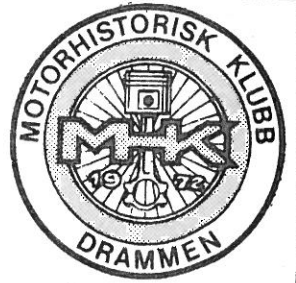


GAMMELBIL -



NR. 9 · 1975 4. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

● *posten*



Motorhistorisk klubb · Drammen

AV INNHOLDET-:

- side 1: FORSIDEN
2: Innholdsfortegnelse
3: Adresser - Redaksjonelt
4: Referat fra generalforsamlingen 1975
5: Åpningen av motorveibroen 4/10-75
6: Jysk Bilauksjon, Vejle (Danmark) 13/9.
7: --- " --- + Styremötet, oktober
8: Litt mer om bruk av "dolly"
9: "Vår mann bak rattet" - Månedens veteran
10: Mc-siden
11: -- " --
12: Bilister med skjört
13: ---- " ----
14: På veteranbilmönstring i Haugesund 12/10.
15: To gode tilbud - Christie-auksjon i Holland
16: Bilmerkene, og deres opprinnelse - Annonser
17: Annonser
18: Baksideannonsen

-----ooo0ooo-----

FORSIDEN

viser denne gang M.H.K.'s nye styre. Fra venstre ser vi: Finn Torgersen, (styremedl.) - Björn S. Nilsen, (sekretær) - Alf Bryhn, (formann) - Mads H. Jostad, (nestformann) - Peder Danielsen d.y., (kasserer) - Erling Thorbeck, (styremedlem).
Foto: Ö.Langeland.

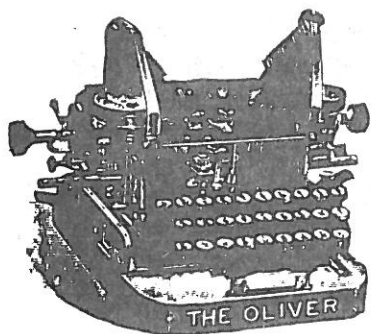
GAMMELBIL - posten

ORGAN FOR
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"
- samt andre venner av gamle
automobiler og motorcykler -

NR. 9 / 1975 (nr. 30) - november - 4. ÅRGANG

REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN
(Benytt denne adresse ved abonnementsbetaling og øvrige henvendelser.)
ARSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-



Redaksjonelt

Så har da vinteren igjen overtatt styringen og satt en definitiv stopper for vår utendørs virksomhet på det veterane feltet. Vinterhalvåret er først og fremst restaureringens årstid, i alle fall for dem som er så heldige å ha et noenlunde temperert lokale hvor de kan bedrive denslags sysler.

Riktignok har vi hørt fortalt om entusiaster som har restaurert biler under en presenning utendørs iløpet av en

vinter, men vi tillater oss å anta at en slik feltmessig utført jobb må gi resultater som bærer tydelig preg av å være utført med ti valne fingre!

Da har vi større tro på kombinasjonen "stort kjøkkenbord / tålmodig kone", -en løsning som i mange tilfeller har resultert i at inverterfall mindre komponenter er utmerket restaurert over vinteren. Ja, vi vet tilogmed å fortelle at såvel gearkasser som kardanger har vært til behandling på spisestuebordet, men da har riktignok kona vært bortreist! Badekaret skal ved samme anledning ha vist seg å være et vel egnet sted for rengjøring av større deler....!

Ovennevnte er neppe å anbefale, - i det minste tør vi ikke å ta ansvaret. Men dersom noen skulle falle for fristelsen i sin iver etter å få noe ferdig iløpet av vinteren, så dekk inverterfall bordplaten godt med aviser, filt etc.. Og skyld endelig ikke på oss, om det skulle komme til en konflikt!

Ø.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strømsø, 3001 Drammen

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24

Stiftet 18. okt. 1972

KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, postboks 174, 3430 SPIKKESTAD
NÆSTFORMANN: Mads H. Jostad, Tømmeråsvn. 24, 3060 SVELVIK
SEKRETER: Bjørn S. Nilsen, Jonsokveien 22, 3000 DRAMMEN
KASSERER: Peder Danielsen d.y., Cappelens gt.86, 3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Riksveien, 3020 KROKSTADELVA
STYREMEDLEM 2: Erling Thorbeck, Østhellinga 14, 3000 DRAMMEN
- Medlemskontingent : Kr. 10,- pr.år -



Generalforsamlingen

Det hadde mött frem ca. 70 medlemmer til klubbens generalforsamling tirsdag 7. oktober.

Etter at formannen hadde åpnet mötet med å ønske velkommen, ga han ordet til sekretæren som leste opp styrets årsberetning. Denne ble godkjent av forsamlingen.

Kassereren refererte deretter årsregnskapet, som fortalte om et aktivt år med en vesentlig økning av klubbens midler. Forsamlingen godkjente regnskapet.

Styret fremla så sitt forslag til kontingent for kommende år, som gikk ut på å opprettholde en årskontingent på kr. 10,-. Dette ble enstemmig vedtatt.

Så tok man en lang og god kaffepause, hvor det som vanlig ble solgt lodd til aftentrekningen. Under pausen ble det også overrakt en blomstergruppe til husets vaktmester -Leif Winther- for godt samarbeide. Et høydepunkt var det også at de resterende vognmerker hadde kommet, og disse ble delt ut.

Etter pausen sto valget på dagsordenen. De av valgkomiteen oppsatte kandidater ble alle "banket inn". Det ble imidlertid stillt benkeforslag på Håkon W.Röine som alternativ nestformann, men ved avstemmingen falt forslaget. Valget ga dette utfallet -:

FORMANN: Alf Bryhn, (gjenvallgt)
NESTFORMANN: Mads H. Jostad, (ny)
SEKRETÆR: Björn S. Nilsen, (gjenvallgt)
KASSERER: Peder Danielsen d.y., (ny)
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, (ikke på valg)
STYREMEDLEM 2: Erling Thorbeck, (ny)
ARRANGEMENTS- OG FESTKOMITE: Frode Holm (formann), Roar J.Sörensen, Evy Vikør. (samtlige gjenvallgt)
LÖPSKOMITE: Kai Martinsen (formann), Öivind Langeland, Nils Edv. Nesthorne, Roar Sörensen.
TEKNISK KOMITE: Öystein Kleppan (formann), Per Bakke, Fridgeir Normann, Ragnvald Ödegaard.(alle gj.valgt)
REDAKTÖR: Öivind Langeland.
REVISORER: Arne Chr. Karlsen, Gustav Wilhelmsen. (begge gjenvallgt)
VALGKOMITE: Gunnar Kristiansen, Per Gran-Henriksen, Tore Ödegaard.
OPPSYNSMANN (LÄVEN): Arild T. Karlsen (gjenvallgt)

Ved 22-tiden kunne formannen heve dette årets viktigste möte.

ref.

Styrets årsberetning og regnskapet er i år trykt og utgitt i en særskilt "mappe", som kun er forbeholdt medlemmene. De medlemmer som ikke har fått denne, kan henvende seg til sekretæren eller redaktören.

+++++

åpningen av motorveibrua

Lørdag 4. oktober var det offisiell åpning av motorveibroen gjennom Drammen, og i den anledning var et antall veteranbileiere invitert til å delta i en kortesje med de gamle kjøretøyene. Man hadde opprinnelig ønsket 10 deltagende vogner, -et tall som formann Alf Bryhn etter diverse konferanser med toppskiktet i A/L Motorveifinans fikk "tøyet" til hele 26 kjøretøyer.



