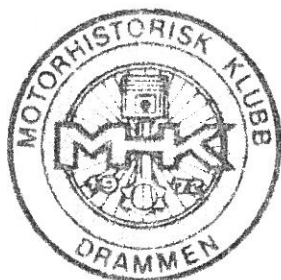
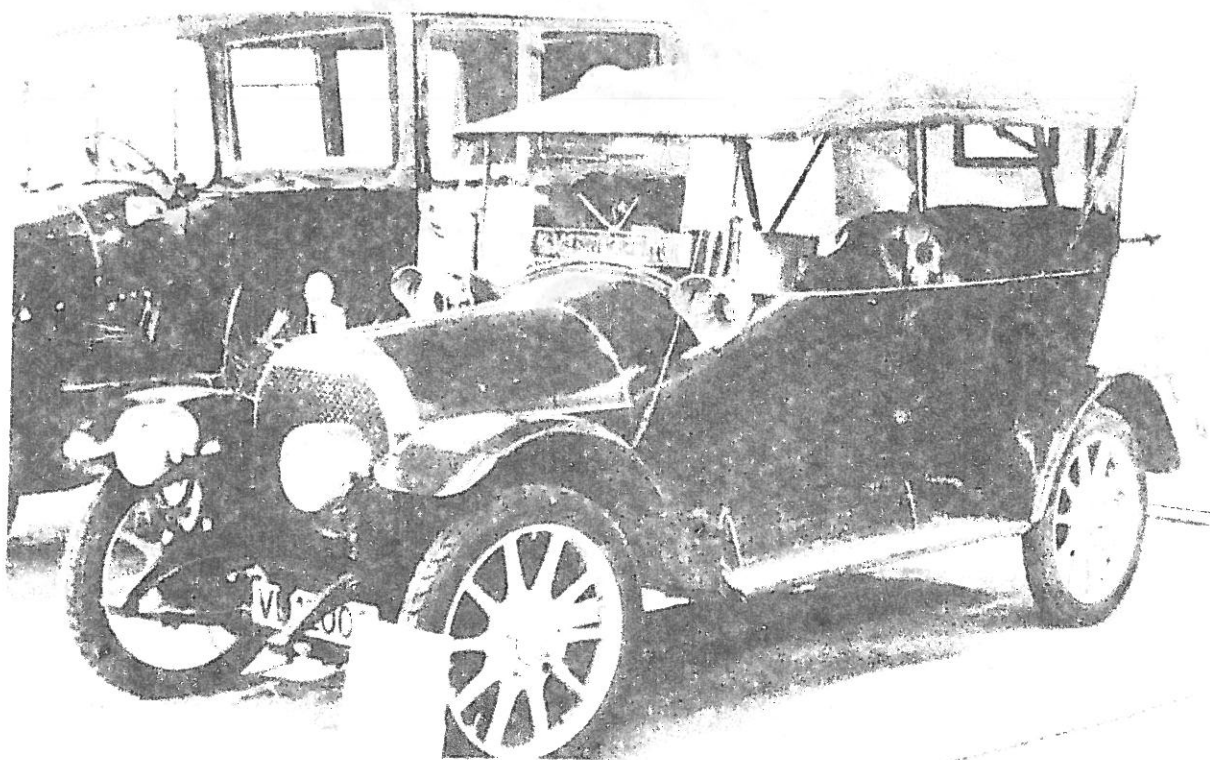


# motor

## HISTORIKEREN



1 - 82



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

HISTORIKEREN

REDAKTØR  
Ivar Engerud  
Horgen,  
3300 Hokksund

## Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ) 3001 DRAMMEN  
Bankgirokonto 7137 20 19934  
Postgirokonto 3 75 09 24

### MEDLEMSKONTINGENT 1982:

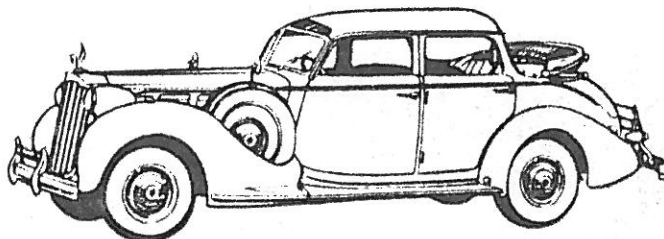
Hovedmedlem med avis.....90,-  
Husstandsmedlem uten avis.....20,-

### STYRET:

FORMANN: Alf Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad. 02-855347  
NESTFORMANN: Finn Torgersen, Riksvn., 3020 Krokstadelva.  
03-826240(jobb)  
SEKRETÆR: Jan Roger Sand Olsen, Møllenhof, 3020 Krokstadelva.  
03-870120 lj.153(jobb)  
KASSERER: Finn Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad.  
03-832680(jobb)  
STYREMEDL.1: Bjørn Kolsrud, Lien, 3330 Skotselv. 03-756366(priv)  
03-752224(jobb)  
STYREMEDL.2: Jan Sandholdt, Langrand 27, 3020 Krokstadelva.  
03-826258(priv), 03-826923(jobb)

# Packard

Å kalle neste nummer for et "Packard-nummer" er vel å ta munnen noe for full, men det ligger en del stoff om dette edle merket i redaksjonen, så vi kan vel rope at



det vil bli viet noen sider til dette emnet. Men pr. i dag (6.jan) er det fortsatt mange sider å fylle.

STOFF TIL APRILNUMMERET MÅ VÆRE RED. I HENDE INNEN 20. MARS.

Annonsefristen settes til utgivelsesdatoen, 6. april, innen kl. 12.00, slik at de skal kunne være helt ferske, men er du fem minutter for seint ute på den fristen, må annonsen stå over til i juni!

FORSIDEBILDET viser A/S Maskinagenturs 1912 OPEL under TVVKs utstilling i Trondheim sist sommer. Mer om utstillingen på side 10 og 11.



## fra førerretet:-

Spikkestai, januar 1982.

Kjære medlemmer !

Ønsker dere alle Godt Nyttår 1982.

Året starter med " atter " økte avgifter til statskassen, også denne gang var heller ikke bensinen glemt.

De av oss som har store amerikanere som vil ha----- og bruker mye bensin vil muligens i framtiden bare melde seg på i løp i nærheten av bostedet , for at ikke budsjettet skal få en totalt sprekk, eller at gammeltilhobbyen skal ruinere oss.

Lykkelig kan vel den være som er eier av " Austin Sewen " eller m.c.

Øjøl om vi må stramme inn livremmen så går alt videre, også i vår klubb.

