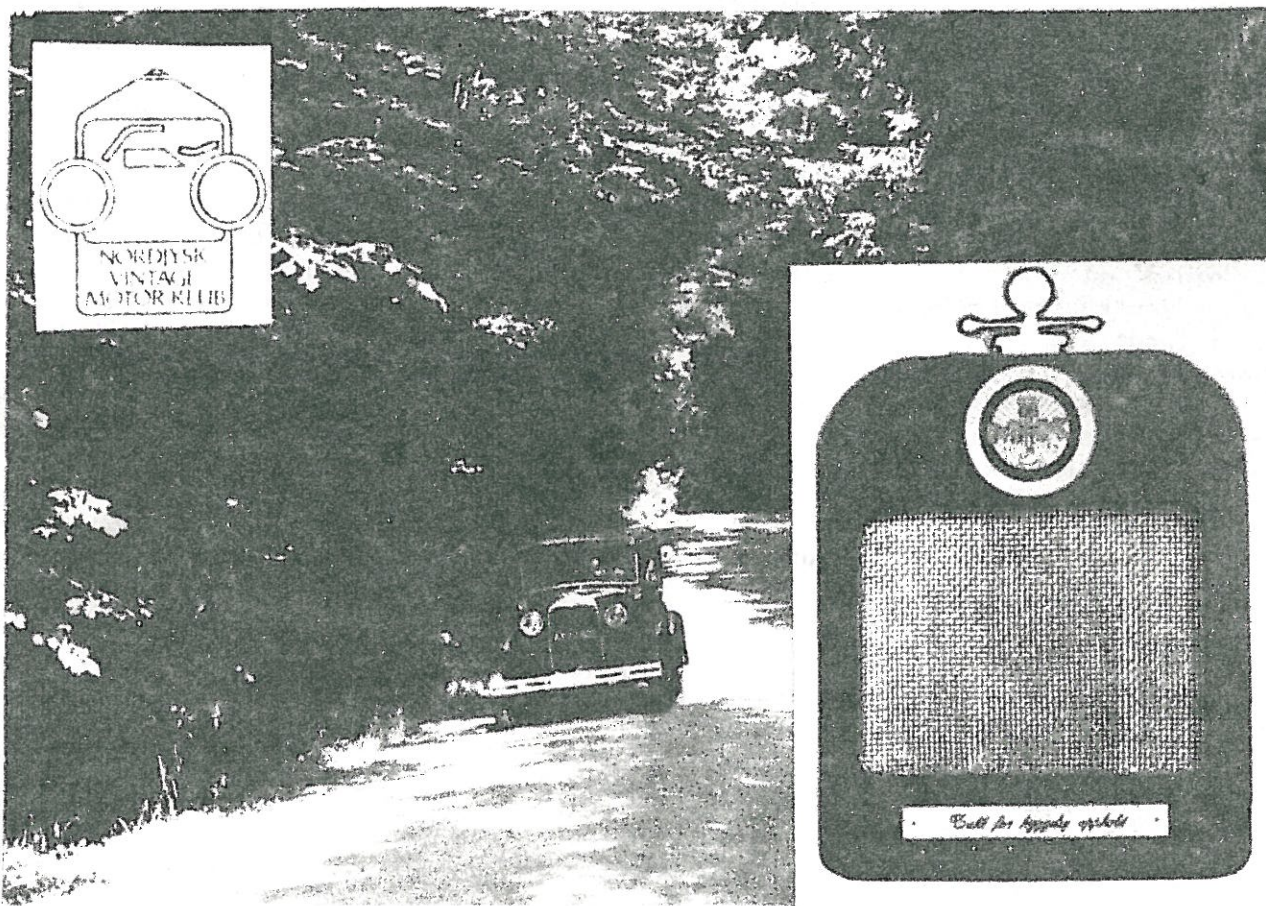


8 79

# motor

## HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

# motor HISTORIKEREN

Organ for  
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

Redaktør: Øivind Langeland

## LITT REDAKSJONELT

Det er vel ingen i våre kretser som nå er uvitende om at undertegnede ønsker (og akter) å trekke seg tilbake som redaktør av det herværende åndsprodukt. At min avskjedsbegjæring avstedkom en viss hodepine innen styret er vel ingen overdrivelse; -det virket som man anså det som en vrien oppgave å finne noen til å ta over redaktørvervet, og man tagg og ba om at jeg måtte fortsette, -dog uten å innhente noen løfter i den anledning. Vår arme  løp som en avsindig i øst og vest, og var til og med i sin nød innom sosialkontoret.....! Forgjeves. Alf bet negler!

I ellefte time fant han løsningen. Nærmere enn han kunne ane, nemlig på Spikkestad,- praktisk talt rett utenfor sin egen trapp! Vår trofaste og utmerkede speaker ved utallige arrangementer gjennom en årrekke -William Kjos- sa seg villig til å overta redaktørfunksjonen, og formannens neglebiting opphørte i samme stund som William mælte sitt "ja".....

En nærmere presentasjon av William skal vi forsøke å komme tilbake til i et av de numrene som gjenstår dette året. La oss imidlertid röpe at William ønsker å bekjenne en viss uvitenhet om temaet gammelbil/mc, -at han altså (foreløpig) er nokså "grønn" på dette feltet og dermed avhengig av all den bistand han kan få. Det innebærer den konsekvens at vi a l l e s a m m e n heretter må bidra med stoff i langt større utstrekning enn hva hittil har vært tilfellet. Nå er det altså sagt, så kom nå ikke og si at dere ikke har fått beskjed..!

Forøvrig er det fra styret antydnet en endring i utgivelsesfrekvensen, og heretter -d.v.s. fra årsskiftet- vil det sannsynligvis bli avis bare 5 ganger pr. år. Den endelige beslutning om dette, samt abonnements- og lössalgs-pris, redaksjonsadresse o. l. skal vi komme tilbake til på slutten av året.

(overströket ord: = formann )

Ö.L.

## forsiden

Vi syntes at et bilde fra "Vendsysseltur 1979" kunne være et passende forsidebilde til dette nummeret, og ser altså her en av de danske deltagerne - forövrig en lukket A-Ford - i typiske danske omgivelser under mektige "böge-trækroner". Bildet har "vår utsendte" -Ivar Engerud- tatt.

Ellers har vi "spedd på" med Nordjysk Vintage Motor Klub's stilige merke oppe i övre venstre hjörne, og i nedre höyre hjörne har vi plassert MHK's minnegave til danskene, - en "radiator" med vårt eget emblem samt et messingskilt med teksten "takk for hyggelig opphold". Mer fra Danmarksturen finner du på sidene 9 - 10 - 11 og 15.

# MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

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



## STYRET:

FORMANN:	Alf Bryhn jr.,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf. -
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000 DRAMMEN,	tlf. 83 68 21
SEKRETÆR:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020 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:

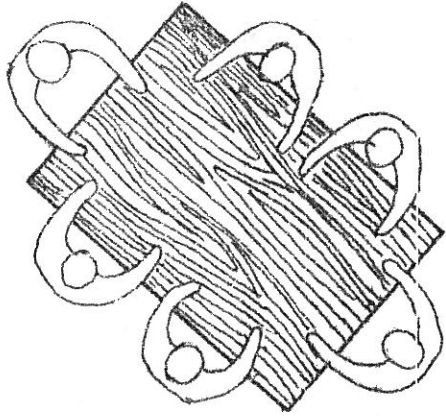
Det har blitt høsten igjen, og det betyr som vi alle vet at vinteren er "rett rundt hjørnet". Enten man liker det eller ikke. Tiden går nær sagt fra oss alle, og også denne sommeren var det mange ting vi skulle gjort, men som vi ikke rakk.

Sesongens siste utendørsarrangement - Høstløpet - er bragt i sikkerhet under prektige værforhold. Jeg benytter anledningen til å gratulere vinnerene, og takker samtidig deltagerne og -ikke minst- de som ordnet med forberedelsene og avviklingen av løpet, for innsatsen.