De 26 møtte opp på plassen ved "Statens Bilsakkyn-dige" i Drammen, og kjørte derfra innenfor politisperingene og opp på broen, frem til stedet for den høytidelige åpningsseremonien. Her ble det en drøy halvtimes venting, før fylkesmann Watnebryhn i en tale orienterte om broprosjektet. Selve åpningen ble symbolsk markert av Kronprins Harald, som etter en kort tale skar over det nasjonalflaggede båndet med en spesiallaget kniv.

Deretter slapp veteranbilkortesjen gjennom den tettpakkede publikumsmassen og kjørte over broen til Brakerøya, hvorpå noen straks bega seg hjemover, mens noen avtalte å samles over en kaffekopp på "Lierkroa" og på "Rundtom Kafeteria": - noe fast opplegg etter åpningsseremonien hadde man ikke, men dette burde det kanskje vært sørget for.....?

Man kan vel neppe si at det egentlig var noen "stor" dag for veteranbilfolket. Bilene sto i en temmelig trangt posisjon oppe på broen, og de tusener av publikummere som presset på, ga enkelte av kjøretøyene en temmelig ublid behandling i kampen om å trenge seg fram for å få se noe. Her burde det vært sørget for en form for avsperring, -slik forholdene nå var tviler vi på at bilene unngikk skrammer og riper i all vrimmel som var.

De som ventet å få en fyldig reportasje fra åpningen i kveldens "Dagsrevy" i fjernsynet, ble sørgelig skuffet. Den tilstedeværende filmfotografen fra TV hadde ikke overanstrengt seg, - 25 sekunder var alt man spanderte på seerne, og et glimt på 3 sekunder var viet bilene. Stort bedre var ikke reportasjene som mandagens aviser oppviste, - gammelbiler er tydeligvis ikke "godt" stoff. Således hadde "Drammens Tidende" ikke engang funnet det verd spalteplass å nevne at gammelbilene hadde vært med under åpningshøytidelighetene!



En rapport fra JYSK BILAUKSJON i Vejle, Danmark 13/9-75.

3 kamerater møttes for reise med "Peter Wessel" fredag kveld fra Larvik. Allerede ombord på ferjen fikk vi en katalog over biler som skulle selges under hammeren i Vejle, under en stor veteranbilmønstring. Forventningene og spenningen var stor, -hva kunne Danmark vise frem av biler ?

Tidlig neste morgen ankom vi Fredrikshavn, og hadde da 27 mil foran oss. En Studebaker "Silver Hawk" med en stor V8'er var fremkomstmidlet, og den fikk prøvet seg! Det var flott vei og vi "sto på gassen", -heldigvis var det ingen "små Feiring'er" på veien den dagen og vi gjorde turen på under 3 timer. Vi ble gutter igjen, da; -motoren trakk ut sine hester for fullt og nåla dro faretruende langt til høyre på speedometer-skalaen. Telefonstolpene sto faktisk "som stakittgjerd" langs veien; -det var jo gammelbil det gjaldt, og vi måtte rekke frem tidsnok!

Auksjonen ble holdt i en stor hall, med fjernsynskameraer og høyttalere overalt. Det hadde møtt frem så mange mennesker der at kun et fåtall fikk plass inne. Allikevel var det intet problem å følge med på auksjonen, det sørget det interne TV-anlegget for. Bilene som skulle selges var samlet under et stort tak ute på plassen, og hvert kjøretøy var forsynt med et nummer som refererte til den trykte katalogen. Denne inneholdt ialt 117 enheter, hovedsaklig biler, og det vil selvsagt føre for langt å gjengi denne i sin helhet.

Hovedtyngden av salgsobjektene var 30-talls-vogner. Ford'ene var i majoritet, og omfattet et 40-tall ulike biler av ymse årganger. Sterkest representert var A-modellen, som oppnådde priser opp imot 4500 kroner for urestaurerte vogner, mens restaurerte utgaver kom helt opp mot den svimlende sum av 27.000 kroner! Ellers var det også et stort utvalg Chevrolet'er å velge mellom, og det var Austin, BMW, Buick, Cadillac, Chrysler, Citroën, Durant, Opel, Oldsmobile, Plymouth, Renault, Riley, Studebaker, Mercedes, Morris, Willys etc. etc. Auksjonens eldste bil -en Fiat 501 Roadster- oppnådde en nokså moderat pris, relativt sett, og ble solgt for "bare" 10.280 kroner. Topp-prisen ble notert for en Rolls-Royce 20/25 Town Car 1933, som gikk for 84.000 kroner, mens den billigste -en Chevrolet Styleline 1950/51- ble solgt for 400.

Den nyeste bilen på auksjonen var en Bentley Silver Cloud 1960, og denne oppnådde nest høyeste pris, 60.700 kroner. Bra pris ble det også for en Willys-Knight Standard Six 1927/28, - 34.100 kroner. "Godbiter" som BMW 327 Sport Coupe 1939 og Mercedes-Benz 300 SL (m/"måkevingedører") ble solgt for henholdsvis 20.000 og 14.000 kroner. En VW "boble" fra 1949 i alminnelig "nedkjørt" stand gikk for 3600 kroner.

MC-tilbudet omfattet kun 4 eksemplarer. Den eldste, en Indian 4 fra 1929, ble omsatt for 2400 kroner. 1937 Nimbus m/sidevogn oppnådde 4200; - B.S.A. M-21 (600 ccm) 1938-modell kom opp i 8000, og Nimbus 1954 ble solgt for 3800. (Alle priser i danske kroner)

Vårt inntrykk av de vogner som skulle omsettes, kan kort oppsummeres slik:

- 1) Gjennomsnitts-standard synes å være langt under middels
- 2) Man brydde seg ikke bestandig om originalitet, det forekom f. eks ofte lykteinnsatser av "Seal Beam"-typen
- 3) Utstyr etc. fra andre modeller ble brukt temmelig ukritisk
- 4) Få av de utstilte biler var strøkne, de fleste var skitne og billig gjort i stand.

A-Forden var mektig populær, og oppnådde som nevnt bra priser. I vrømmelen av mennesker dukket det opp tre norske A-Ford-patrioter; Mads Jostad, Leif Rust og Tore Woldstad. Disse herrer studerte særs nøye A-Fordene, og mente prisene var respektable. Vi andre synes også at det ble betalt kolossalt mye for bilene, generellt sett. Små

biler som er aktuelle for danskene på grunn av vektavgift ble dyre, mens de store tunge bilene derimot ble forholdsvis rimeligere.

Det gamle uttrykket: "Man må bort for å se hvordan det står til hjemme", fikk vi bekreftet på denne Danmarksturen. Vi tror danskene ville hatt vanskelig for å skjule sin misunnelse, om de hadde fått anledning til å beundre den høye gjennomsnittsstandard som preger bilparken innen M.H.K., -en bilpark klubben kan være stolt av, og som dokumenterer en meget stor interesse for gamle biler og motorsykler, og 100% innsats for å få et så godt resultat som mulig.

Per Bakke

+++++

STYREMÖTET I OKTOBER.

Torsdag 16. oktober var vårt nye styre samlet til sitt første styremöte hjemme hos sekretæren. Formannen ønsket velkommen og uttrykte ønske om et godt samarbeide med de kommende oppgaver.

Først ble det referert et par rabatt-tilbud, henholdsvis på karosserimateriell og på billakk, fra to firmaer som innrømmer MHK's medlemmer fordelaktig kjøp. Tilbudene er å finne et annet sted i avisen.

Man behandlet så "Restaureringspokalen 1975", da året nå snart ebber ut. Utplukking av kandidater til prisen er som kjent overlatt til teknisk komite, og man avventer nå dennes innstilling. Det ble videre foreslått å supplere prisen med et antall plaketter.