Styret og komiter har allerede tatt fatt på året 1982. Som tidligere nevnt fyller klubben 10 år , bursdagen er 18. oktober men jeg tror feiringen blir avvirket før den tid ! Først Drammensløpet som er bestemt til 22 mai d.å.

Höstløpet som går av stabelen 7 august blir jubeliumløpet hvor vi vil markere oss på flere måter, løpet ender på Fagerfjell Turisthotel , ovenfor Kongsberg med overnatting, og hyggelig samvær for alle deltagere.

Vi har reservert hele hotelet, og gjør en beregning på en stor deltagelse !

Jeg vil heller ikke unnlate å nevne at alle deltagere får en fin jubeliumsplakett med seg heim etter endt løp.

Dette arrangement vil de sikkert lese og høre mer om i tida framover, men noter deg datoen allerede nå.

På et annet sted i avisen vil du merke at andre ting er i støpeskjeen, nemlig en jubeliumsbok. Den vil i sin helhet handle om klubben, helt ifra startfasen og fram til idag.

Boka vil inneholde et godt bildemateriale med foto av alle kjøretøy som har vært , og er i klubben.

Våre to medlemmer , Öivind og Ivar som begge med sine bidrag titt og ofte er å finne i avisa har tatt på seg å redigere denne boka.

Utgivelsen blir engang hösten 1982, dersom alt går etter timeplanen.

Men for at vi skal få en verdig jubeliumsbok til å ha i bokhylla håper vi på bidrag også fra deg, alt er av interesse, spesielt fotos.

Jeg ønsker dere begge tilykke med oppdraget.

MEDLEMSMØTE 1.12.81

Møtet ble åpnet ved 19.30-tida av nestformann, Finn Torgersen, som ønsket alle velkommen. "Sjefen sjøl" var forhindret fra å komme denne kvelden.

Nestformannen fortalte at styret arbeidet med å få laget skilt til kjøretøyene våre. Bestillingsslipper vil komme i februaravisa.

Plakettene fra Høstløpet ble delt ut til de som hadde kjørt det.

Det ble også nevnt at klubben ønsker å utgi en bok i forbindelse med jubileumsåret 1982. Ø. Langeland og I. Engerud vil ta seg av dette.

William Kioss ble overrakt en hilsen fra klubben i forbindelse med at han slutter som redaktør for avisa fra nyttår.

Det ble opplyst at fristen for innlevering av annonser til LMK's annonseavis var 15. desember.

Etter kaffe og medlemmenes 10 minutter ble det vist en Helan og Halvan film. Før møtet ble hevet ved 21.30-tida nevnte nestformannen at neste møte blir et auksjonsmøte, og han henstilte til medlemmene å ta med seg deler etc.

Vi pratet så litt om årsfesten i januar. En henstilte til folk å melde seg på.

Så ønsket nestformannen God Jul, og vi dro hver til vårt.

Sekr.

MEDLEMSMØTE 5.1.82

Årets første møte skulle være et auksjonsmøte. Før en satte igang med dette, ønsket formannen velkommen og ønsket alle et godt nytt år.

Det ble spurt om det var noen nye hos oss i kveld. Et par stykker hadde funnet veien og disse ble ønsket velkommen og spurt om hva de eventuelt hadde av gamle kjøretøyer.

Nytt av året er at klubben har fått ny redaktør og at sekretæren har skaffet klubben et offsett-trykkeri for en billig penge. Klubben vil satse på å utgi en jubileumsbok høsten 1982. Dette skal I. Engerud og Ø. Langeland ta seg av. En satser på at boka skal være selvfinansierende i form av annonser.

Arild Karlsen sa seg villig til å undersøke om lokaler, pris etc. for en eventuell bilutstilling i 1982.

Så startet auksjonen med Per Gran-Henriksen som auksjonarius.

Litt av hvert ble solgt i løpet av kvelden.

Etter medlemmenes 10 minutter sluttet vi av ved 22-tiden.

sekr.

MEDLEMSKONTINGENTEN 1982

Det er kanskje på sin plass å minne om at medlemskontingenten for 1982 er i ferd med å forfalle til betaling, så benytt vennligst vedlagte betalingskort som også gjelder som medlemskort hos de firmaer vi har proserter (fullstendig liste i neste nr.).

Dersom du fortsatt ønsker å være medlem i MHK, så betal kontingenten snarest, slik at du unngår avbrudd i avisforsendelsen.

Styret

# NY REDAKTÖR I «MOTORHISTORIKEREN»

Fra årsskiftet 1981/82 har det -som de fleste vel har merket seg- foregått redaktørskifte i "Motorhistorikeren". William Kjøss er etter to års funksjon løst fra sitt verv, og etterfølges av Ivar Engerud, som altså blir den tredje redaktør i rekken i de år avisen har eksistert.

Den nye redaktøren er eikværing, og bor i Hokksund og i Trondheim...! Altså virkelig en "langpendler"! Trondheimstilknytningen kan forklares med at Ivar utdanner seg ved Norges Tekniske Høyskole, og han innrømmer at den store avstanden nok vil innebære noen problemer i forbindelse med avisarbeidet, men hevder samtidig at de skal la seg løse. At det blir noe tid tilovers til å "mekke" på noen av hans to gammelbiler - en Ford 1935 og en Singer 1936- holder han imidlertid for heller tvilsomt.

Selv om vår nye redaktør er hva man må betegne "ung av år", er han såvisst ikke fremmed med bruk av skrivemaskin og kamera. Mange har sikkert merket seg hans hyppige bidrag i vår avis gjennom flere år, og hans signatur har også jevnlig vært å finne under artikler i andre tidsskrifters spalter, bl.a. har han medarbeidet i "Norges værste motormagasin", -"RIGHT ON".

Samtidig med redaktørskiftet markeres det også en liten begivenhet i "Motorhistorikeren"s redaksjon; klubben har nemlig gått til anskaffelse av nytt trykkeri, et offset anlegg som avløser det tidligere stensiltrykkeriet, og som -etter en smule innkjørsperiode- utvilsomt vil gi vårt klubborgan en vesentlig bedre trykkteknisk kvalitet.

Vi som kjenner Ivar, vet at redaktørvervet har havnet i de aller beste hender. Vi vet også at han vil få nok å stille med i tiden som kommer, og det kan være grunn til å minne medlemmene om å hjelpe redaktøren med stoff til avisen. Det er en krevende oppgave som ligger foran ham, og vi ønsker ham lykke til!

Ö.L.