Danmarksturen -som er utførlig referert et annet sted i avisen- var et annet minnerikt arrangement, som også ga oss anledning til å "vise ansikt" også utenfor vårt lokale miljø. Jeg tror at det er nyttig å komme seg litt utenfor stuedöra, for å knytte nye kontakter og få nye impulser. Samtidig vil det være en god stimulanse for vår videre virksomhet - og en t r e n g e r av og til det. At det som regel blir for knapp tid når man bare har weekend'en til rådighet, er et beklagelig faktum som det er lite å få gjort noe med.

Det er årsmöte og valg idag. Dette er vel egentlig årets viktigste möte, selv om nok noen av medlemmene finner mötet litt "tørt og kjedelig". Allikevel, i dag skal status gjøres opp, og de forskjellige verv innen styre og stell skal besettes, slik at klubben skal fungere så godt som mulig også i kommende år. Vi går jo nå som kjent inn i vårt 8.de år, og må vel uten å ta munnen for full kunne kalle oss "veletablerte". Mange av de mål vi satte oss i de første årene klubben eksisterer er nå nådd, takket være interesserte og dyktige folk på rett plass og med seriøs innstilling til oppgavene. Men, det ligger fremdeles ulöste oppgaver foran oss tiden som kommer; oppgaver som vi har tro på at de fremtidige ledere og komiteer i MHK-DRAMMEN vil håndtere på en ansvarlig og fornuftig måte.

Alf Bryhn.



# møter

## MEDLEMSMÖTET DEN 4. SEPTEMBER

Det første møtet etter ferien trakk et passe fullt hus. Et par av de frammøtte hadde også tatt med seg gammelbilen.

Formannen åpnet møtet ved halv åtte-tiden med å ønske vel møtt til en ny innendørs sesong. Derpå rettet han en takk til løpskomiteen samt postmannskaper for en vel utført jobb i forbindelse med Høstløpet. Derpå fikk vi så et alle tiders referat fra Danmarksturen som hadde vært en fulltreffer i alles øyne. Noe edelt metall ble ikke hentet hjem denne turen, men det skortet så visst ikke på opplevelser, i følge referenten.

Vi fikk også referat fra et annet veteranbilløp i Danmark med norsk deltakelse. Det var samme helgen, og det var Dansk Veteranbil Klub som fyllte 25 år. I den anledning ble det fra deres side arrangert et jubileums-løp som pent sagt ikke ble noen suksess. Hverken hva vær eller arrangement angikk.

For å få neste års Høstløp til å passe bedre for dansk deltakelse, vil løpet bli lagt til en dato som passer inn i den danske skoleferien. De ansvarlige komiteer er allerede igang.

Vi tok to førstepremier i årets Sandvigen-Sundvolden løp. Det ble en firedelt i Post Vintage-klassen og en i Vintage A. Årets SS fikk forøvrig pen omtale. Grei utvikling og rask premieutdeling. Slett ikke dårlig med rundt ett hundre deltakere!

Vår mangeårige, trofaste speaker -William Kjos, Spikkestad- var innbudt til møtet denne kvelden. Han er interessert i å overta redaktørjobben fra nyttår etter Øivind Langeland.

Vi hadde to uromomenter gjennom hele møtet. Det var valgkomiteens Per B. og Per L. som svirret fra bord til bord for å fekte kandidater til ledige verv, og da kvelden var omme så de blide ut begge to, så da går det vel bra med valget i år også.

Det ble frembudt et par Studebakere 1939 og en Opel 1954 tilsalgs. Klokka ti var det oppbrudd. Takk for i aften.

# Canadisk BUICK

Av Hans Øye



Det er vel slik med de fleste som med meg, at før jeg begynte å undersøke omkring Buick Canada var jeg av den oppfatning at Canadisk Buick var en amerikansk modell med parklyktene på framskjermene og rattet på høyre side. Gjennom medlemskap i



den Canadiske "McLaughlin Buick Club of Canada" (uttales "Mæklåklin") er jeg blitt klar over at så ikke er tilfelle.

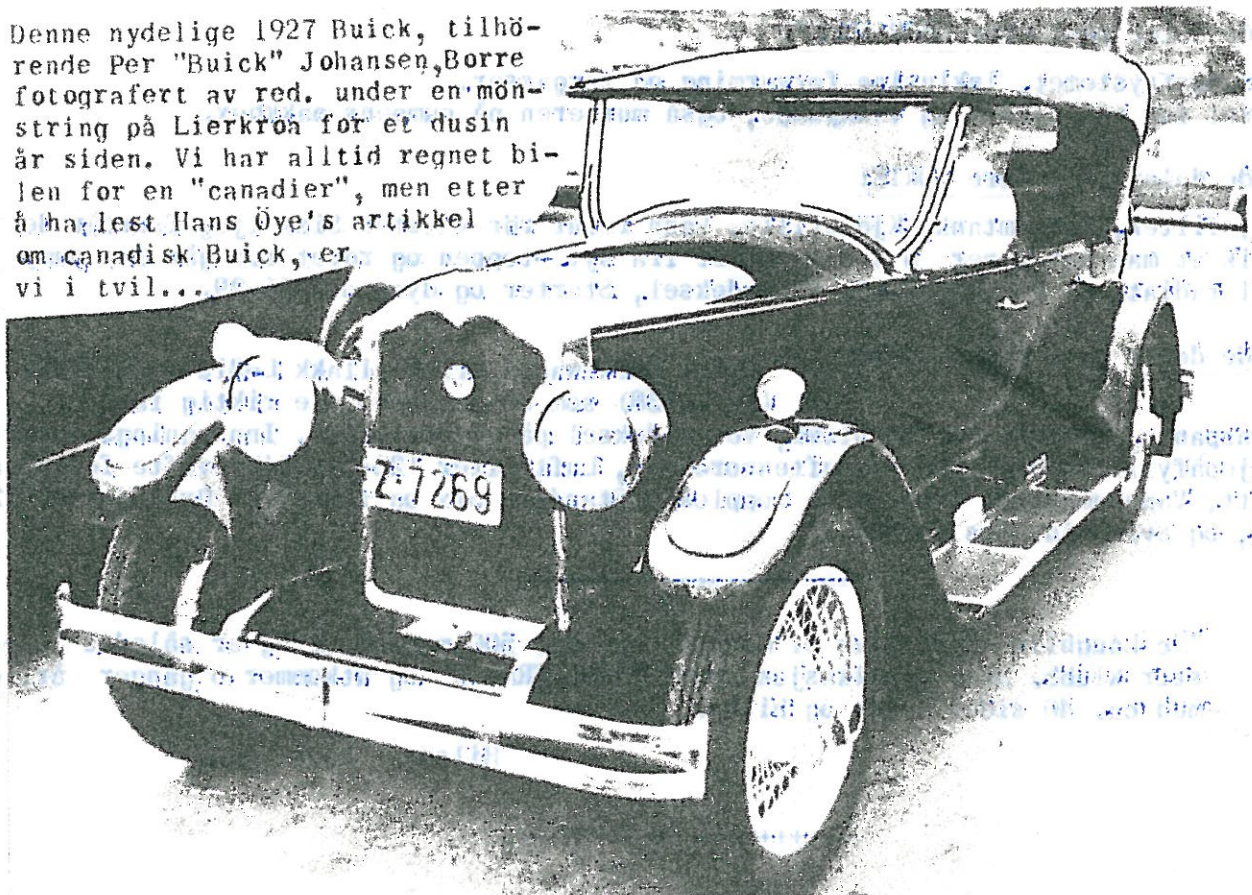
Årsaken til min interesse i denne retning er at jeg er den lykkelige eier av en Canadisk Buick Touring 1926 7-seater, som jeg arbeider på nå.