Styret kom ellers til at det nå kan være aktuelt å få laget et emaljert jakkemerke, som foruten å pryde medlemmenes jakkeslag også vil være egnet på pokaler, plaketter o.l. Formannen påtok seg å undersøke prisene på et slikt merke; -hvorvidt det eksisterer et behov, skal vurderes på kommende medlemsmöte.

Etter initiativ fra Hans Öye er det lagt opp til et möte mellom gammelbil- og mc-entusiaster fra Hallingdal på "Hallingkroa" i Nesbyen fredag 31. oktober. Alf Bryhn og Per Bakke er invitert til å delta som representanter for MHK, og vil orientere om klubbens virksomhet.

Vognregisteret er ennå ikke komplett, og man vil nå ta sikte å å ta opp fortegnelse over medlemmenes registrerte kjøretøyer av aktuell årgang i samband med innbetaling av medlemskontingenten for 1976.

Et ønske fra kassereren om å opprette bankkonto, noe som er en mer praktisk løsning for hans vedkommende, ble innvilget.

Videre drøftet man forskjellige ting omkring møteopplegget for vinteren, men fant ikke å legge opp til et altfor "bundet" program.

Det ble også lagt fram et forslag om å få til en fellestur til Norsk Teknisk Museum, og forslaget ble besluttet oversendt til arrangementskomiteen.

Problemet med skader på de gamle kjøretøyene under arrangementer er et aktuelt tema, da flere biler har fått riper, bulker og skader iløpet av sommeren, forårsaket av uvettige publikummere. Man vil heretter forsøke å gjennomføre en strengere linje slik at kjøretøyene kan sikres med sperringer, vakter o.l. som holder tilskuere på rimelig avstand.

Under "eventuellt" ble det fremsatt forslag om at klubben vurderer anskaffelse av et forsterkeranlegg. Man kom også inn på muligheten av å få laget en film med et visst "profesjonelt" preg om klubbvirksomheten, med tanke på å bevare begivenhetene for ettertiden.

Endelig vedtok styret å anskaffe en formannsklubbe, i tillegg til det bilhornet man allerede har.

Som avslutning på mötet viste sekretæren endel fargedias som han har tatt opp ved endel av våre mange tilstelninger.

ref.

+++++

LITT MER OM BRUK AV "DOLLY".....

Tidligere i år bragte "Gammelbil-Posten" en artikkel av Arild Karlsen som omhandlet tauing/sleping av gammelbil, bl.a. også bruk av såkalt "dolly". Arild har senere kommet over et skriv fra Vegdirektoratet som skulle klargjøre eventuell usikkerhet om bruken av en slik innretning, og vi bringer derfor nedenfor en avskrift av bestemmelsene som et apropos til Arild's artikkel-:

RUNDSKRIV NR. 86/64 M
29. oktober
EV:EKr

Politimestrene og Statens Bilsakkyndige

BERGNINGSTILHENGERE

Med bergningstilhenger forstås innretning som trekkes av motorvogn og som er beregnet for berging av havarerte kjøretøyer, hvorav forpartiet hviler på bergningstilhengeren.

For slike tilhengere har vegdirektøren inntil videre fastsatt følgende:

- 1) Bergningstilhenger skal være av utførelse som er godkjent av vegdirektøren. Omkostninger i forbindelse med nødvendige undersøkelser m.v. bæres av fabrikanten.
- 2) Bergningstilhenger skal registreres som tilhenger.
- 3) Bergningstilhenger skal når den trekkes alene etter motorvogn bak være utstyrt med:
Nummerskiltlys, rødt baklys og trekantede refleksanordninger. Videre skal den ha stoppsignallys og retningssignallys dersom tilhengeren skjuler disse lys på trekkvognen.
Det bukserte kjøretøy skal -eksempelvis ved flyttbart opplegg- bak være utstyrt med:
Rødt baklys, stopplys og retningssignallys som virker sammen med trekkvognens lys, samt med trekantede refleksanordninger.
- 4) Bergningstilhenger skal være utstyrt med solid festet og lett synlig plassert skilt, som på tydelig og varig måte angir:
 - a) Fabrikat, type og produksjonsnummer
 - b) Egenvekt
 - c) Største tillatte vekt av buksert kjøretøy
 - d) Største tillatte kjøreastighet ved buksering: 30 km/t.
 - e) For bergningstilhenger uten brems følgende:
Når vare- eller personbil brukes som trekkvogn må vekten av tilhengeren + vekten av det bukserte kjøretøy ikke overstige halvparten av trekkvognens egenvekt eller den vekt som er angitt i vognkortet for tilhenger uten brems.
 - f) For bergningstilhenger med brems følgende:
Når vare- eller personbil brukes som trekkvogn må vekten av tilhengeren + vekten av det bukserte kjøretøy ikke overstige trekkvognens egenvekt eller den vekt som er angitt i vognkortet for tilhenger med brems.
- 5) Det bukserte kjøretøy skal kunne festes på en forsvarlig måte til tilhengeren. Når festingen skjer ved kjetting skal denne være sertifisert og helst fremstilt av legert materiale. Dimensjon $d = 8$ mm eller mer.

Bilavdelingen
etter fullmakt

Odd Schøyen (sign)

S.Wattengård (sign)

Vår mann bak rattet

"ALLE MENN" nr. 41/1975 - 7. oktober



Ener i det mekaniserte dyreriket

■■■ Vårt dyrerike er etter hvert blitt sterkt mekanisert; spesielt arten rasekatter kan fremvise endel skikkelige representanter på fire hjul. Bortsett fra løver og geparder, finnes de fleste kattene på verdens veinett. Forsvarets vest-tyske Leopard er muligens unntaket som bekrefter regelen (veigående bevares, men liker seg best ute i naturen på jakt etter gauper), men dog et renraset eksemplar i beste mekaniske forstand - hvem av oss har ikke beundret dens V-10 dieselmotor fra Mercedes og hørt på historiene om dens fabelaktige 160 km/t på tyske autobahn'er (uten tårn, nødvendigvis) med ørene på stilk, og i heldigste fall kunnet bivåne Leoparden idet den krabbet over løytnantens personbil på Setermoen med det flateste resultat nord for Danmark eller Skåne. Men Leoparden i all ære, dog finnes andre rasekatter med mer nyttige bruksområder enn russisk katte-jakt - og til litt andre priser, ennskjønt våre myndigheter vet å prissette dem høyt nok.

● Den engelske Panther (se AMB nr 17/75) hører til en nyere side av arten, men er definitivt veigående og dessverre altfor eksklusiv for norske avgiftsøyne til å kunne ventes på våre veier. Her er det dessuten så mange blikkbokser at plassen kanskje allerede er opptatt. Plass er derimot for lengst avsatt til (så lenge det varer) Jaguar - eneren i vårt mekaniserte dyrerike. Antallet er kanskje ikke blitt så stort, og vil heller neppe bli det, men gode eksem-



plarer finnes i nærsagt alle aldre - som det smått fantastiske vist på mitt bilde. Hva denne Jaguar i dag ville være verd, er ifølge eieren vanskelig å si, men selv har han latt sin egen kjøpesum visualisere i form av registreringssummert. Noe for bruktbilbransjen eller skattemyndighetene? Før vi gir oss i kast med den videre fortelling, bør det i rettferdighetens navn nevnes noe om historikken både forutgående og påfølgende den avbildete '47-modell 3.5 Litres S.S. Jaguar Saloon. Kort fortalt blir den slik:

1922 - Mr. William Lyons (senere Sir) etablerer sitt firma, Swallow Sidecar Company, på sin 22. fødselsdag. Produksjon av sidevogner for motorsykler.

1927 - Swallow begynner å produsere spesialkarosserier for biler, bl.a. Austin Seven. Formidabel suksess.