---

I tilknytning til reportasjen fra Sandviken-Sundvolden 1981, bringer vi en del av resultatlisten fra løpet:

## Vintage B: (51 deltagere)

1. REIDAR KRISTIANSEN	FORD A 1930	256	prikker
2. Ole Martin Svoor	Ford A 1929	343	"
3. Kjell Wang-Henrichsen	Ford A	353	"
4. Kåre Kjeldsberg	Buick 1932	378	"
5. Bjørn Petter Gjerdrum	Cord 1930	396	"
6. Åsmund Nordahl (S)	Marmon 1929	424	"
11. Jan Erik Finnerud	Chevrolet 1927	488	"
12. Arvid Lian	Overland 1927	537	"

## Post Vintage: (56 deltagere)

1. Torkjell Øien	Chevrolet 1939	205	prikker
2. Bjørn G. Johansen	Mercedes 1939	206	"
3. Erling Prøsch	Ford A 1929	239	"
4. Eirik Bøle	Packard 1933	346	"
5. Carl Henrik Størmer	Bugatti 1925	468	"
7. Finn Bryhn	Essex 1933	475	"
11. Ingrid Bakke	Studebaker 1934	572	"
13. Per Gran-Henriksen	Buick 1935	623	"
14. Alf Bryhn	Plymouth 1934	632	"
18. Jan Roger Sand Olsen	Ford A 1931	751	"

Redaksjonen mangler dessverre resultater fra Veteran og Vintage A!

Skal det endelig lykkes å få i gang en serie i Motorhistorikeren hvor medlemmene utfordrer hverandre til å skrive litt om kjøretøyet sitt eller noe annet? Det kunne i hvert fall vært artig for redaktøren, så nå får vi prøve, og førstemann ut er Jan Sandholt:

## Min bil: 1927 CHEVROLET

Krokstadelva 1/1-82

Nå skal jeg endelig fortelle litt om min Chevrolet 1927 modell. Det var midt i 60-åra at jeg fikk interessen for gammelbiler. Interessen var stor, men pengepungen liten, så noen dyr bil kunne det ikke bli.

Så en dag fikk jeg greie på at på Galleberg i Sande sto det en Chevrolet som jeg kunne få kjøpt. Det var en glad dag i 1966. En gjeng med gutter dro avsted med dolly-tralle, jekker og annet utstyr. Der sto Chevroleten i ei utløn. Den var ombygget til lastebil med et innelukket førerhus fra en A-FORD. FY!!! Vi fikk opplyst av eieren at motoren hadde rådebank, men dette var det jo mulig å reparere. Handelen gikk i orden, og jeg ble en lykkelig gammelbileier uten fritidsproblemer.

Bilen ble ståend vinteren over før jeg begynte på demonteringen. Motoren hadde en kraftig rådebank, så jeg tenkte lenge på å sette inn en V-8 motor og bytte akslene. Heldigvis ble ikke dette noe av. Like etter ombestemmelsen begynte arbeidet med overhalingen av slitte deler og montere chassiset. Da chassiset var ferdig montert, kom turen til karosseriet. Her var et stort problem. Etter nærmere ettersyn hadde jeg kun panser og torpedoen. Dette var i det minste laget til å bli bil. Det var før MHK ble startet, så jeg kjente ikke mange med samme interesse.

Men så en dag kom Finn Torgersen og sier at han hadde snakket med en kar som heter Reidar Kristiansen. Og han kunne fortelle at på toppen av Rjukanheisen skulle det ligge noen karosserideler til Chevrolet. Dette var en fin opplysning!

En varm sommerdag i 1968 dro vi oppover. Turen måtte gå over fjellet ved Kalhovd for å komme fram til toppen av Rjukanheisen med bil. Da vi kom fram til toppen, så vi en skråning som var temmelig bratt. Og langt der nede skimtet vi Rjukan sentrum. Så var det å lokalisere brukbare deler. Vi klatret nedover og fant diverse deler til Chevrolet 1925 og 1927. Det sto også en Ford 1935 modell og en åpen toseter med svigermorsete fra ca. 1935. En gammel motorsyssel pluss noe annet skrot var det også der. Men dette syntes vi var nytt den gangen, så det var ingen av oss som hadde vett til å ta vare på det andre som lå der.

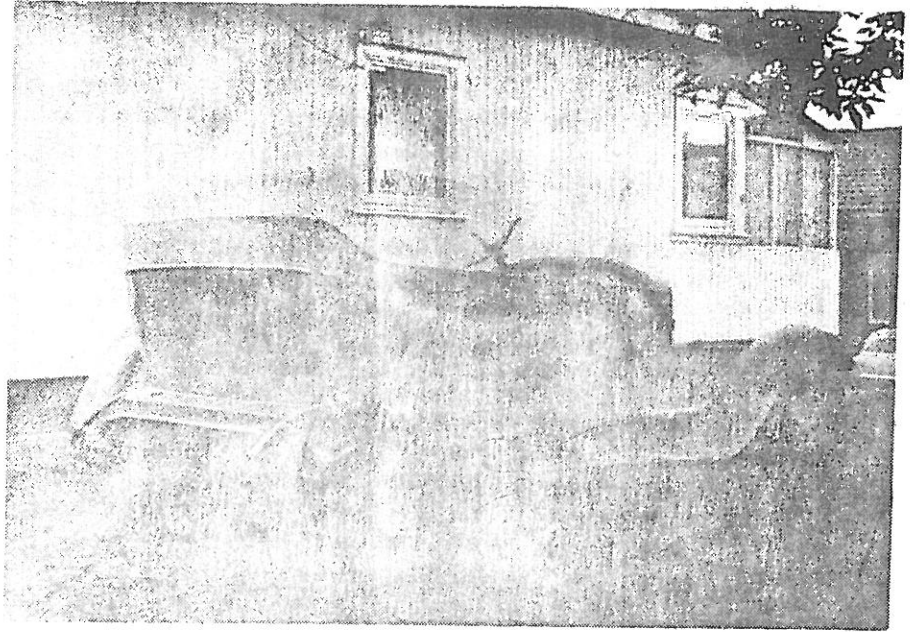
Vi lempet og dro deler så svetten haglet, samtidig som vi sloss med fluer og mygg som det var ekstra mye av. Så gjaldt det å få tillatelse for å få ta med seg de delene vi hadde funnet frem. Dette ble raskt ordnet etter en prat med heisføreren.