De biler som vi betegner som Canadiske er nok Canadiske, men utstyrt som ovenfor er det eksportmodeller for det Engelske markedet, som er kommet hit via England eller Sverige. Canada har høyrekjøring som oss og bruker venstreratt og den Engelske bestemmelsen om parklyktene på framskjermene gjelder ikke der, og følgelig bruker de parklysene på torpedoen som Amerikanerne.

Can. Buick er heller ikke laget av Buick i Amerika. De er helt og holdent laget i Canada og er i mange detaljer forskjellige fra den Amerikanske. Det er ikke uvanlig at deler er så forskjellige at de ikke går om hverandre. Jeg har funnet helt forskjellige delenummer, og Amerikansk Buick bruker det velkjente Buickmerket på sine deler, mens man på Canadisk Buick oftest bare finner delenummer. De Canadiske Buickene gikk for å være penere og bedre utstyrt enn de Amerikanske.

(forts. side 6.)

Denne nydelige 1927 Buick, tilhørende Per "Buick" Johansen, Borre fotografert av red. under en mønstring på Lierkrøn for et dusin år siden. Vi har alltid regnet bilen for en "canadier", men etter å ha lest Hans Øye's artikkel om canadisk Buick, er vi i tvil...



I anledning Buick's 75 års jubileum siste året er det skrevet endel historikk omkring McLaughlin og hermed følger endel av dens historie.

Robert McLaughlin begynte sin vognfabrikk i Eniskillen i Ontario for mer enn 100 år siden under mottoet "BARE EN SORT - DET BESTE". Det varte ikke lenge før McLaughlin-vognene fikk medaljer på de lokale utstillingene, og den unge eieren flyttet sitt anlegg til Oshawa i 1878 for å oppnå større produksjon. Robert McLaughlin var både håndverker og en fremragende forretningsmann. Han overtok Heaps møbelindustri for å kunne forbedre sine produkter. Han ble støttet av sine sønner George og Sam, som begge lærte sitt fag ved praktisk arbeide i de forskjellige avdelinger innen bedriften. Fyllt 16 år var Sam lærling, og ble partner i 1892. Han var svært opptatt av den gryende interesse for Automobil og han overbeviste sin far om nødvendigheten av å gjøre forsøk med dette underlige maskineriet. I 1907 var McLaughlins slagord "Canadas Standard Car". En serie på 100 biler var produsert og ventet på sine motorer, da firmaets sjefsingeniør ble syk. Hans sykdom førte til at fabrikken ikke ble istand til å produsere de manglende motorer. Sam husket William C. Durant som han hadde truffet på et møte, og søkte hans hjelp. De kom til enighet om en avtale hvor Durant skulle levere Buick-motorer til McLaughlins biler, mens McLaughlin skulle lage resten. Det første produksjonsåret var 1908, og det ble laget 193 biler.

I 1915 ble produksjonen av hestevogner innstilt, og man konsentrerte seg om bilproduksjonen alene. I 1922 var produksjonen 15.000 biler. I 1918 ble firmaet omorganisert til en del av General Motors of America med navnet General Motors of Canada Ltd.. I senere år bygget de også Cadillac, Olds, Oakland, Viking, Marquette, La Salle, Pontiac og Chevrolet.

McLaughlin-emblemet var å finne på hver eneste Buick som forlot anlegget i Oshawa til og med årsmødel 1938.

De Canadiske Fisher-karosseriene ble laget av Fishers fabrikker i Canada. The Fisher Company ble forøvrig 100% eiet av General Motors.

.. .. .

### F A R G E S K J E M A - CANADISK BUICK 1920 - 1929.

(Opplysningene er gitt av den Amerikanske Buick-klubben)

#### Følgende deler skal være UBEHANDLET:

Ekshaustsystemet, inklusive forvarming og forgasser.  
Aksel for kjølevifte og vannpumpe, også mutteren på pumpens pakkbox.

#### Følgende deler skal være SORTET:

Oljefilter, Vacuumtank, Kjølevifte, Vann retur rør (Master Six) (jeg forstår det slik at man her mener b å d e røret fra syl.-toppen og røret som går fra pumpe til radiator.) Ventildeksel, Pluggdeksel, Starter og dynamo 1926-29.

#### Følgende deler skal være GRØNNE:

(Bruk Volkswagen originallakk L-312 PALMEGRÖNN (fra 1958) som er det nærmeste riktig farge.)

Bunnpanne, Motorblokk, Toppløkk, Ventildeksel på motorblokken, Innsugningsmanifold, Oljepåfyllingsrør, Veivhus lufteanordning, Luftfilter '26-29, Kjølevifte festebrakett, Vannpumpehus, Vannrør på toppløkk (Standard Six og firesyl.) Dynastarter '20-25, og Svinghjulshus gearkasse.

---

"Mc Laughlin Buick Club of Canada" har ca. 500 medlemmer og er således ingen stor klubb. Dens publikasjon heter "ACCELERATOR" og utkommer 6 ganger årlig med ca. 40 sider tekst og bilder.

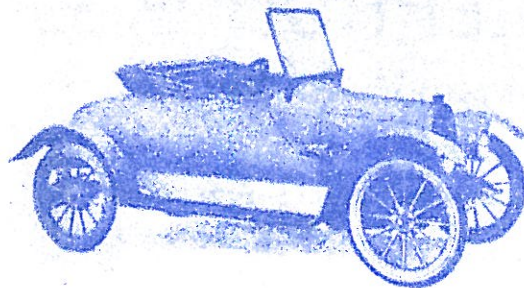
Hilsen Hans Öye.

+++++



Firmaet "Københavns Automobil Central" præsenterede i 1915 en lett bil av egen konstruksjon : "K.A.C.". Den ble levert i to- og fire-seters utgaver, og den klarte seg bra i motorklubbenes pålitelighetsløp. Verdenskrigens vanskelige vilkår gjorde imidlertid videre produksjon umulig. Firmaet gikk over til å importere og forhandle biler.

Omkring 1915 ble det satt i gang bilproduksjon i Jyderup, finansiert av firmaet Mammen & Drescher. Bilens navn var F.L.A.C., og den hadde et trinnløst friksjonsgear.



I 1915 finansierte Mammen & Drescher også en annen bilfabrikasjon. Konstruktøren var den unge, initiativrike Jan Hagemester, etter hvem bilene fikk navnet "Jan". De fleste Jan-bilene var elegante og flotte kjøretøyer, mange av dem var lukkede. Hagemesters bil var kjennetegnet ved en spiss kjøler i en hammersiselert utførelse. En dansk-amerikauer, som så dette fornemme danske håndverk på en industrimesse, sikret seg omgående agenturet for merket i USA.

Flere av det danske kongehusets medlemmer

fant Jan-bilene tiltalende. Forretningsmessig sto det ikke på langt nær så godt til, og krigstidens restriksjoner gjorde fortsatt drift umulig. Det som imidlertid er synd, er at ingen av disse bilene er bevart idag. De mest fornemme Jan-bilene var utstyrt med 6-sylindrede motorer som kunne utvikle 75 hk. Jan Hagemester forsøkte et come-back med en dansk bilkonstruksjon i 1924, men forgjebes.

I 1916 begynte fabrikant K.J. Smidt i Fredriksberg å fremstille en fin liten bil ved navn "Gorm".

Ingeniør F.W. Hein, som allerede før første verdenskrig hadde vært i USA og studert den amerikanske automobilindustri, konstruerte i 1918 en vogn som ble kalt "Delta". Det var lette biler med 2-, 3- eller 4-seters karosserier drevet av importerte 4-sylindrede motorer. Men i konkurranse med de masseproduserte, utenlandske etterkrigsvogner kunne ikke Delta klare seg, så det ble fremstilt kun en liten serie biler.