1931 - Firmaet produserer sin egen biltype - S.S. Motoren kommer fra Standard sammen

med chassis'et som modifiseres. Pressen er fullstendig fra seg av britisk entusiasme.

1934 - Man danner firmaet S.S. Cars Ltd. og lar Swallow Sidecars fortsette som før inntil videre.

1935 - S.S. Cars Ltd. introduserer den første Jaguar, som innebar virkelig godbiter deriblant den berømte S.S. 100-sportsvognen.

1945 - Krigen er over og man kutter ut S.S.-betegnelsen av høyst forstaelige grunner. Firmaet heter nå Jaguar Cars Ltd.

1948 - Jaguar XK 120 sportsvogn kommer, bl.a. med sekssylindret motor, som har dobbel overliggende kam - og som Jaguar fortsatt bruker. Frem til '57 dukker mye nytt opp; XK 140, 2.4 Litre, Mark VII og VIII.

1957 - Fabrikken brenner! Men det introduseres nye biler; XK 150 og 3.4 Litre, samt XKSS - en veiversjon av racervognen D-type, som døde med brannen riktignok.

1961 - Nye modeller - E-type og Mk.X.

1968 - Jaguar XJ-serie kommer. Firmaet innlemmes i British Leyland Motor Corporation.

1971 - Jaguar lanserer sin V12-motor, som benyttes i E-type og XJ12.

1975 - Ut av bildet går E-type'n, inn kommer den nye XJS sportsvogn

● Alle Menns Blad prøvekjører (foreløpig) en god, gammel årgang; 1947-modell KE 33 333, og stortrivdes! Denne 3,5 liters Jaguar har gatt garantert under 100.000 km, og er i toppform fremdeles, mye takket være skikkelig konstruksjon og nitid pleie. Bilen ble i sin tid innført fra Nederland av herr NN i Tønsberg, som senere solgte den til naværende eier i Drammen.

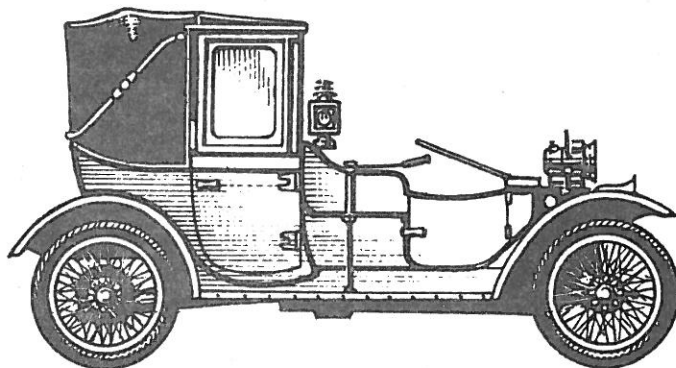
Na kjører denne rundt i en meget ærverdig rasekatt som får dagens blikkbokser til å smelte av misunnelse, som fortsatt topper 160 km/t, som har nydelige skinnseter (justerbare i høyden, for/bakover med sveiv), som har mekaniske(!) bremses, men elektrisk bensinpumpe, som har nøttetre innvendig i beste tradisjonelle britiske stil, som har frontrute med sveiv for å slippe fluene inn, som har hvinende, men synkronisert gearkasse - og som har en sekssylindret motor med sideventiler og dobbel SU-forgasser. Er det nødvendig å tilføye at motoren tikker og går som en malende katt?

Daag Rørsløtt

Månedens veteran:

1908 - Lanchester.

Denne herskapelige britiske bilen var forut for sin tid med henblikk på den super-overkvadratiske 20 HK motor på 4 sylindre, hver med en slaglengde på 76 mm og en boring på hele 102 mm. Det 3-trinns planetgear var forsynt med forvelger og bilen hadde såkalt kantilever-fjær. Original var også motorens plassering nemlig mellom føreren og forsetepassasjereren, og på denne måten fikk bilen et kort og stivt chassis. Til gjengjeld benyttet man fordampningskarburator som allerede var foreddet. Likeledes ble bilen styrt med styrepinne i stedet for ratt som ellers forlengst var slått gjennom.



1908 • LANCHESTER



Indian Motorcycle

INDIAN MOTORCYCLE ENGINE AND YEAR IDENTIFICATION NUMBERS

Information assembled by: Ye Ole Editor

Diamond Frame Models

<u>Year</u>	<u>No. of Cyl's.</u>	<u>H.P.</u>	<u>Motor No.</u>
1902-03	1	1 $\frac{3}{4}$	101-620
1904	1	1 $\frac{4}{4}$	621-1167
1905	1	2 $\frac{4}{4}$	1168-2349
1906	1	2 $\frac{4}{4}$	2350-4048
1907	1	2 $\frac{4}{4}$	5000 up
1907	2	4	T100-T499
1908	2	5	T500-T1200
1908	1	3 $\frac{1}{2}$	H100-H702

Loop Frame Models

1909	1	2 $\frac{3}{4}$	1A01 up
1909	1	3 $\frac{1}{2}$	10A001 up
1909	1	4	40A001 up
1909	2	5	20A001 up
1909	2	7	70A001 up
1910	1	2 $\frac{1}{4}$	1B01 up
1910	1	4	40B001 up
1910	2	5	20B001 up
1910	2	7	70B001 up
1911	1	3 $\frac{3}{4}$	1C001 up
1911	1	4	40C001 up
1911	2	5	20C001 up
1911	2	7	70C001 up
1912	1	4	40D001 up
1912	2	7	70D001 up
1913	1	4	40E001 up
1913	2	7	70E001 up
1914	1	4	40F001 up
1914	2	7	70F001 up
1915	1	4	40G001 up
1915	2	7	70G001 up
1915	2	-?-	50G001 up
1916	1	2 $\frac{1}{2}$	20H001 up
1916	2	7	70H001 up
1917	2	2 $\frac{1}{2}$	30J001 up
1917	1	4	40J001 up
1917	2	7	40J001 up
1917	2	-?-	RX -
1918	2	2 $\frac{1}{2}$	30K001 up
1918	1	4	40K001 up
1918	2	7	70K001 up
1918	2	-?-	KRX -
1919	2	2 $\frac{1}{2}$	30M001 up
1919	1	4	40M001 up
1919	2	7	70M001 up
1919	2(Big Valve)	7	MP -

Scout, Chief, Ace, Prince

Year:	No. of Cyl's:	Model:	Motor No.:
1920	2	Scout	50R00 up.
1920	4	Ace	AMM
1921	2	Scout	50S000 up
1921	4	Ace	AMM
1922	2	Scout	50T000 up
1922	2	Chief	80T000 up
1922	4	Ace	BMM
1923	2	Scout	50V000 up
1923	2	Chief 61	80V000 up
1923	2	Chief 74	90V000 up
1923	4	Ace	CMM
1924	2	Scout	50X000 up
1924	2	Chief 61	80X000 up
1924	2	Chief 74	90X000 up
1925	1	Prince	30X000 up
1925	2	Scout	50Y000 up
1925	2	Chief 61	80Y000 up
1925	2	Chief 74	90Y000 up
1926	1	Prince	AL100 up
1926	2	Scout 37	AL100 up
1926	2	Scout 45	AFG100 up
1926	2	Chief 61	AZ100 up
1926	2	Chief 74	AH100 up
1926	4	Ace	EMM
1927	1	Prince	EL100 up
1927	2	Scout 37	BG100 up
1927	2	Scout 45	BGP100 up
1927	2	Chief 61	BZ100 up
1927	2	Chief 74	BH100 up
1927	4	Ace	VF100 up
1928	1	Prince	CL100 up
1928	2	Scout 37	CG100 up
1928	2	Scout 45	CGP100 up
1928	2	Chief 61	CZ100 up
1928	2	Chief 74	CH100 up
1928	4	Ace	CA100 up
1928	2	101 Scout 37	DG100 up
1928	2	101 Scout 45	DGP100 up

MOTOR AND SERIAL NUMBERS OF INDIAN MILITARY MODELS (WW II)

	45 Cu.in. Scout	74 Cu.in. Chief	30.50 Cu.in. Lightweight	45 Cu.in. Shaft Drive
MOTOR NO.	FDO-101 up	CDO-101 up	GDA-101 up	HDA-101 up
SERIAL NO.	640-101 up	240-101 up	741-101 up	841-101 up

.....
XX

(Tabellen er vellvillig stilt til disposisjon av Einar Fjærvoll.)