Folkevognbussen vi kjørte, ble full av deler både inni og på taket. Vi fant nesten alle karosseridelene pluss noen andre reservedeler. Finn Torgersen fikk plass bak i bilen sammen med alle delene. Vi trodde han ville trives der, men det gikk ikke mange mila før han følte seg uvel. Enten ble det for mye gammelt, eller hadde han kanskje festet kvelden før?

Etter endt tur ble delene sortert, og det som var brukbart, ble lappet og pusset. Nå hadde jeg fått skjerm, stigbrett, bakstuss, baksete og tre dører. Fremdeles manglet forseterygg og sideplatene mellom dørene og en dør. Døren og ei sideplate fikk jeg tak i hos Leif Pettersen. Nå begynte det å hjelpe!

Jeg kunne ikke slippe tanken på at det kunne finnes mer deler på toppen av Rjukanheisen. Dermed ble det en ny tur bestemt. Dette var i 1971.

Nå var kjerringa med på jakt etter gammelbildeler for første gang. Jeg vet ikke om hun ble bitt av basillen med en gang, men hun klaget ikke på noe annet enn alle myggebitta. På denne turen var jeg heldig. Jeg klatret litt lengre ned i skråningen, og der fant jeg fordundre meg resten av karos-

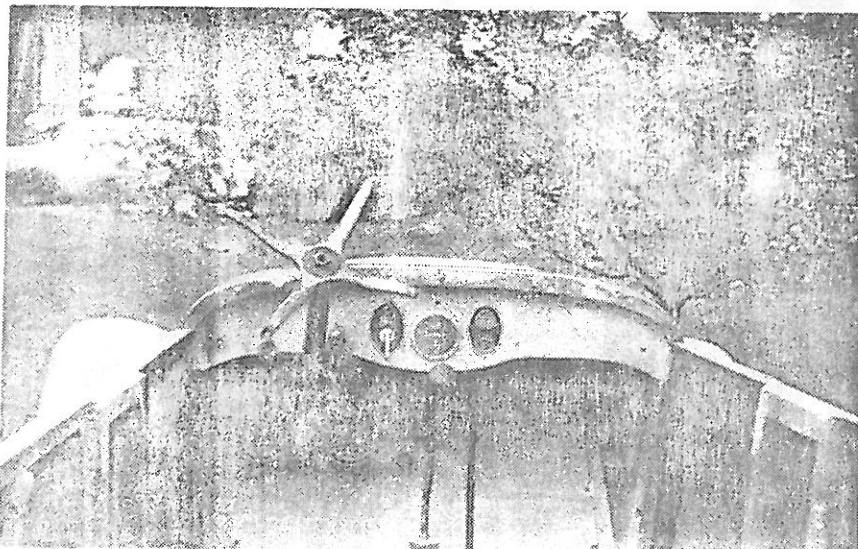


seridelene jeg trengte. Der lå det støtfanger bak og reservehjulsholder. De gamle bilene jeg nevnte før, sto der fremdeles. Men når en ikke tenker fremover, må man bare ha det så godt.

Nå ble karosseriet komplett, men det ble enormt mye arbeide. Alt treverket måtte jeg lage til. Dessuten ble det ekstra vanskelig da det gamle var borte. Så jeg måtte montere en og en del for å få det til å passe sammen. Omsider var den ferdig til lakking.

Da jeg skulle slepe den til lakking, gjorde jeg ei tabbe som kunne gått ille. Jeg hadde ikke splintet kronemutterene på bakakselen. Den ene mutteren forsvant, og hjulet ble hengende ytterst på gjengene. Dette hendte midt på Drammensbrua i rush-trafikken! Men litt flaks må en jo ha. Etter litt leting i bilen fant jeg en gammel mutter, og tur en kunne gå videre.

Etter lakking ble bilen trukket innvendig av Drammen Sadelmakerverksted. Deretter ble bilen stående en tid, da husbygging kom i veien. Nå manglet bare et helt ratt, frontruteramme og kalesjestativ. Rattet fikk jeg kjøpt hos en kar på Åmot, samme sted fikk jeg også kjøpt en



radiator som var bedre enn den jeg hadde fra før. På denne tiden var møtene på Glassverket kommet i gang. Så mitt første spørsmål der ble en etterlysning etter frontruteramme og kalesjestativ. Det ga ikke resultat med en gang. Etter noen møter kommer Gunnolf Larsen og forteller at han har fått tak i en Chevrolet i deler. Der var det en frontruteramme som jeg kunne få låne til han skulle bruke den selv.

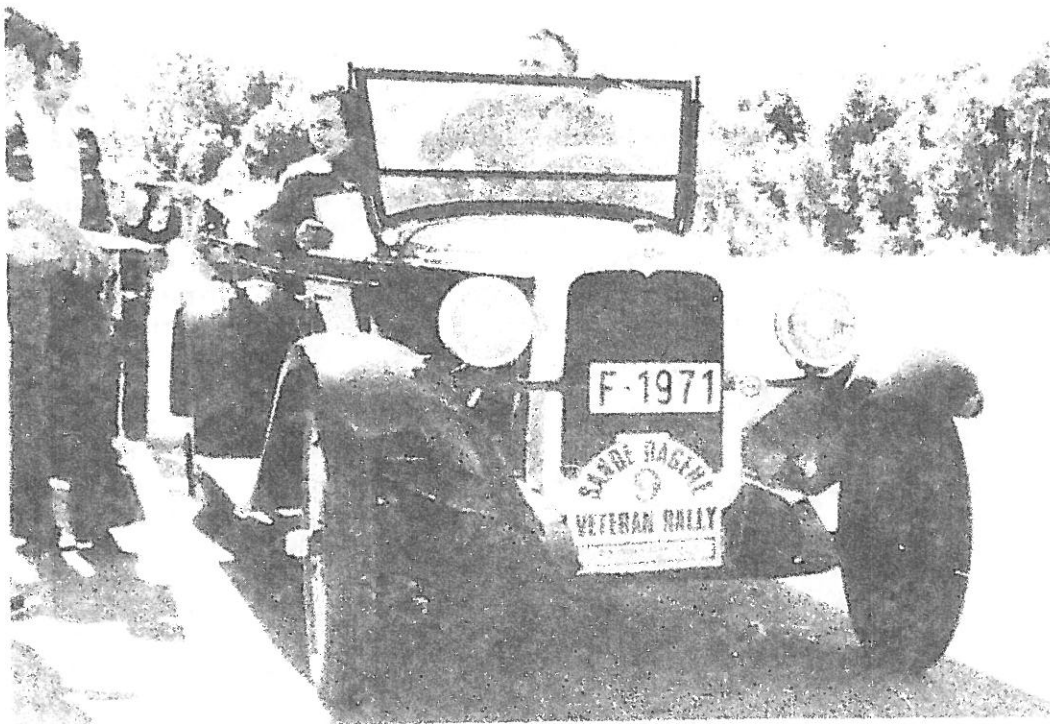
Så kunne bilen registreres, 11 dager før de nye skiltene kom. Det første arrangementet vi var med på, var å kjøre en kortesje i Asker for Røde Kors. Dette var i 1973. Siden har det blitt mange løp, men den første tiden måtte jeg kjøre uten kalesje. Kalesjestativ ble det da også omsider. Mads Jostad hadde kommet over noe som lignet på et Chevrolet-stativ, og dette trivdes ikke sammen med alle Ford-delene. Så det fikk jeg byttet til meg mot en Ford-del som passet hans samling bedre. Stativet hadde dårlig treverk og dette måtte forsves. Jeg fikk tak i noe treverk som var skåret i laminat. Dette måtte limes sammen. Det var i de kalde vintermånedene, så jeg måtte ty inn i varmen. Det var ett rom i huset som ble brukt lite om dagen, og det var soverommet. Der ble laminat og presse plassert.