I 1918 ble automobilfabrikkene Anglo Dane, Jan og Thrige som sagt sammensluttet under navnet "De Forenede Danske Automobilfabrikker A/S". Virksomheten var konsentrert om fremstilling av lastebiler og busser, som fikk navnet "Triangel". De ble bygget uavbrutt i 40 år. Triangel lanserte i 1922, som en av de første fabrikker, en lastebilmotor med aluminiumsstempler. Den hadde 4 sylindre, ytelse på 50 hk og ble normalt installert i totønns lastevogner. Samme år ble det gjennomført en pålitelighetsprøve under streng kontroll av Hærens tekniske Korps i Danmark. Vognene ble overlesset til 2,5 tonn, og alle hoveddeler, såvel som det selvregistrerende måleutstyr som den for anledningen var utstyrt med, ble plombert. Vognen ble kun stoppet for å fylle bensin, olje og kjølevann, samt for å skifte sjåfør. Motoren måtte imidlertid ikke stanse en eneste gang under hele prøveturen, som gikk over 10 060 km. - Fabrikken tok resultatet som en selvfølge, betraktet bare vognen som innkjørt og solgte den til en stor sjøllandsk gård, hvor den i mange år kjørte melk til hovedstaden.

I 30-årene ble mange Triangel-lastebiler levert med dieselmotorer av dansk fabrikat. I 1934 begynte "Frichs" og senere også "Bur-Wain" å fremstille danske dieselmotorer til laste- og rute-biler.

Ford og General Motors etablerte samlefabrikker i København omkring 1920. De skulle forsyne ikke bare det danske, men hele det nordeuropeiske marked. Derfra ble det levert biler til lave priser og i store antall. Det førte til at den egentlige danske bilproduksjon, som hadde startet så godt og som syntes å ha gode fremtidsutsikter, ble konkurrert helt ut.

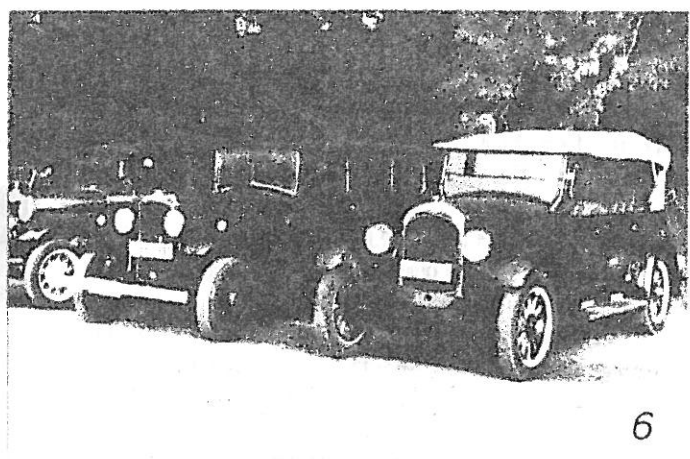
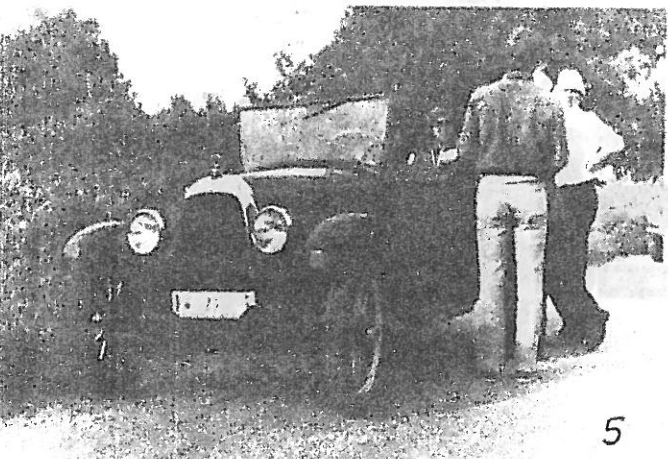
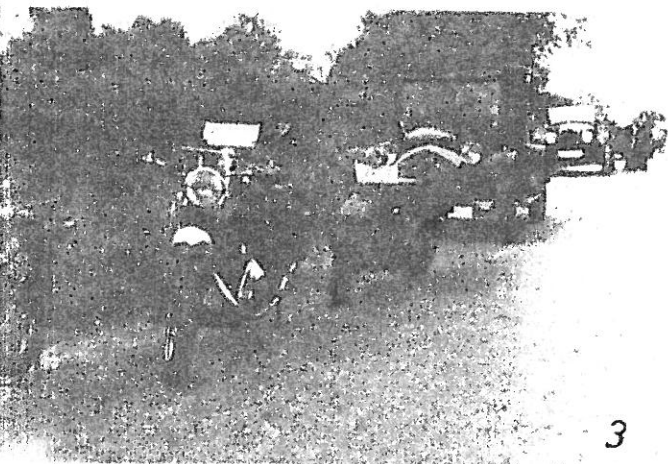




BILDER FRA DANMARKSTUREN: (resultatliste på side 15)

Nedenfor et lite utvalg fotos fra "Vendsysseltur", fotografert av Ivar Engerud. Forhåpentlig vil ikke vår primitive trykkmetode være alt for urettferdig med detaljene...

1. En Plymouth 1932, tilhørende Normann Graugaard, Thisted.
2. Nyrestaurert var denne 1937 Pontiac som Arnold Andersen, Fredrikshavn eier.
3. Glimt fra løpet, m/bl.a. 1939 Nimbus midt på bildet.
4. Vinnerbilen, Ole Svensson's 1930 Ford A Pick Up.
5. Arvid Lian's ekvipasje (Overland 1927)
6. Per Löken's '27 Chrysler tilhøyre, ved siden av noe red. mener må være Ole Overgaard's Vauxhall 1931. Lengst tilvenstre en Ford A.



sto folk og fulgte løpet, mens det på postene var helt stappfullt av tilskuere. Flere av postene var lagt ved Vendelbobankens avdelinger, som var løpets sponsor. De betalte alle måltidene våre underveis og hadde sjenket premiene til løpet! (Noe for bankene i Drammensdistriktet, tro..?)

Fra Sindal kjørte deltagerne ca. 7 kilometer langs idylliske landeveier, før de kom til post 1, hvor det gjaldt å finne endel opplysninger om en motor. I alt måtte deltagerne gjennom 7 poster underveis, og disse var av varierende vanskelighetsgrad. Man skulle blandt annet få diverse skruer til å passe i gjenger, finne riktige nøkler til endel låser, og kjøre på tid mellom to poster. Størst vanskeligheter skapte nok imidlertid beregningen av høyden og volumet til en stor kornsilo. Her kom matematikk-kunnskaper (eller eventuelt mangel på sådanne) fram for en dag, og det virket som de færreste kom fram til en høyde på 28 m og et volum på 1100 kubikkmeter.

Været holdt seg fint hele tiden, og det var bra, for løpet tok faktisk hele dagen. Selve ruten var omkring 80 kilometer fordelt på to etapper; fra Sindal til Brønderslev og derfra til Panderup. I Brønderslev var atter bespisning, og en bedre middag ble servert deltagerne på Hotel Phönix. Her var det halvannen times pause, som ga god anledning til å titte på de deltagende biler og motorsykler. Motorsykelklassen inneholdt hele 13 startende med Oddleif Kvålseth's 1917 Henderson som den eldste. Dessuten kunne man blant annet beskue Gunnolf Larsen's 1938 Zündapp, en sjelden ABC fra 1920, 4 BSA'er og et par Nimbus'er. Ekteparet Torben og Hanne Damsgaard deltok på hver sin sykkel. Torben skulle egentlig startet med en 1922 Cleveland, men noe gikk i stykker før løpet, så han reiste tilbake til Fredrikshavn og hentet Rudge'n.