BILISTER MED SKJØRT

Norges første kvinnelige bilist - (samt litt "kvinnesak" attåt på tampen av kvinneåret -75)

Fru Ellen Gjestvang var navnet på den modige kvinne som var Norges første kvinnelige bilist. Hun kjørte automobil lenge før det var nødvendig med sertifikat her i landet. ("Ja, det kunne jeg vel tenke meg!" er vel den mannlige kommentar her, men historien forteller at hun mestret de gamle automobiler med glans uten den berømmelige "lappen".)

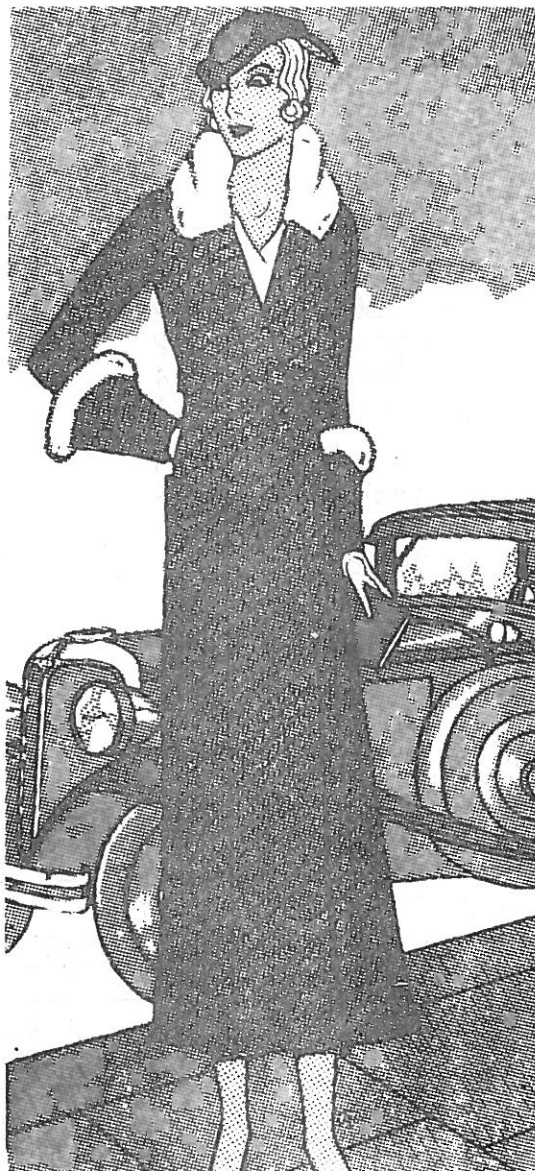
Helt siden generalkonsul A.M.Gjestvang i 1904 begynte å selge Oldsmobile, deltok hun med liv og sjel i bilens utvikling i Norge. Og da Gjestvang senere ble Fords pioner her i landet, ble interessen ytterligere stimulert.

Hele familien fikk "Ford-dilla". -Hennes onkel startet Sveriges første automobilforretning. -Begge fru Gjestvangs brødre dro til Detroit og gikk i lære på Ford-fabrikkene og startet deretter bilforretning i Paris. -Den yngste broren bygget Ford-fabrikkene i England, Frankrike og Italia. -Den eldste broren var så motorinteressert at han tok flysertifikat i 1911 -forøvrig den første i Norge.

Med andre ord: -det var ikke underlig at fru Gjestvang måtte bli bilentusiast i et slikt miljø.

Hun kjørte titusener av mil rundt om i Europa, og i Kongelig Norsk Automobilklub hadde hun sin plass mellom de store gutta. Her fikk hun utmerkelsen "Old Boy" og bar knappen med heder. I et intervju i forbindelse med KNA's 50 års jubileum forteller fru Gjestvang følgende:

"Jeg har bare beholdt alle de mange gode minner fra den første tiden jeg kjørte bil. Vi hadde selvfølgelig adskillige gjenvordigheter, men hva var vel de mot all spenningen og gleden over det nye kjøretøyet. Pussig forresten å tenke på klesdrakten den tiden. Vi kunne jo ikke kaste oss inn i bilen på kort varsel uten å tenke på antrekket. Fotside kjoler og knappestøvler hørte med. Så var det en knesid kappe av gabardin eller vindtøy, - for lukkede biler eksisterte ennå ikke. Hatten og håret var det viktigste. Det var moderne med store valker i håret og hattene var digre, -ja, rene vindfangene. Derfor måtte vi ha slør rundt hatten som ble bundet under haken så hatten ikke skulle blåse av. Tykke hansker eller vanter hørte også med. Når vi suste avsted med 15 km. fart bortover landeveien, sto folk måpende og uforstående overfor dette som svært få hadde troen på skulle bli fremtidens viktigste kommunikasjonsmiddel."



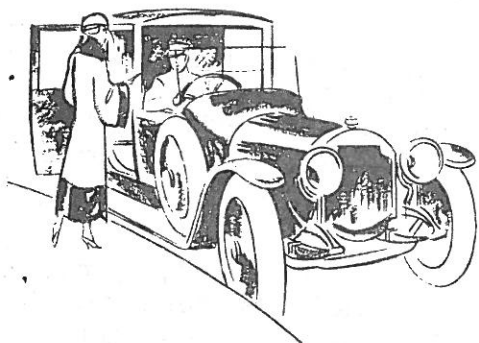
Norges første kvinnelige bilist var uten tvil en modig kvinne. Idag finnes det tusenvis av modige og dyktige kvinnelige bilister som mestrer moderne fremkomstmidler.

Men... hva med de kvinnelige "automobilførerne" anno 1975 ?? Hvor blir de av? Er det motet som svikter eller mannen som nekter ?

Automobilkjøring i trafikken idag er jo noe helt annet enn for 70 år siden. Det er ikke helt enkelt og vi er vel redd for at noe skal klikke og kanskje få høre: -" En gammelbil k r e v e r virkelig en mann! " Bært, bært - la oss ikke skremme....

Norges første kvinnelige bilist klarte med glans å mestre både de to- og firebente handyr dengang. Idag er de sprelske firebente handyr forlengst ute av bildet, og tilbake har vi jo da bare våre kjære "motorhysterikere".

Det ovenstående skal langt fra være noen oppfordring til spinnesiden til å frata husets herre en av hans få gleder her i livet: -nemlig å kjøre "vidunderet". Nei, det jeg vil fram til er følgende: Gammelbilinteressen er jo for de fleste en familie-hobby, og akkurat d e r f o r behøver det ikke være et p r i v i l e g i u m for mannen i huset å k j ø r e "vidunderet" b e s t a n d i g.