Det gikk bra en stund - men en dag kom ikke kjerringa opp i senga på grunn av kalesjespiler og trebiter. Da ble kjerringa arg og sa: "Enten må kalesjespilene ut, ellers flytter jeg ut i stua." Kalesjespilene måtte vike. Men det ordnet seg, så de ble ferdige til våren. Kalesjestoff skulle det vise seg å bli verre å få tak i. Jeg hadde inntrykk av at alt var utsolgt det året. Vi var på sommerferie i Danmark i 1975, og der fikk jeg kjøpt noe kalesjestoff som kunne brukes. Kalesjen ble sydd, og nå var bilen nesten komplett.

Noe komplettering har det blitt etter hvert, men frontrute-rammen er fortsatt et problem. Som dere skjønner, har jeg en bil med litt fra hvert prestegield!

Nå er det dukket opp et nytt prosjekt som heter STEYR TYPE II 1922 modell som trenger karosserideler. Hvis det er noen som har deler til denne type bil, så si gjerne i fra!

MED HILSEN  
JAN SANDHOLT



## Jubileumsåret 1982

1982 ser ut til å bli et stort jubileumsår i norsk veteranbilsammenheng, og vi noterer allerede planer om minst tre store jubileumsarrangementer i løpet av neste sommer.

### NORSK VETERANVOGN KLUBB



Nestoren, NVK, fyller 30 år og satser i den forbindelse på å arrangere "The Viking Fjord and Mountain Rally" i weekenden 28.-31. mai. Løpet er kommet med på den internasjonale løpskalenderen som et av FIVAs hovedarrangementer neste sommer, så det kan vel være lov å håpe på en brukbar utenlandsk deltagelse?



## Norsk "A" Modell Klubb

Halvparten så gamle som NVK er Norges eldste merkeklubb, NAMK. Det var derfor ganske naturlig å legge årets Grensetreff, A-entusiastenes store begivenhet til Norge. 15-årsjubileet skal markeres ved denne tradisjonelle nordiske forbrødring, og treffet er lagt til Olrud Hotel ved Hamar 11.-13. juni. Treffet pleier jo å samle A-Fordeiere fra fjern og nær, så det skulle ikke være urealistisk å regne med at det stiller omkring hundre eksemplarer av "Henry's Lady".

### Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

Så kommer vi til oss selv med "bare" 10 år, men likevel er det en respektabel alder i norske veteranbilkretser, så året vil bli markert på en litt spesiell måte, med Høstløpet 7. august og forhåpentligvis ei jubileumsbok.

Nevnes bør også Trøndelag Veteranvognklubb, som i likhet med MIK er 10 år.

Motorhistorikeren ønsker alle et godt jubileumsår og lykke til i de kommende år!

ooo000ooo

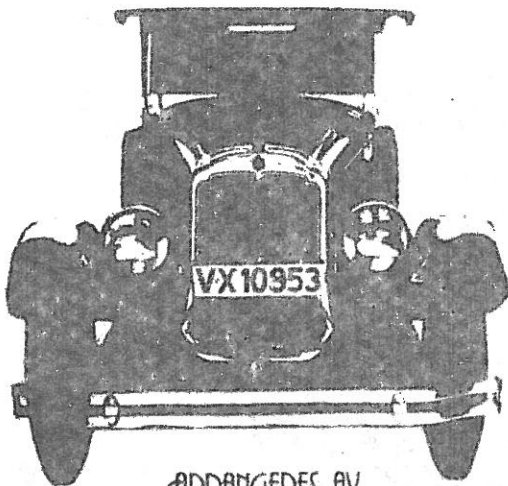
Også internasjonalt er det selvfølgelig "ting på gang". Det er i år 75 år siden man kjørte det berømte Peking - Paris-løpet i 1907, og dette skal, etter hva vi har hørt markeres med et minneløp langs den samme løypa i sommer. Planene er et løp med opptil 400 gamle og nyere biler fra China til Frankrike! Det vil bli lagt opp som et gammelbilarrangement, for responsen har vært overveldende blant veteranbilfolk rundt om i verden, men enkelte nyere vogner vil nok også delta. Start er planlagt i Peking 10. juni, og en måned seinere er det beregnet ankomst i Paris med kolonnekjøring fra Rheims.

Selve forberedelsene til arrangementet er en historie for seg, det er ikke bare å arrangere et løp for noen hundre biler gjennom store deler av Øst-Europa og Sovjet, så på tross av mange og lange forhandlinger kan planene veltes av politiske vanskeligheter. Alternativet er å kjøre fra Peking til New Delhi, med båt til Afrika, over Kairo til Hellas/Jugoslavia og videre til Paris, men da blir det ikke mye igjen av det så storslagent planlagte arrangementet!

ooo000ooo

Cadillac Automobile Company kan i år feire 80-årsjubileet for Henry Martin Lelands grunnleggelse av firmaet, et jubileum vi håper å komme tilbake til i Motorhistorikeren.

# VETERANBILUTSTILLING



ARRANGERES AV

TRØNDELAG VETERANVOGNKLUBB

BILHALLEN HOS GRENDAHL AUTO. LADE

1.-3. MAI 1981 ALLE DAGER ÅPENT 13-21

VOKSNE KR. 15.- BARN KR. 10.- FAMILIER KR. 35.-

Over 30 veteranbiler og 15 gamle motorsykler ble vist hos Grendahl Auto i Trondheim, da TVVK arrangerte Trøndelags første veteranbilutstilling 1-3/5 1981. Planleggingsarbeidet hadde imidlertid pågått lang tid i forveien, og dette arbeidet var ikke bortkastet, for hele 8000 personer kom for å beskue de erverdige kjøretøyene.