Bilklassen var stort sett dominert av Ford-produkter med hele 16 biler av dette merket. NVMK var tidligere en Ford A klubb, og dette er nok årsaken til at denne modellen dominerer såvidt mye på løpene. Men medlemmene har mye annet rart i garasjene sine, så det vil nok snart dukke opp flere biler av andre merker der også. Blant A-Fordene vakte Ole Svensons lyseblå '30 Pickup med reklamelakkering oppsikt. Ole Svensson, som deltok på "Lier-Modum-løpet" ifjor, driver et flyttebyrå i Aalborg som hans far startet med en slik A-Ford. Vogna er derfor gjort akkurat lik firmaets "Vogn nr. 1". Foruten Forden hadde Svensson også med en 1931 Vauxhall i løpet.

Arnold Andersen deltok med sin 1937 Pontiac, som var blitt fullstendig restaurert siden vi så den sist.

Etter å ha gått og tittet på vognparken en stund, fortsatte alle i retning mot landsbyen Panderup, hvor innkomsten var lagt til stedets koselige kro. Her var det nok en gang servering, denne gang ettermiddagskaffe, før Henrik Houmøller foretok premieutdelingen.

For 2 år siden tok MHK godt for seg av premiebordet i "Vendsysseltur", men det ble slett ingen gjentagelse av dette i år. Ikke en eneste av nordmennene nådde opp på premielistene, så danskene gjorde reint bord. I motorsykelklassen vant P.E.Lund med sin '38 Nimbus, mens Ole Svensson tok seg av bilklassen med sin 1930 Ford. Her kom N.J. Christensen på annenplass, også han i en 1930 Ford. Alle fikk imidlertid en minneplakett fra NVMK.

Etter premieutdelingen tok Alf Bryhn ordet, og takket våre danske venner fordi de hadde tatt så vel imot oss. I den anledning overrakte han en gave fra MHK, en "radiatorkappe" av tre med klubbens vognmerke. Danskene ble ønsket velkommen til å delta i et av våre løp til neste år, og de lovet å møte mannsterke fram.

Så var det tid for å skilles for denne gang, og nordmennene ble fulgt til sine respektive vertsfamilier. Selv skulle jeg, sammen med Arvid Lian m/følge, bo hos Ebba og Gunnar Jörgensen, og vi la straks i vei mot Flauenskjold, hvor vi fikk deilig servering og bra husvære. Og jeg tror sikkert de andre nordmenn ble tatt hånd om på samme gjestfrie måte.

Søndag var det tid for hjemreisen, men hele "selskapet" med danske verter skulle først samles på "Möllehuset" i Fredrikshavn. Deretter kjørte alle ned til båten, hvor man tok farvel.

Ombord på Larvik-Fredrikshavn-fergen skjedde det et underlig sammentreff. Like ved plassen Arvid Lian fikk anvist til sin 1927 Overland sto nøyaktig samme modellen, tilhørende Finn Dahl, Oslo! Bilene er så godt som identiske, og til og med fargen er lik. Såvidt jeg vet, er dette de to eneste registrerte Overland'er i Norge, og nå sto de altså sammen på vei fra Danmark! Dahl hadde deltatt med sin Overland i Dansk Veteranbil Klub's jubileumsløp på Fyn samme helg.

Sjøen var litt uryddig på tilbaketuren, men "Peter Wessel" klappet til kai presis kl. 21.00, og det var bare å ta fatt på siste etappe av hjemturen.

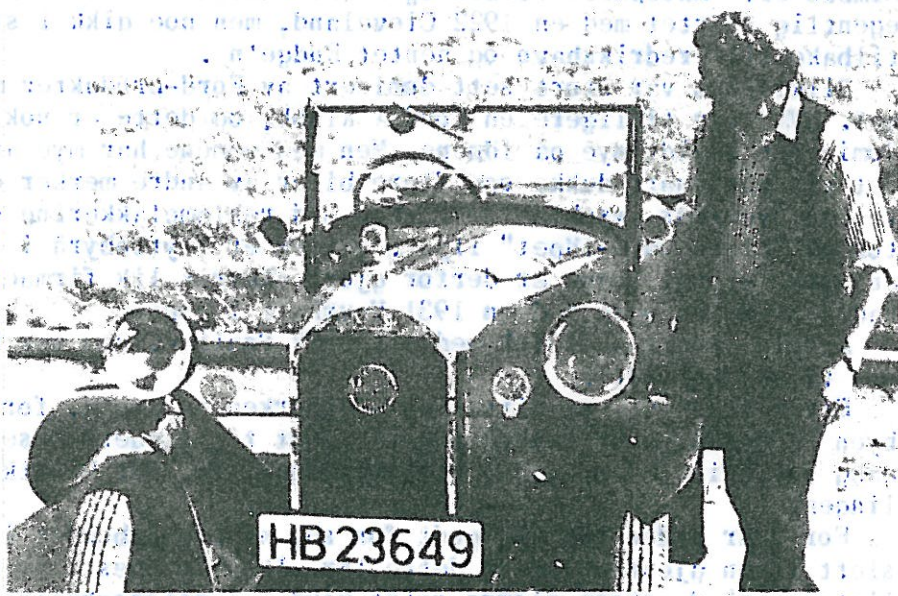
- Ivar Engerud. -

# Lillehammer Veteranvognløp 1979

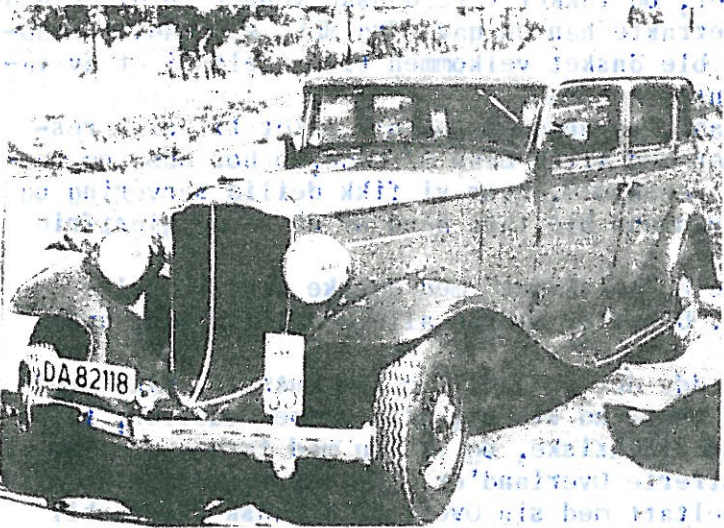
TEKST OG FOTOS: IVAR ENGERUD

Lørdag 18. august, dagen før vårt eget "Høstløp", arrangerte Lillehammer Veteranvogn Klubb det 3. Lillehammerløpet. Været i tiden før løpet hadde vært elendig, så arrangørene trakk nok et lettelsens sukk da de våknet lørdag morgen. Solen skintefra en skyfri himmel, og temperaturen kom fort over den magiske + 20° C-grensen.

Starten gikk fra Sportsplassen kl. 12,15, og deltagerantallet var så imponerende som 60 ekvipasjer fordelt på 43 biler og 17(.) motorsykler. De fleste bilene var ukjente for meg, men en del av vognene hadde jeg sett før. Spesielt var det artig å se Finn Torgersens tidligere 1927 MATHIS MB Torpedo, som nå eies av Agnar Granberg fra Trysil. Bilen så ut til å ha kommet i trygge hender, og eieren kunne fortelle at han fra tid til annen også deltok i løp i Sverige med Mathis'en.



Eldste startende var Gunnar Bastiansen med sin artige 1913 Hupmobile. Hakon Lund har vel Lillehammers eldste registrerte veteranvogn, en Chevrolet fra 1919. Fra "vårt" distrikt kom de "alltid tilstedeværende" fra Hallingdal. Ivrigere entusiaster skal man lete lenge etter!