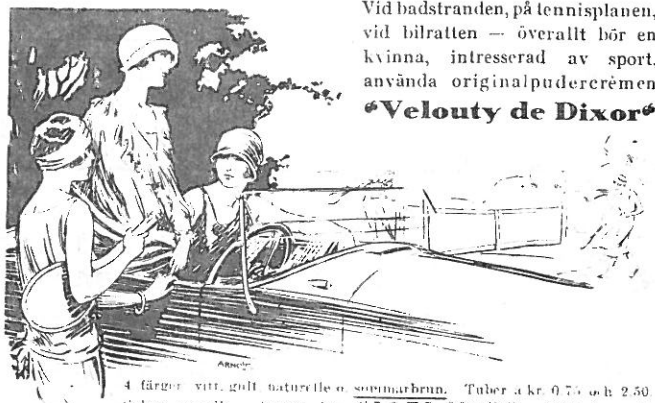
Gammelbilbasillen kan være til sine tider "nifs", -mye vil ha mere. Det er allerede nå en tendens til å anskaffe flere "klenodier" i familien. -Saken er klar: E n trenet automobilfører er for lite. Med andre ord: Spinnesiden må få komme til bak rattet !

Hvorfor ikke arrangere ferdighetskjøring for dame-ne. Trening gjør mester. Kanskje om noen år blir de kvinnelige bilister innen MHK så ivrige at de hygger seg med formiddagstreff "ute i det grønne" med gammel-bilen, skiftenøkler, polish og kaffekoppen. Bilen kunne jo faktisk risikere å bli polert også !

Fra spøk til alvor. Alt som blir arrangert for at spinnesiden skal bli bedre kjent med hverandre, er av det gode. (Ikke minst for man-nen og gammel-bilen. Det står en kvinne bakom alt...)

Kvinneåret er iferd med å ebbe ut og jeg takker for spalteplassen. Det skal ikke gjenta seg.

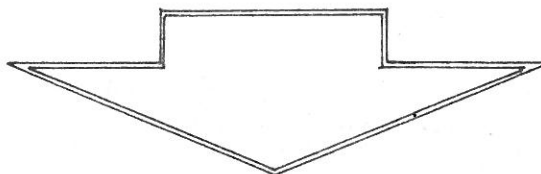
" Fru Dodge tempo gigante. "



Vid badstranden, på tennisplanen, vid bilratten - överallt bör en kvinna, intresserad av sport, använda originalpudreremen "Velouty de Dixor"

4 färger vitt, gult, naturligt o. sovrmarbrunt. Tuben 4 kr 0.75 och 2.50 Saljes överallt. Lagros hos **CLAES MARK, Sthlm 2.**

NESTE MØTE:



500 kr i dusør for tre skilt

500 kroner i dusør lover en meget fortvilet Per Bakke i Kongsberg etter at frekke tyver natt til fredag skrudde ned og stjal tre skilt fra 1919 som han hadde på veggen i Hermann Foss'gt. De tre skiltene er fra før det ble opprettet bensinselskaper i Norge. To av disse er firkantet og i rødt og hvitt mens det tredje er blått. De bærer innskrif-

ten: Standard Oil, Tigerben-sin og MIL-BP.

- Skiltene har egentlig ingen verdi, men de betyr meget for meg, sier Bakke til DT og BB. - Jeg håper inderlig at jeg kan få dem tilbake og jeg betaler gladelig 500 kroner i dusør for opplysninger som kan føre til at skiltene igjen kan henge på sin faste plass på murveggen.

På veteranbilmönstring i

H A U G E S U N D (12/10 - 1975)

En tur over Haukelifjell med piggdekk påglatt före og ÷ 5° C bragte oss til Vestlandet, hvor plenene var grønne og været mildt. Reismålet var "Touring Hotell" i Haugesund, hvor "Haugaland Veteranbilkubb" og Gammelbilens Venner hadde satt hverandre stevne denne höstsöndagen. I tillegg deltok også byens bilforhandlere med en utstilling av nye biler, og hadde til gjengjeld sørget for fint PR-messig opplegg, med plakater og forhåndstale i radio og presse.

26 biler og motorsykler av den "riktige" årgangen deltok i samlingen, som begynte med en kortesje gjennom byens gater. De fleste av bilene var lukkede standard-biler rundt 1930 og i god stand, samt endel engelske sportsbiler fra tidlig på 50-tallet, som utgjorde et morsomt innslag. De var velholdte og i daglig drift.

Motorsyklene, hvorav den eldste var en 1919 INDIAN, var et flott skue. Vi merket oss spesielt en HARLEY-DAVIDSON politisykkel fra 1939,- et gedigent eksemplar med en masse ekstrautstyr.

Å eie en gammelbil på Vestlandet må være vanskelig; det fuktige klimaet gjør at rusten er hard i sine herjinger. Vi la merke til at selv forholdsvis nylig restaurerte deler hadde begynt å bli "røde", og forkrommingen løsnet. Meget synd, for det arbeidet som "Stavanger Krom og Nikkel" hadde utført var førsteklases. Men etter en tid var det ikke pent lenger.

Etter mötet på "Touring Hotell" var det besök på Vestre Mek. Verksted, hvor sønnen Jan hadde under arbeide en MINERVA, en FIAT 501 samt en BUICK 7-seter touring '29. Disse bilene var tydelig i gode hender, og vil om ikke altfor lenge være på veien.

Ellers er det tydelig at 50-talls bilene begynner å bli populære som "söndagsbiler". En særdeles nydelig MERCEDES-BENZ 300 B 56-modell var hentet fra Oslo, og den skulle bare brukes når været var fint! En herre fra Sandnes hadde en 1957-modell 220 S 5-seter Cabriolet som söndagsbil. Den var en fryd for öyet, og stolt var eieren da han fortalte meg at han hadde vært på jakt etter bilen i 8 år, på grunn av det helt spesielle karosseriet.

Etter besöket hos Vestre reiste samtlige til Karmøy, hvor vi besøkte et annet medlem. Vedkommende hadde 3 stk. BUICK 7-seter touring fra 1930-31, og en sjelden CHEVROLET touring 7-seter (!) fra 1930.

Selv om det var en lang og anstrengende tur, var det hyggelig å treffe disse gutta som man ellers får liten kontakt med. De t må de store avstandene ta skylden for.

"Gammelbilfrelst kongsbergenser"

XX

Vi henger på en melding fra entusiastiske Jan Glemminge, som nylig har vært på "rep" ved Lillehammer. Han forteller om et lokalt veteranvognmiljö deroppe, med möter hver første lördag i måneden (kl.15-20) på "Tavernaen" nord for byen, ved de fire bensinstasjonene. Alle interesserte er velkomne! De har også leiet en låve med plass til 10 vogner.

Også fra Östfold rapporterer Jan om planer for en lokalavdeling; i Halden er det 8-10 gammelbilentusiaster som holder möter hver sin gang i hjemmene.

To gode tilbud:

Medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB har nå muligheten til å kjøpe forskjellig materiell til de gamle bilene, og samtidig oppnå gunstig rabatt. Vi nevner noen av de varer det gjelder: -Stigbrettgummi med "riktig" mønster, -Alle typer skai (imitert skinn), -Cabrioletduk i sort (med hvit eller sort bakside), -Forskjellige gummilister, m.m.

Spør etter Finn Roger, og vis medlemskort fra M.H.K.