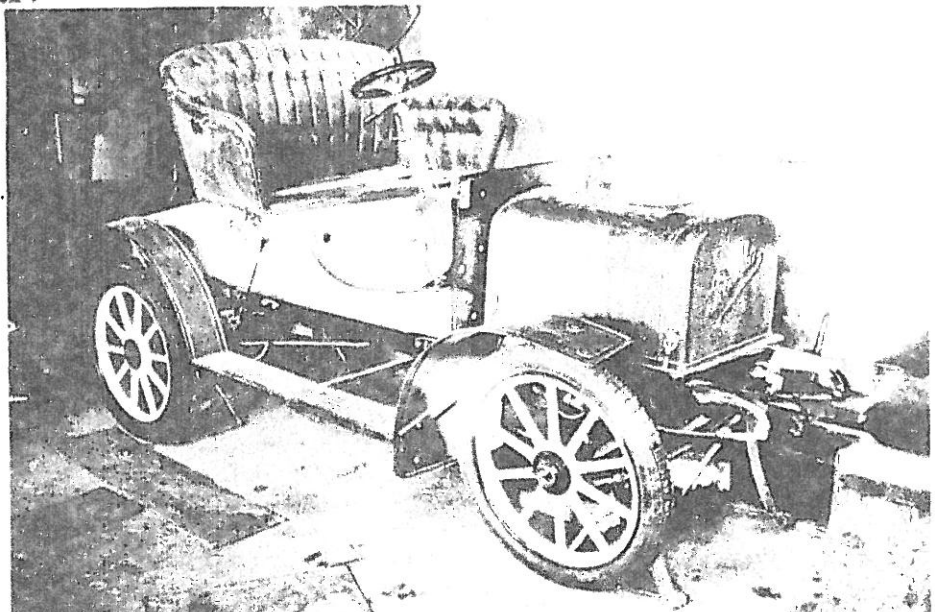
Utstillingens eldste bil, NTMs 1898 Wartburg, ble sammen med Bjørn Petter Gjerdrums Cord og NTMs 1909 Norsk Automobil og Vognfabrikk brakt oppover fra Oslo av alltid like entusiastiske Halvdan Prøsch med sin gedigne bilfrakter. Men Trøndelag har også en rekke artige vogner, og flere av disse ble for første gang vist for publikum. Blant annet var distriktets eldste bil med, en 1908 Piccolo som var under restaurering. (Har det ikke vært en slik i Drammen, som nå befinner seg i Ragnar Andreassen's samling på Vågå?)

En annen vogn en skal lete lenge etter for å finne maken, er en 1910 Vivinius. (Se bildet på neste side.) Det utstilte eksemplaret var i sin tid eid av

"tobakksfamilien" Knut C. Langaard og hadde ikke vært i bruk siden 1925. Den hadde imidlertid stått inne hele tiden, så forfatningen var ikke så aller værst, men all messingene var plukket av. Nå er den imidlertid lagret forsvarlig, så kanskje en av Norges fineste messingbiler kan komme på veien igjen om noen år?

To messingbiler til var også å se: Maskinagenturs 1912 Opel og Tore Maskes enorme 1917 Mercedes påmontert vintertopp. Sistnevnte bil var foreløpig ikke restaurert, men eieren "fikk dilla" av å kikke på alle de andre, så det kommer nok til å "skje noe" med den også i fremtiden.

Av Forder var det et vidt spekter som til fulle skulle vise dette merkes utvikling fra T via A til V8. A-modellen var representert en Phaeton, en Standard Fordor og E.C. Dahls Bryggeris ølbil fra 1931. Den bygd opp på grunnlag av fotos ved firmaets verksted, og ble ferdig til deres 125 års jubileum.

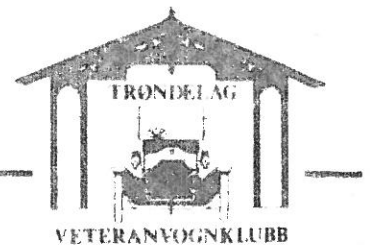


Nr. 2 : PICCOLO 1908

Trøndelag eldste genlevende bil

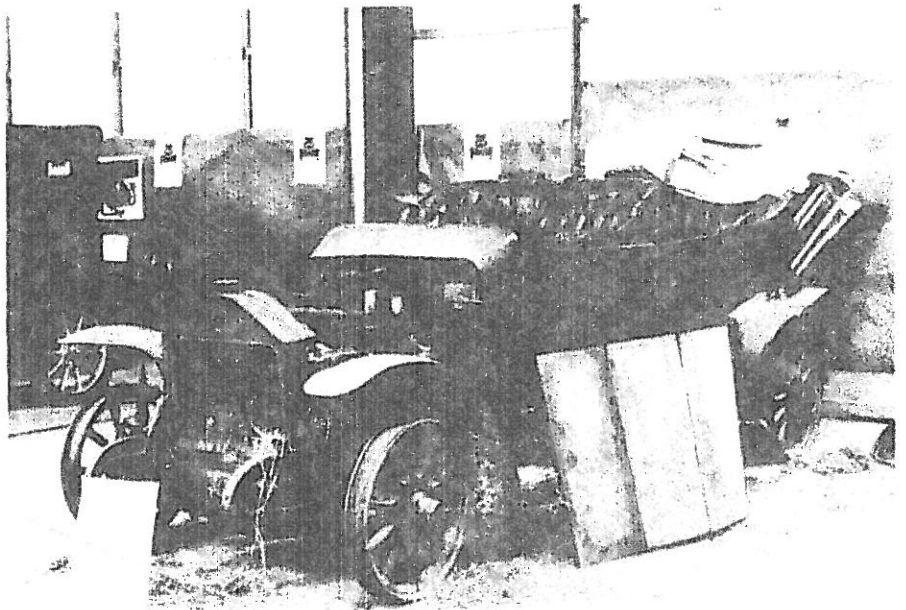
I Trøndelag har Innherred vært noe av et pionerområde hva biler angår. Fylkesbilene i Nord Trøndelag er en direkte fortsettelse av den ruten som ble åpnet i 1908 mellom Steinkjer og Rødhammer, med to Rex Siplerex vogner. Tre år senere gikk gullsmed Hans Svebak, Levanger, til innkjøp av den utstilte Piccolo 1908-modell. Den ble registrert på V-13. Ettersom amtmann Løchen hadde bestemt at Namsos skulle bruke partall og Steinkjer oddetall i registreringene, er dette den 7. vognen som ble registrert på Innherred. Under første verdenskrig ble bilen kjøpt av byggmester John Johnsen Aarvik, og den har siden vært i familiens eie.