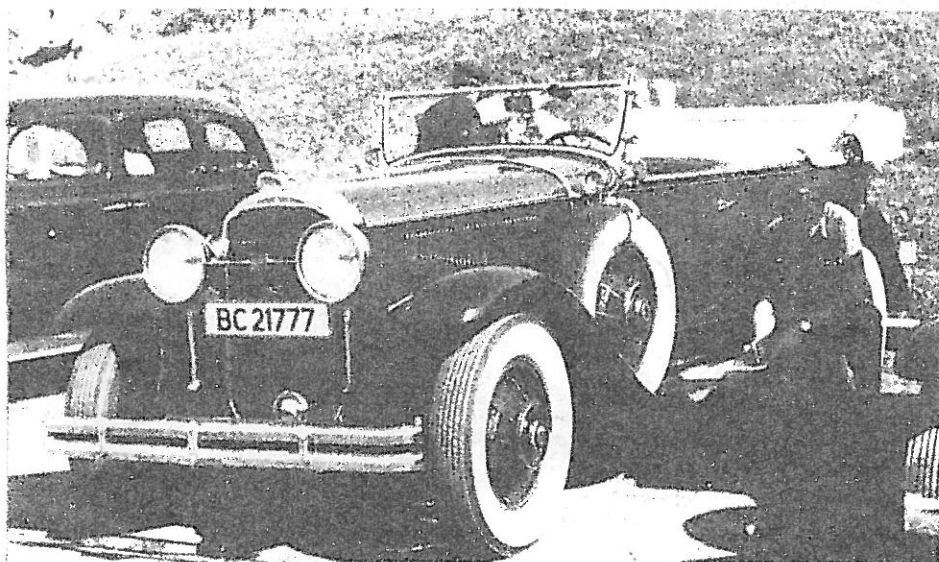
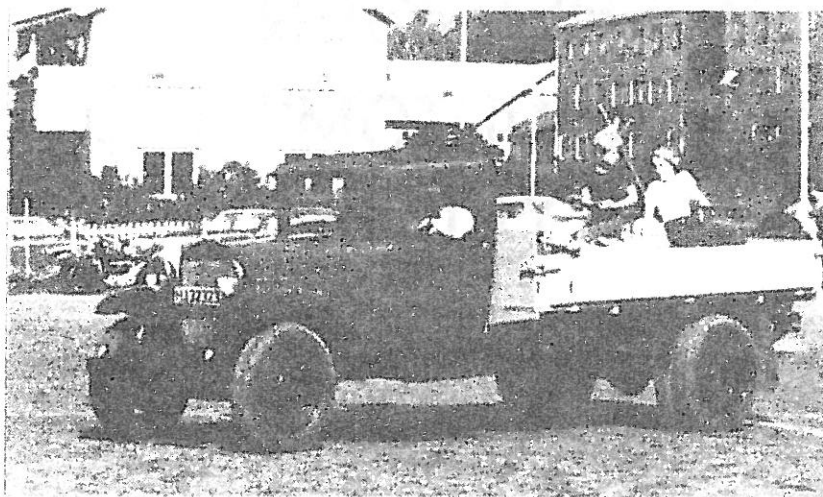


Fra Hønefoss dukket det opp en aldeles nydelig 1930 Chevrolet Coupe, eid av Jan A. Braathen. Dette er vel en vogn vi kan håpe å se også i MHK's arrangementer i fremtiden.

Løpets mest gedigne biler kom fra Oslo. Ottar Myhres KISSEL fra 1927; Bjørn Andresens 1931 BUICK 7-seter Touring, og Dag Johannesens 1932 PACKARD ruver alle godt i terrenget og kan få øynene til en veterانبilentusiast til å bli store og våte. De hører til de store classic'erne som Norge dessverre ikke har så mange av.

Av andre artige innslag i bilparken var Arne Overbys meget omtalte "Knotten", en 1930 Ford AA med vedgassgenerator og tidligere eid av Tore Woldstad, og en 1932 MORGAN three-wheeler som Njål Ofte-dal har innført fra England.

Som nevnt, var det et imponerende antall motorsykler, og blandt disse h r vel P.E.  r-feldt-Olsens 1916 HENDERSON fremheves sammen med Kjell A. Hoels 1919 EXCELSIOR. Begge er sjeldne og perfekt restaurerte motorsykler som er verd en ekstra titt. Nevnes må også de 3 såkalt " rkensyklene" som deltok, dvs. tyske krigssykler lakkert i en lysebrun farge. Hans P. Nyseth kom i en Harley Davidson 1919 som i sin tid ble kjørt over tynn og farlig Mj sis med jordm r Oppheim i sidevogna f r   ta imot en ny verdensb rger.



Som man skjønner, inneholdt startlisten noe f r enhver smak, og rundt det hele dannet ACC, Lillehammer's nyere biler en fin ramme.

Starten foregikk parvis og til Øystein Bertheaus kyndige kommentarer. F r   komme ut i løypa måtte deltagerne l se seg ut gjennom en port ved   finne den riktige nøkkelen i et helt knippe.

Ruta var Lillehammer-Hunder- yer-Hunderfossen-Fåberg-Lillehammer. Prøvene som var innlagt i løpet ga denne resultatlisten-:

1.	Ole K. Haugen	1937	Chevrolet
2.	Jan E. Finnerud	1927	Chevrolet
3.	Thomas G. �ye	1931	Chevrolet
4.	Jon Hindkleiv	1930	Ford A
5.	Øyvind Gladhus	1924	Ford T
5.	Dag Johannesen	1932	Packard
5.	Knut Ulvin	1938	MG
5.	Ola Hegseth	1938	Ford V8
5.	Harald Thomle	1923	Ford T
10.	Steinar Bjerkli	1927	Ford T

EXTRA ANNONSE (innkommet til redaksjonen l e n g e etter fristen....):

SELGES: Opel Six ca. 1934-36 mod. deler; bestående av: 4 stk felger, komplett kardang, mellomaksel, bremsetromler, wire, foraksel, 3 stk. støtdempere, framst tfanger, motorblokk, bagasjebrett, styresnekke, komplett bladfj rsett, d rhengsler, starter.

Citro n 1927-mod. ( pen) bakstuss (dårlig, kan benyttes som mal).

Ford T 1926: Radiatorkappe (messing) Ford A: Ramme.

SØKES: Ratt til Ford A 1929, dessuten 1 stk. dynamo (Powerhouse)

Til eldre Ford T: 2 stk. 30" hjul (ikke demonterbar felg). Kan eventuelt byttes i 30" hjul med demonterbar felg.

ARNE WILLY HANSEN, Hunsr d, 3200 SANDEFJORD .

# "WILHELMSSEN PÅ RUNDTOM" FYLLER

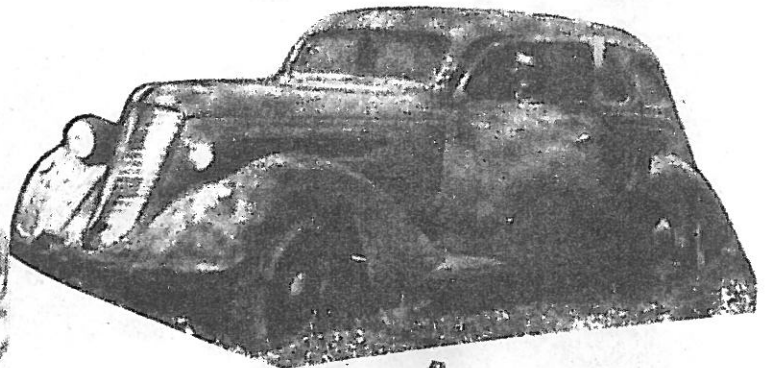
# 60

Egentlig var det visst meningen at ingen skulle vite det. Men fru Lillemor sladret og den utrolige nyheten kom oss for øre: "Wilhelmsen på Rundtom" fyller 60 år onsdag 3. oktober... Det er ikke sikkert at alle vil tro det, men det er sant.

Hva skal man nå igrunnen skrive om en mann som Gustav? Selv om jeg har kjent ham i 25 år, og praktisk talt frekventert hans utmerkede spiseetablissement så godt som daglig i ihvertfall 20 av disse årene. Ikke kan det gjøres å gi noen fullgod karakteristikk av denne mannen på noen få linjer, og ikke kan man godt sette seg ned og skrive en bok om fyren heller.

