaltning	kombinert hånd/fot	kulekopling	hånd på tank	hånd på tank
Sekunderdrift	kardan	kardan	kjede	kjede
Starter	kick	kick	kick	kick
Ramme type	pressede stålplater	pressede stålplater	småde deler/u-stål	pressede stålplater
Forgeffel	trapez, blekkpresset, trapez, blekkpresset	trapez, blekkpresset	trapez, blekkpresset, trapes, blekkpresset,	trapez, blekkpresset, trapes, blekkpresset,
Dekke dimensjon	19x3,5	19x3,5	19x3	19x3
Bremser	trommelbremser	trommelbremser	trommelbremser	trommelbremser
Sete	gummisadel m/2 fjærer	gummisadel m/2 fjærer	gummisadel m/2 fjærer	gummisadel
Tankinnhold bensin/olje	12,5	12,5	12	12,5
Vekt	155	154	120	124
Topp hastighet	130	95	90	90
Bensinforbruk 1/100 km	4	4	3	3

# DANMARKSTUREN



For de som vil delta i den planlagte turen til DANMARK og Nordjysk Vintage Motor Clubs løp i Flauenskjoldtraktene lørdag 25. august, er opplegget som følger:-

AVREISE fra Vippetangen (utstikker 2) i Oslo med Stena Line FREDAG 24. AUGUST KL. 19.00. VIKTIG: Fremmøte s e n e s t e n t i m e f ø r a v g a n g ! ! !

PRISER: Nedturen koster pr. person for voksne kr. 100,- og for barn kr. 50,-. Barn under 6 år reiser gratis.

Transport av bil koster maximum kr. 100,-, men hvis vi greier å stable på beina 14 kjøretøyer, reduseres prisen vesentlig. Vi forhåndsberegner derfor kr. 50,- pr. kjøretøy, og utjevner prisen etter deltagerantallet.

Lugarplass koster: 4-sengs kr. 38,- pr. seng. 3-sengs kr. 42,- pr. seng. 2-sengs kr. 56,- pr. seng.

HJEMREISEN koster omtrent det samme enten man velger å bruke Larvik-Fredrikshavn eller Stena Line til Oslo.

Da endel av de som skal delta ønsker å bli et par dager ekstra i Danmark blir i k k e hjemreisen ordnet av klubben, men etter det som opplyses på reisebyrået, er det ingen sak å komme med ferjen så sent i sesongen.

INNLOSJERING: Vi er invitert som gjester hos våre danske venner privat fra lørdag til søndag. De som ikke skal hjem igjen på søndag, har bestemt seg for å ta inn på en dansk KRO som jo også skal være meget hyggelige.

BINDEDE PÅMELDING med FORSKUDDSBETALING (finregning etter hjemkomst) sendes Tore Woldstad, Loesmoen, 3300 HOKKSUND innen 20. juli.

SPØRSMÅL vedrørende turen besvares i telefon (03) 75 20 66 (Tore Woldstad), og det må skje i tiden kl. 18 - 20.

Vel møtt til en hyggelig tur!

Hilsen styret.

**TORE WOLDSTAD Loesmoen 3300 HOKKSUND**

Jeg/vi melder oss på til Danmarkstur/veteranbillöp.

Antall voksne: \_\_\_\_\_ a kr. 100,-..... kr.....

Antall barn: \_\_\_\_\_ a kr. 50,-..... kr.....

Antall barn under 6 år: \_\_\_\_\_ (gratis)..... kr..... (gratis)

Antall bil/mc: \_\_\_\_\_ a kr. 50,-..... kr.....

OPPLYSNINGER TIL LÖPSARRANGÖRENE:

SUM KR.....

Bil/MC, merke:..... type:..... Årsmod.:.....

Eierens navn:.....


Førerens navn(hvis ikke eieren selv kjører).....

Adresse:.....

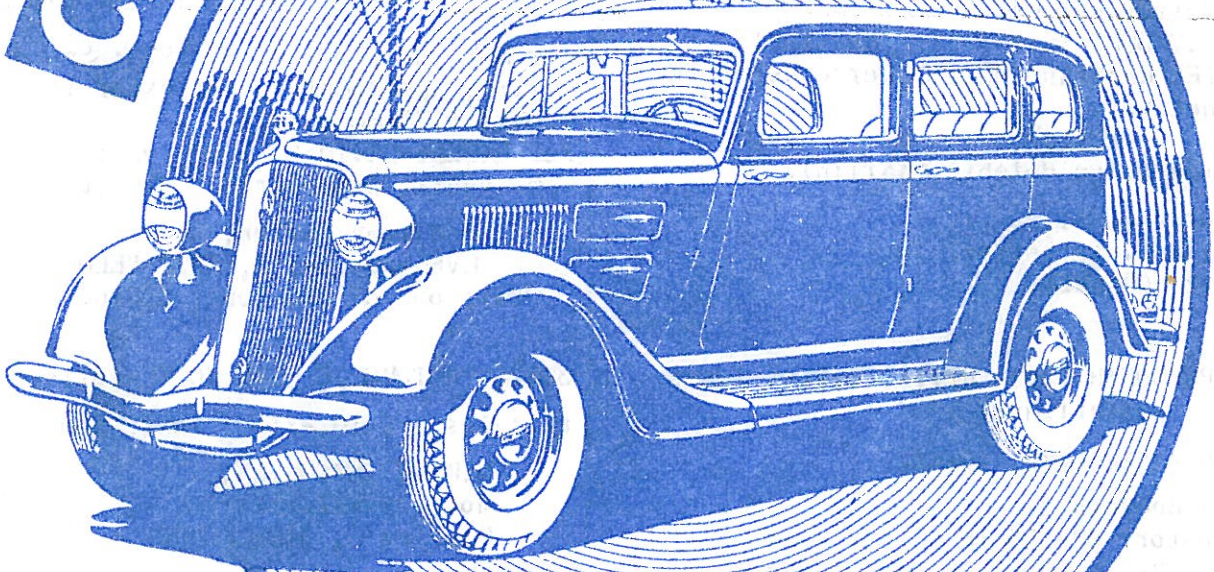
Telefonnummer:.....(priv.).....(arb.)

NB! Fyll ut kupongen så nøyaktig som mulig, og send den sammen med forskuddsbetalingen INNEN 20. JULI!





# CHRYSLER-PLYMOUTH 6



KVALITETEN,  
PRESTATIONEN OCH  
TILLFÖRLITLIGHETEN  
SÄKRAD GENOM PROV...

Varje princip, varje liten detalj i de nya Chrysler-Plymouth har föregåtts av de mest ingående prov. 1934 års Chrysler-Plymouth bjuder Er konstruktiva finesser såsom »flytande kraft» individuellt fjädrade framhjul, helsvetsat stålkarosseri, hydrauliska bromsar och lågtrycksballongringar. Ingen annan vagn i samma låga prisklass kan ge Er alla dessa finesser.

Chrysler-Plymouth, liksom Chrysler Motors övriga märken, sammansättes vid A-B Svenska Billfabriken moderna verkstäder i Stockholm och säljes av auktoriserade återförsäljare över hela landet.

Huvudförsäljare för Stockholmsdistriktet:

**JÖNKÖPING**  
Bilpalatset, Skolgatan 15  
Tel. 81

**UTSTÄLLNING  
I STOCKHOLM:**  
Strandvägen 7 a  
Tel. 23 18 15

**PHILIPSONS  
AUTOMOBIL  
A-B**

**BILPALATSET**  
St Erikagatan 117  
Tel. Nannanrop  
»Bilpalatset»

**LINKÖPING**  
Ågatan 23  
Tel. 34 11