# Trøndelag Veteranvognklubb



Stiftet 1912 - Postboks 2196, 7001 Trondheim

Biler fra 20-tallet var det ikke så alt for mange av, men biler som '25 Renault, '27 Oldsmobile og '28 Cadillac vil være med å heve en hvilken som helst norsk veteranbilutstilling. Særlig Øivind Elvedals 1928 Cadillac 341A Rumble Seat Roadster kan få tennene til å løpe i vann. Et fantastisk arbeide er lagt ned av eieren for å bringe et håpløst vrak av en stasbil tilbake på norske veier. Fem års aktivt arbeid og oppimot 5000 timer gikk med for å bygge opp igjen denne perlen!

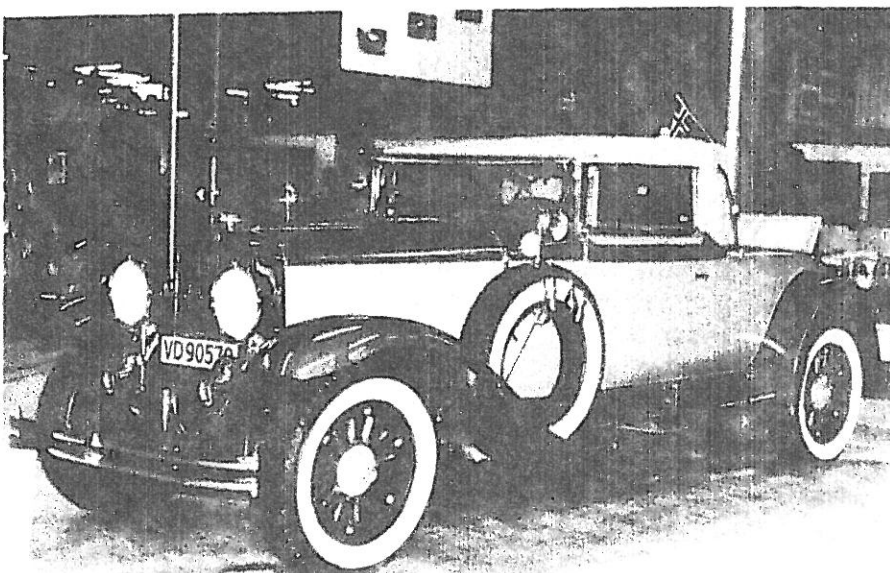


1910 VIVINIUS

Denne vogna dannet sammen med Bjørn Petter Gjerdrums 1930 Cord, Øivind Ofstads 1931 Packard 833 Touring, Baard Nielsens 1939<sup>8</sup> Drophead Coupe by Baker og Ingvald Rønnings 1939 Horch Cabriolet et femkløver som en skal lete lenge etter på så nordlige breddegrader. Den utstilte Horch var av type 830, med 3,8-liters V-8 motor, hydrauliske bremses, uavhengig forhjulsfjæring og De Dion bakhjulsoppheng. Bilen kom til Trondheim tidlig under krigen og var kommandantbil for Wehrmacht 1940-45. Senere ble den overtatt av Brannvesenet. Den 28. august 1945 deltok den i kortesjekjøring under Kong Haakons besøk i byen.

En VW Schwimmwagen og en toseters 1938 Mercedes Benz 170V var også brakt hit til landet under krigen, og disse bilene frembragte nok lite trivelige minner hos den eldre garde av publikum. At de tyske 30-tallerne var så godt representert var en overraskelse for meg, for det var enda tre til: 1938 BMW Cabriolet, 1937 Opel P4 og 1937 Mercedes Benz.

Volvo-forhandler Bjarne Wists 1932 Volvo 7-seter var også et gedigent skue. Dessuten merket vi oss 1931 Chrysler, 1931 FIAT, 1933 Terraplane, 1936 Strømmen-Dodge og en 1949 Hudson Commondore 8 Club Coupe i en alldeles nydelig dyprød akryllakk. Var det noe mer?



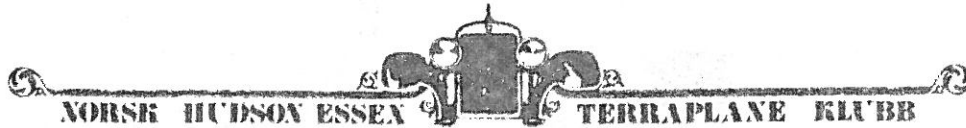
Det kan jo nevnes at publikum møtte opp i store flokker, og ved stenetid på søndag hadde i alt over 8000 vært innom å beskuet utstillingen som ble et særdeles vellykket foretagende!

B Daimler

LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT.....

EN ny Minerva-klubb er stiftet i Belgia nylig, og i den forbindelse oppfordrer stifterne alle som eier, interesserer seg for, eller har trykt materiale om dette fine belgiske merket å ta kontakt med: Minerva-Club, Guyotdreef 29, Brasschat, Belgium B-2130.

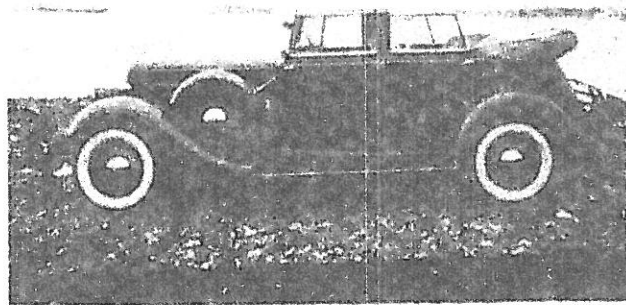
ELLERS noterer vi at de to norske Mercedesklubbene er forenet, og navn og adresse er nå: Mercedesklubben, Postboks 540, 1301 Sandvika.



NORSK Hudson-Essex-Terraplane Klubb ble stiftet 13. september 1981, med formål å ta vare på Hudsonproduserte vogner, så som Hudson, Essex, Terraplane og Dover pluss vogner bygd hovedsakelig på Hudson-deler (Railton og Brough Superior). Personer med interesse for disse merker kan bli medlem. Kontingenten er kr.50,- for 1982 og innbetales på postgirokonto nr. 5 36 01 44. Styret består av Bård Toldnes, Kvamslia 3, 7700 Steinkjer (formann), Tom Nordlie, Tulipanveien 14, 1470 Lørenskog og Bjørn Langås, 3646 Svarstad.