Hva han imidlertid værsgod må finne seg i, er å bære stempelet "en sterk personlighet". Selv om det vel egentlig er et nokså diffust begrep, og blandt annet kan bety at han er "en busemann med et hjerte av gull".

Men d e t går det vel ikke an å skrive? (over til side 16)



RESULTATLISTE "VENDSYSSEL TUR 1979"

Biler:

1.	Ole Svensson, Aalborg	Ford A 1930	25	poeng
2.	N.J. Christensen, Kaas	Ford A 1930	26	"
3.	Jens L. Nielsen, Gåndrup	Chevrolet 1933	27	"
4.	Carsten M. Nielsen, Vejle	Ford A 1929	28	"
5.	Arnold Andersen, Fredrikshavn	Pontiac 1937	31	"
6.	Jörgen Johannesen, Klarup	Ford A 1930	33	"
7.	Ingemar Liljegren, SVERIGE	Ford A 1928	34	"
7.	Roy Nytoft, -	-	34	"
9.	P.A. Johansen, Hobro	Ford A 1931	35	"
9.	Jens Skindbjerg, Aalborg	Ford T 1926	35	"
11.	Jan Thomsen, Hjörning	Ford T 1926	38	"
12.	Per Löken, NORGE	Chrysler 1927	42	"
13.	N.P. Peesen, Terndrup	Ford A 1931	43	"
13.	Arvid Lian, NORGE	Overland 1927	43	"
15.	Rolf Viktor Hansen, NORGE	Buick 1936	49	"
16.	Finn Bryhn, NORGE	Essex Terraplane 1933	50	"
17.	Ole Overgaard, Aalborg	Vauxhall 1931	51	"
17.	Normann Graugaard, Thisted	Plymouth 1932	51	"
19.	Gunnar Jörgensen, Flauenskjold	Ford A 1930	43	"
20.	Ernst Nielsen, Thisted	Ford A 1929	56	"
21.	L.P.Lauritzen, Klejtrup	Chevrolet 1931	57	"
22.	Kurt Lassen, Suldrup	Ford A 1928	60	"
23.	E. Visby-Jensen, Thisted	Opel Six 1936	61	"
24.	Henry Hansen, St. Restrup	Ford A 1931	63	"
25.	Tore Woldstad, NORGE	Hupmobile 1920	65	"
25.	Alf Bryhn, NORGE	Plymouth 1934	65	"
27.	Verner Sörensen, Fredrikshavn	Ford A 1928	70	"
28.	Bjarne Traet, NORGE	Chevrolet 1934	78	"
29.	P.E. Nielsen, Klarup	Ford A 1930	82	"
30.	Kjær Kristensen, Hjallerup	Ford A 1930	87	"

Motorsykler:

1.	Poul E. Lund, Aalborg	Nimbus 1938	27	poeng
2.	Henning Christensen, Vodskov	BSA 1939	40	"
3.	Chr. Lynggaard, Aalborg	Harley Davidson 1930	42	"
4.	Gunnolf Larsen, NORGE	Zündapp 1938	47	"
4.	K.E. Christensen, Aabybro	Indian 1928	47	"
4.	Johs. Pedersen, Aars	BSA 1930	47	"
7.	Carl Danielsen, Aalborg	Harley Davidson 1931	56	"
8.	V.Winther-sörensen, Aalborg	Nimbus 1939	57	"
9.	Ejnar Boll, Aalestrup	ABC 1920	58	"
10.	Torben Damsgård, Fredrikshavn	Rudge 19??	59	"
11.	F.H. Johansen, Vodskov	BSA 1939	65	"
12.	Oddleif Kvålseth, NORGE	Henderson 1917	67	"
13.	Hanne Damsgård, Fredrikshavn	BSA 1925	74	"

TAKK !

Som reiseleder for Danmarksturen vil jeg på denne måten få lov til å takke alle som var med og bidro til en vellykket helg; -en helg som vi aldri vil glemme.

En spesiell hilsen og takk til våre mange danske venner i Nordjysk Vintage Motor Klub for et fint løp, og for den enestående gjestfrihet som ble vist oss.

Personlig retter jeg en særskilt takk til L.P.Lauritzen m/familie, som var v å r e verter i weekend'en.

Tore Woldstad.

En kort rapport fra Landsrådet:

## VI ER IKKE LENGRE LOVBRYTERE

(av Per Løken)

Landsrådet har i sommer hatt to søknader til behandling i Vegdirektoratet. Den ene angående Verkstedloven -som gjør oss alle til lovbrøtere dersom vi skrur på våre egne biler for disse er registrert i vårt navn. Skulle dette håndheves, kunne vi bare glemme vår hobby. Landsrådet søkte derfor om dispensasjon fra dette, og Vegdirektoratet svarer bl.a.:

" Utvalget (Vegdirektoratets bransjeutvalg) foreslo å kunne unnta ren restaurering av eldre biler fra bestemmelsen under forutsetning av at slikt arbeid klart kunne skilles fra vanlig reparasjonsarbeid. Biltilsynet vil i hvert enkelt tilfelle måtte avgjøre hvilke kjøretøy som går inn under betegnelsen motorhistoriske."

I og med at det å sette i stand en gammel bil (motorhistorisk interessant) overhodet ikke kan ansees som vanlig reparasjonsarbeid, mener vi svaret er meget positivt. Så da er det bare å fortsette å skru som tidligere.

Den andre søknaden gjaldt motorsykler og kjøreløys. Som kjent er det nå påbudt å kjøre med lys tent på motorsykler, noe som kan være spesielt vanskelig dersom sykkelen er så gammel at den er godkjent uten noen som helst form for lysutstyr. Landsrådet søkte derfor Vegdirektoratet om dispensasjon også her, og vi har fått følgende svar:

" Vegdirektoratet finner å kunne tillate at motorsykler som er eldre enn 1950-modell og som ikke er utstyrt med lykter originalt eller som har karbidlykter eller elektriske lykter med dårlig ladekapasitet på dynamoen, kan tillates å kjøre uten lys på dagtid.

Denne tillatelsen gjelder kun i forbindelse med veteranvognløp, opptog eller andre arrangementer."

Så da skulle det også være i orden.....

+++++

....." WILHELMSSEN PÅ RUNDTOM " FYLLER 60. (forts. fra side 14)

Opprinnelig er Gustav Oslogutt, og trådte sine barnesko i gatene rundt Bislet. Han er imidlertid idag drammenser så god som noen.

Sin yrkesmessige bakgrunn har han som baker/konditor, og det var da også dette faget han syslet med da han kom til Drammen tidlig på 50-tallet. Etter noen år åpnet han en kafeteria i lokalene etter postkontoret i Havnegaten, som da ble ledige. Lokalene var imidlertid trange, og allerede etter kort tid flyttet han virksomheten skrått over gaten til de lokalitetene han siden har hatt. Og det er vel først og fremst som kafevert Gustav har blitt kjent. Hvor mange som har nytt hans og fru Lille-mors kulinariske godbiter gjennom et snes år vet neppe noen. Tonnevis av selskapsmat, tusener og atter tusener snitter er tilberedt her og sendt ut fra hans kjøkken og gitt Wilhelmsen's et ry om de fortjener. Og de har aldri spart seg: Oppe for "en viss mann" har tatt på seg på beina, og ofte ikke i seng før natta har blitt morgen....

I MHK-DRAMMEN satte Gustav sine digre bein onsdag 2. november 1972, forøvrig sammen med sønnen Frank. Siden har han trofast sluttet opp om møtene, og i de senere år dessuten fungert som klubbens revisor. Da "Drammenløpet" første gang ble arrangert i mai 1974, overrasket Gustav oss alle ved å donere "Rundtom Kafeterias Vandrepremie", en gedigen suppeterrin i sølv, behørig gravert og bestemt å tilfalle den som først oppnår sin tredje seier i "Drammenløpet". Hittil har ingen klart mer enn ett "napp" i premien.