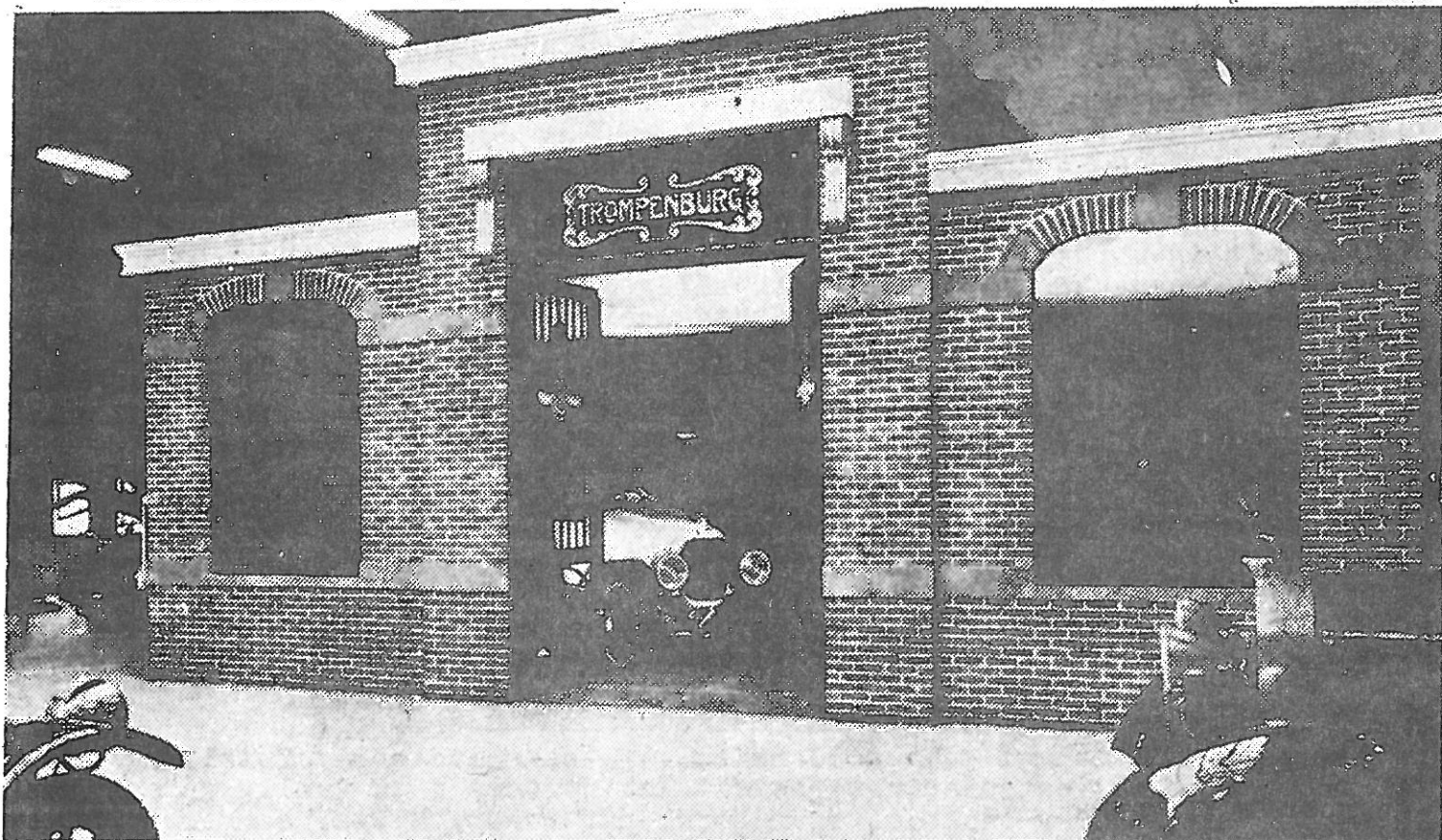
KAROSSERIMATERIELL A/S
Bøgaten 9 - Oslo 6.

Et annet gunstig rabatt-tilbud til medlemmene omfatter l a k k. Det dreier seg om et anerkjent produkt, nemlig HERBERTS "Stadox" syntetisk emaljelakk, som kan leveres i ønsket fargenyanse fra "Standomix" blandedbatteri, -et avansert anlegg som kan frem-skaffe ca. 5000 ulike farger. Ordinær pris er kr. 58,- pr. ltr., - men MHK's medlemmer får lakken for kr.40,- pr.ltr. Minimum blandekventum er 1/3 ltr. Spør etter hr. Oskasin !

FRIDTJ. RISTVEDT,
Vestfossen
tlf. 85 01 06

CHRISTIE - auksjon i Holland.

Det berømte og tradisjonsrike britiske firmaet CHRISTIE'S arrangerer -i samarbeide med Lord Montague of Beaulieu- en stor auksjon over veteran-, vintage- og klassiske kjøretøyer tirsdag den 25. november. Auksjonen holdes i "Nationaal Automobielmuseum" i Leidschendam i Holland, og starter klokken 12.00. Besiktigelse av de kjøretøyer som skal omsettes foregår lørdag 22., søndag 23., og mandag 24. november.



"Nationaal Automobielmuseum" har laget en egen stand for det hollandske bilmerket SPIJKER, som så dagens lys i 1900 og forsvant fra markedet igjen i 1925. Inngangen til denne paviljongen på museet, hvor et antall Spijker's er utstilt, er identisk med fasaden på fabrikklokalene Trompenburg i Amsterdam, hvor disse bilene ble produsert.

BILMERKENE, -OG DERES OPPRINNELSE.

- AUSTIN -etter Sir Herbert Austin (1866-1941), som i 1905 grunnla bilfabrikk nær Birmingham, Austin bygde forøvrig sin første bil allerede i 1895.
- B.M.W. -forkortelse av fabrikknavnet Bayerische Motoren Werke.
- BUICK -hollandskfødt ingeniør David Dunbar Buick, som i 1904 startet en bilfabrikk i USA. Overtatt av GM i 1908.
- CADILLAC -franskfødt amerikansk nybygger, Antoine de la Mothe Cadillac, som i 1701 grunnla byen Detroit. Cadillac-fabrikene ble grunnlagt i 1902, av Henry Martin Leland.
- CHEVROLET -sveitsiskfødt Louis Chevreault (1879-1941), navnet endret til Chevrolet, grunnla i 1911 egen bilfabrikk i Flint, Michigan (USA). Merket gikk i 1918 inn i GM.
- CHRYSLER -bilkonstruktøren Walther Percy Chrysler (1875-1940) startet fabrikkasjon av biler i 1924. Allerede etter ett års drift hadde fabrikken solgt 106.803 biler!
- CITROËN -fransk ingeniør, André Gustave Citroën (1878-1935) etablerte bilfabrikk i Frankrike i 1919.

(forts.)

NB!

Vi ser oss nødt til å minne om at "deadline" (siste innleveringsfrist) for annonsemanus er den 20. de i måneden. Senere innkomne annonser må dessverre "stå over" til neste nummer..!

A N N O N S E R

KJØPES:

Parklykter (fenderlamps) til engelsk A-Ford, helst 1928-29, til å ha på skjermene. Som bytte/delvis bytte kan gis stengitter til A-Ford 1930-31. Er det noen som har seter (eller rester av seter) til A-Ford roadster 1928-29? Er også takknemlig for lån.

Cadillac, Lincoln, Packard eller lignende, helst 50-talls, i bra stand kjøpes. Som bytte/delvis bytte kan gis en ca. 1930 av mer standard merke, hvis dette er ønskelig.

SELGES (alt er ubrukt):

Bremseband, vevde og støpte, i forskjellige dimensjoner. Ford skjermer ca. 1938-40, (oppgi nøyaktig mål), Støtfangerhorn, passer til Chrysler, De Soto, Dodge, Plymouth; -pent forkrommet med 2 røde render, trolig fra sent 30-tall/tidlig 40-tall.

ANVISES:

Opel 6-cyl. 1930 4-dørs sedan, reservehjul (18") mangler, hvilket her ved søkes. Prisantydning ca. kr. 3000,-.

Diverse deler til Buick 1936 selges, evt. byttes mot Buick 1938/39 deler. Gamle kobber bryggepanner, som egner seg fint til å ha peisved i, ca. 70-100 ltr. kobberdunker.

Henvendelse helst skriftlig:

- J. GLEMMINGE, Rekustadv., Rolvsøy, 1720 GREÅKER.

"-----nå må vi få flere restaurerte lastebiler!" **CHEVROLET**

På grunn av plassmangel selges [✓]30-modell 1½-tonns lastebil. Totallengden er 5,25 m., så restaureringsarbeidet kan utføres i en vanlig garasje. Bilen har bremses, er taugbar, og motoren går rundt. Hytta, som er norsk-bygd, er hyggelig, men er ikke av luksustypen.

- Fredrik Lid, Ekraavn. 7, O S L O 7.

tlf. 54 28 70 (tidl. på dagen) - 24 49 67 (om kvelden)

A N N O N S E R

Plymouth 1939-modell rimelig tilsalgs. Motor gått 10 000 km. etter heloverhaling. En del rust, men er ellers i relativt god stand. Selges snarest grunnet plassmangel.

Sverre Opheimsbakken,
tlf. Aurdal 165 A.

KJÖPES:

Til knottgenerator søkes følgende deler: grovfilter, finfilter, sperrefilter, blandespjeld og startvifte. Trenger også 2 stk. bra dekk 6.50 x 20" og baklykter til Chevrolet 29-31.

Fredrik Lid,
Ekraavn. 7, OSLO 7
tlf. 54 28 70 (8-16)
24 49 67 (efter 16)

SÖKES:

Hjulkapsel (evt. flere) samt parklyktglass til Buick 1937.

Leif Hoel,
Parkv. 27, 3080 HOLMESTRAND

SELGES:

4 stk. 13" felger til Mercedes-Benz 190 + 2 piggdekk.
Div. deler til Dodge Dart 1962.

Ingar Olsen,
c/o Karlsens Bilruiter,
3410 SYLLING.

SÖKES: (Til Ford A Fordor 1930)

Seter foran og bak, Vifte (2 blad), Horn, Motometer, Bremsstag kompl., Lykteglass til parklykt, Støtdempere (2 foran, 2 bak), Hjulkapsler, Frontruteramme m/glass, Dynamo, Starter, Fordeler, Skiftegeffell v/ side gearkasse, Speedometerwire, Lokk til koplingsboks, Exhaustrør, Frontaksel, Tenningslås og nøkkel, Utvendig dørhåndtak v/side bak, 2 innv. vindussveiver, 2 dørlåshendler, 2 døråpnere, Baklykter.

-Hvis man mener det heller er fornuftig å kjøpe hel delebil, så er jeg interessert i en slik.

Morten Neset,
Huitfeldtsgt. 12,
3100 TÖNSBERG. tlf. 033/15668

(Vi ser ikke din annonse denne gangen heller.....)

Kan noen skaffe meg kompl. frontlykt med speedometer og wire, samt baklykt til NSU 350 ccm 1940-mod.

Geir S. Johnsen,
Tromsø off. Lærerskole,
9000 TROMSÖ.

SELGES:

A-Ford lastebil. Noe restaurert, lasteplanet bygget nytt i trykkimpregnert tre.

henv. Jon Arvesen,
Lindeberglia 26, Oslo 10
tlf. 12 10 70 (8-17)

TILSALGS:

1961 mod. Ford Taunus 12M personbil m/15M motor, noe rust men nye kanaler, 4 nye dekk. Billig tilsalgs.

Kjell Erik Östvand,
Frydenlund 8, 3000 DRAMMEN
tlf. 83 62 39 e.kl. 18.

SÖKES:

Felg 33x4 (straight side) til DODGE 1916 søkes. Felger til 1919 kan evt. gis i bytte.

Ingar Evensen,
Tomtegt. 16, 3000 DRAMMEN

SÖKES:

Lykt, styre, kickstart, høyre fotbrett, baklampe samt andre deler til Zündapp 1938-mod. mc. Kan evt. gi i bytte: Ramme, sidevogn og noen motordeler til GNOME & RHONE.

Gunnolf Larsen,
Ervjegt. 3, 3050 MJÖNDALEN

CHRYSLER IMPERIAL 1930-32:

Finnes till salu: -Fina framskärmar och huvudstrålkastare.

SÖKES: Hjul (ståleker) 7 bulthål, för däck 750x17. Parkeringslyktor, s.k. "cowl lights", Baklykta, Navkapslar, Alla karosseridelar till öppna eller täckta karosser. Är intresserad av alla andra delar.

BENZ och DAIMLER-MERCEDES:
Söker kontakt med ägare til bilar (även lastfordon), delar och litteratur.

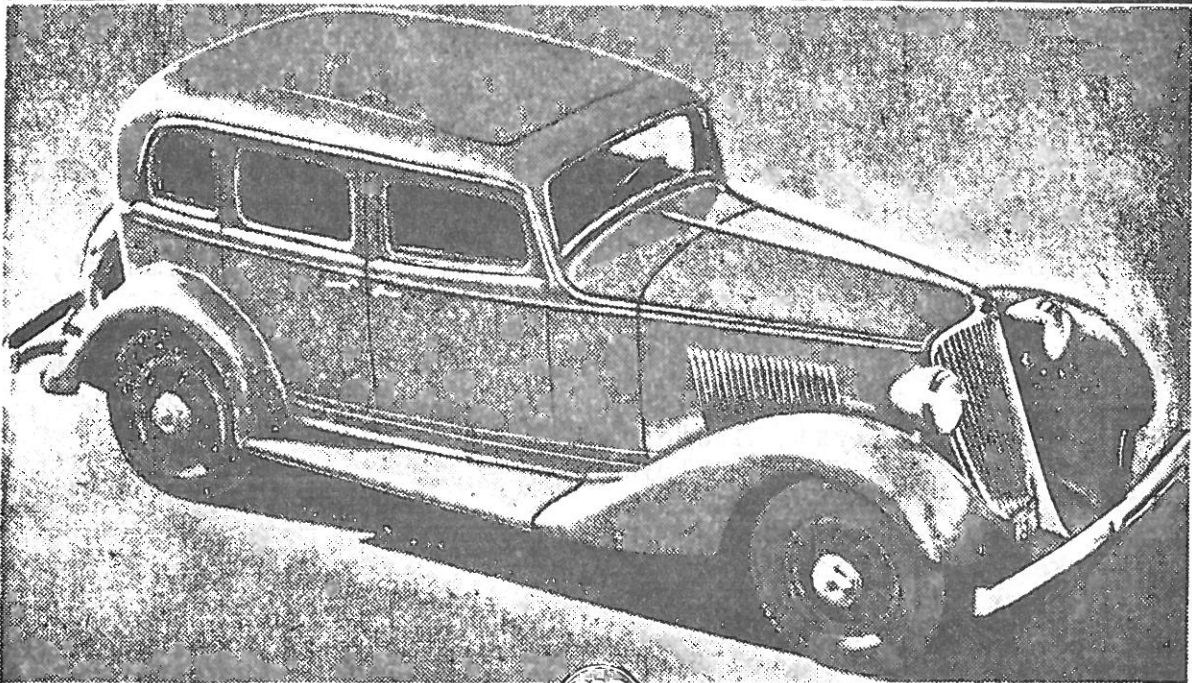
Kent Olsson,
Kråkvickervägen 3,
S-512 00 SVENLJUNGA, Sverige
tel. 0325/10503



GRAHAM

Modell „Blue Streak“ Sedan.
Årets mest eksklusive bil.

Ring, og la oss få demonstrere.



AUTOMOBILFIRMA
R. HESSELBERG-MEYER A/S
TOLDBODGATEN 30
OSLO - TELEFON 14990 - 14790