Biler har alltid interessert Gustav, og han har selvsagt sin egen gammelbil. Det er en 1935 Nash Ambassador med bare 50.000 på telleren, som en gjeng av oss hentet i Lom-medalen en fin oktoberlørdag for noen år siden. Den er nå på det nærmeste restaurert, kun trekking og forkromming gjenstår.

Det lille "nappetaket" som skal til for å få Nash'en på veien, er bagateller for Gustav. Han har imidlertid -i likhet med de fleste av oss- alt for knapt med t i d. Vi får håpe at han får mer av den "mangelvaren" nå når han trer inn i "de eldre herrers" rekke slik at han får bedre anledning til k j ö r e Nash'en også.

Gratulerer med jubileet, Gustav!

Öivind.

## A N N O N S E R

### ÖNSKER:

Til Buick 1927 7-set. touring: Bakdører, baksese, dørhåndtak, støtfanger, 1 lykteglass, baklykt, hjulkapsler.

Til Buick 1930 7-set. touring: Frontrateramme, karosserimellomstykke, 2 stål ekefelger, ellers karosserideler i god stand.

### SELGES / BYTTES:

Har forskjellig '20 talls Buickdeler i bytte. Til 1933-34 Ford V8: 4 dører, panser, grill, radiator, felger, støtfangere. Radiator til '46.

Til Willys Knight ca. '28: 4 dører. Willys Knight ca. '31-32: 4 dører, panser, radiator, skjerm. Willys '31: radiator, radiator. Willys ca. '35: 4 puddinghjul. Til 20 talls Graham: 1 platefelg. Til Essex '30-31: 4 dører. Til Citroën type 11 førkrigs: 1 panser samt 4 dører til etterkrigs. 4 sparkebrett til Crow-Eltz-hart ca. 22-mod. Til Dodge-Plymouth 33-34: Dører. Til '33 Hupmobile: Radiator m/kappe. Chevrolet 1926: 2 hjul, til 1927 og 28: radiator, radiator, til '29: panser, torpedo, lykter, reservehjulsholder, hjul, topplokk. til 1933-34: Dører, felger, radiator, radiator, topplokk og hjul, til ca. '36: Hjul. Til ca. 1935 Mercedes H: motorblokk, og panser til 1938. Bakstuss til BMW sigarformet racer. Radiator, radiator til DKW 30-talls. Noen chassisdeler til Fiat 501.

1933 Hupmobile serie K helt chassis med dårlig karosseri kan overtas gratis.

Eirik Böle,  
Grinibråten 40,  
1300 SANDVIKA.

tlf. (02) 13 32 28, lettest 16.30-18.

17-fot Tunejolle, byggeår 1965 med nye vinduer og dekk. God fiskebåt. Rimelig til salgs.

henv. Holst,  
tlf. (03) 75 11 07 kl. 7-16.

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

restaureringsobjekt fra perioden 1940 - 1950 kjøpes eller byttes mot deler.

Odd Arne Amlien,  
Lyhmanns vei 8,  
3222 VELÖY.

tlf. (033) 67 600 jobb  
(033) 68 095 privat

Pakningssett til Ford V8 1932-37 (21 hulls Ford 4 syl B og C, til salgs.

Dessuten div. pakningssett til engelske merker fra 1932-1954. Austin, Morris, Vauxhall, Humber, Rover, Commer, Bedford (commercial), Standard.

Henv. Trond Tørbjørnsen,  
Gisles vei 5, OSLO 11  
tlf. (02) 29 74 49

eller  
Kjell Wang-Henrichsen,  
Hagavn. 16j, OSLO 9  
tlf. (02) 10 54 84

2 stk. T-Ford forhjul for vulstdekk byttes i 2 stk. hjul med treeker og trering for vulstdekk. Dim. på selve hjulet 54 cm. x 7,5 cm., dekkdim. 710 x 90.

Jeg trenger også forskj. deler til Mathis Baby 1914.

Finn Torgersen,  
Riksvn., 3020 KROKSTADELVA  
tlf. jobb: (03) 82 62 40

### KJÖPES:

Volvo last eller personbil 1927-35, deler også av interesse. Bilder av førkrigs Volvo'er ønskes for kopiering. Bildene leveres selvfølgelig tilbake. Opplysninger (historier) om eiere av tidlige Volvo-modeller som var registrert mottas med takk. Hvem var det som hadde den første Volvo'en i Norge?

Disse opplysninger skal brukes til et spesielt arrangement en gang i fremtiden.

Ring eller skriv til:-

Tore Woldstad,  
Loesmoen, 3300 HOKKSUND.  
tlf. (03) 75 20 66 e.kl. 18.00

### BYTTE A-FORD-DELER ?

Ønsker til '28 Tudor: Støtfanger foran m/fester, ratt, frontrateramme, dynamo og vippe, baklykter, støtdempere, fjærbolter foran, horn, lysbryter kompl., koblingsboks, vinduspusermotor, dørhåndtak og mekanisme for bakvindu.

Kan bytte bort: Komplette kardang og mellomaksel, 2 delemotorer, 3 selvstartere, original fordeler, vannpumpe, 2 forgasere (uorig.), 1930-mod. støtfanger foran og bak, dynamo og ratt.

Kåre Ödéli,  
2850 LENA.

tlf. jobb (061) 74 591

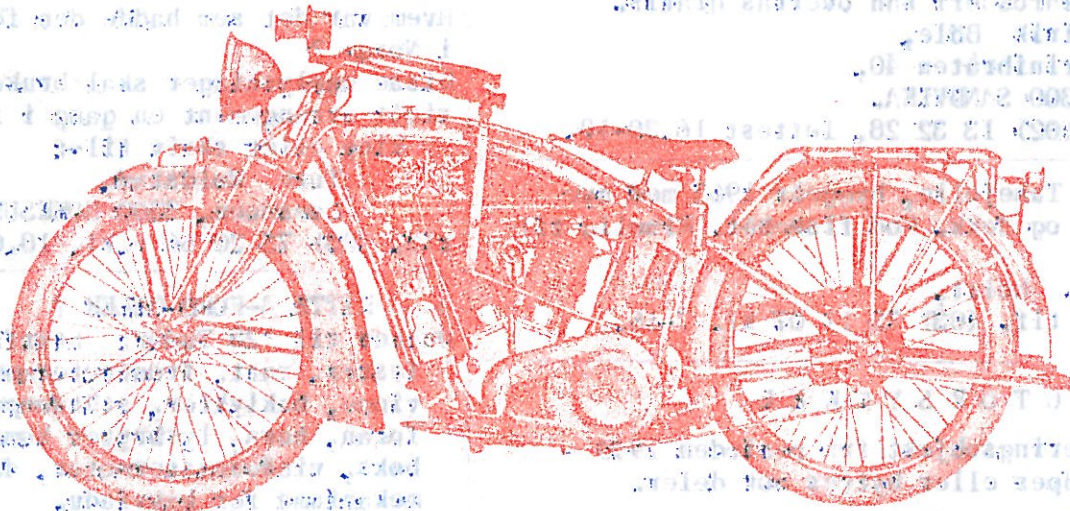
....og vi forbereder allerede neste nummerets annonsesider. Vær tidlig ute denne gang, aller helst bør vi ha annonsemanuskriptet innen 15. oktober.

# EXCELSIOR MOTORCYKEL

## kommer!

Ett flertal sändningar Excelsior  
skeppas under innevarande och  
nästa månad från Amerika.

INFORDRA OFFERT,  
ÅTERFÖRSÄLJARE SÖKAS.



**AKTIEBOLAGET JOSEF ERIKSSON**

UPSALA

TELEFONER: 4404

RIKS 172, 374, 541, 542

ALLM. 748

TELEGRAMADRESS:  
FRAM