FRA MØLLER & LARSEN A/S i Oslo har klubben mottatt en katalog over stempler for motorsykler av eldre typer. Det er en oversikt over hvilke stempeltypen til veteranmotorsykler de har på lager. Det ville føre for langt å gjengi hele lista, men den kan lånes ved henvendelse til styret.

DER SOM du ikke allerede har sikret deg NVKS veteranbilkalender, er det nok fortsatt en mulighet for å bestille et eksemplar eller flere. 82-utgaven inneholder 12 nye bilder, og et par av "våre" biler er kommet med, Jan Erik Finneruds 1927 Chevrolet og Torleif Brøtos 1929 Durant. Bildekvaliteten er som vanlig glimrende, og prisen er kr. 25,- pr. stk. Ved kjøp av 5 eller flere er prisen kr. 20,- pr. stk. Kalenderen kan bestilles fra Norsk Veteranvogn Klubb, Postboks 37, Bækkelagshøgda, Oslo 11 ved å sende en krysset sjekk for beløpet eller ved å sende postgiro direkte.



FRA vår mann i FN-styrkene, Martin Giljamse, har vi mottatt en hyggelig jule- og nyttårs-hilsen til alle medlemmene, hvor han sier han håper å være tilbake til junimøtet.

VI ønsker Martin et riktig godt nytt år, og velkommen tilbake til sommeren!

FIRSDAG 5 januar: Værmeldinga i radioen melder om 217 minusgrader (tilsammen ved målestasjonene). Til tross for at det kjentes ut som minst "ørtetogfiåtti" av disse gradene hadde lagt sin iskalde hånd over Drammensdistriktet, og at "olien hadde en viskositet som melasse i Alaska" (sitat Peder Danielsen), var det altså meget godt framme på auksjonsmøtet. Avsetningen var brukbar, i hvert fall ble det satt norgesrekord i salg av innvendige speil, så det vil etter alt å dømme dukke opp en rekke "pene" mennesker inni bilene under sommerens løp. Nok om det. Auksjonen ga nesten 1500 kjærkomne kroner i klubbkassa.

SOM nevnt på januarmøtet, har vi fått ei postkasse hengt opp på møtene, slik at enhver kan levere inn annonser, spørsmål, meninger, tips og innlegg til avisa. Bruk kassa, slik at vi kan få høre dine meninger om ting du har på hjertet!

....SIDEN SIST.

Årets klon! : Sand Olsen har gått hen og kjøpt Per Johansens nydelige 1927 Buick og solgt sin forholdsvis nyervervede A-Ford. En lastebileier i Solbergelva har overtatt dette kjøretøyet.

Vi har bestilt ny forsyning T-skjorter. Det hevet seg røster i styret at jeg endelig måtte huske på å få med XL-størrelsen!

Kvålseth har etter det vi har hørt kastet seg hodekulls inn i politikken og latt seg verve som styremedlem i Fremskrittpartiets lag på Eiker.

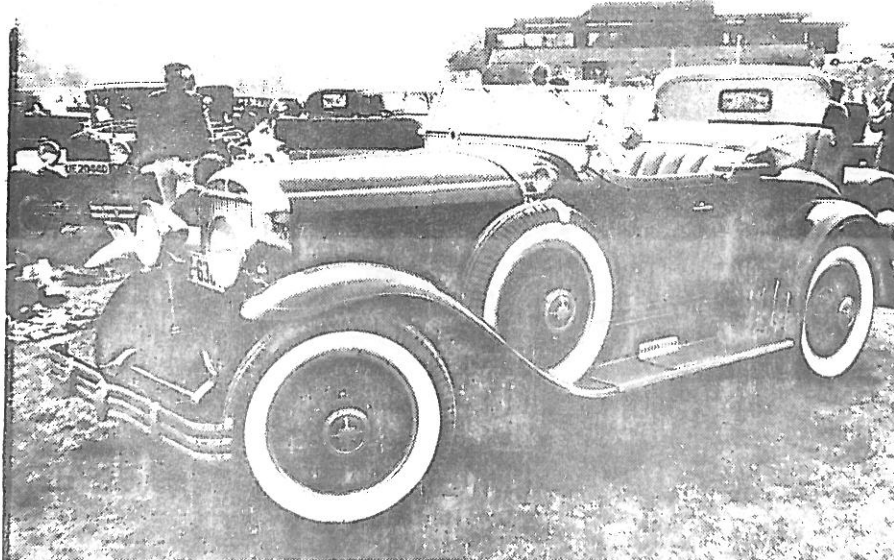
Det svirrer rykter om at A-Forden på Vinnes, den som alle ser bakparten på fra motorveien, skal selges. Den har vært i tjukke slekta siden midten av 30-åra, og da eieren er radiofans, finner han ingen tid til å restaurere bilen selv om han gjerne ville. Dog vil han helst at bilen går til en i nærheten, slik at han med tid og stunder får se den på veien igjen.

Vi har hatt årets (1981) salg i Drammen. Vår tidligere redaktør, nåværende hobbyfotograf, hundeeier, stoffleverandør til avisa, osv, osv, Øivind Langeland, har solgt Audien sin til et menneske i Asker. Med ett er Øivind en bekymring fattigere, og det er han vel ikke lei seg for. Det eneste han nå har igjen med Audi-mærke, er en lighter!

Så til slutt har jeg, om det kan glede noen, kjøpt en elektrisk dreven Tempo varemotorsykkel på tre hjul. Helt lytefri er den ikke, så mens jeg sitter her allikevel vil jeg benytte sjansen til å søke etter: Lyktglass foran, dimbryter på styret, deksel over hastighetsbryteren(regulatoren), holker til styret og holder for bakskilt med baklys.

Finn Torgersen

I forrige nummer ble det fortalt at Rolf Wiktor hadde solgt Buicken til Trondheim - og var glad for det. Om den nye eieren er like glad skal være usagt, men vogna er i hvert fall "forsidebil" i TVVKs organ "Gammel Aargang" (som kanskje er det beste lokale klubblad i landet). Inne i bladet får den bred omtale, og det går fram at en del småting dukket opp ved hjemkomsten til Trondheim (brukken stikk-aksling og slitt registerkjede), men det blir nok raskt ordnet. Håper det ikke tar alt for lang tid før vi ser deg på veien igjen med noe "nytt", Rolf Wiktor!



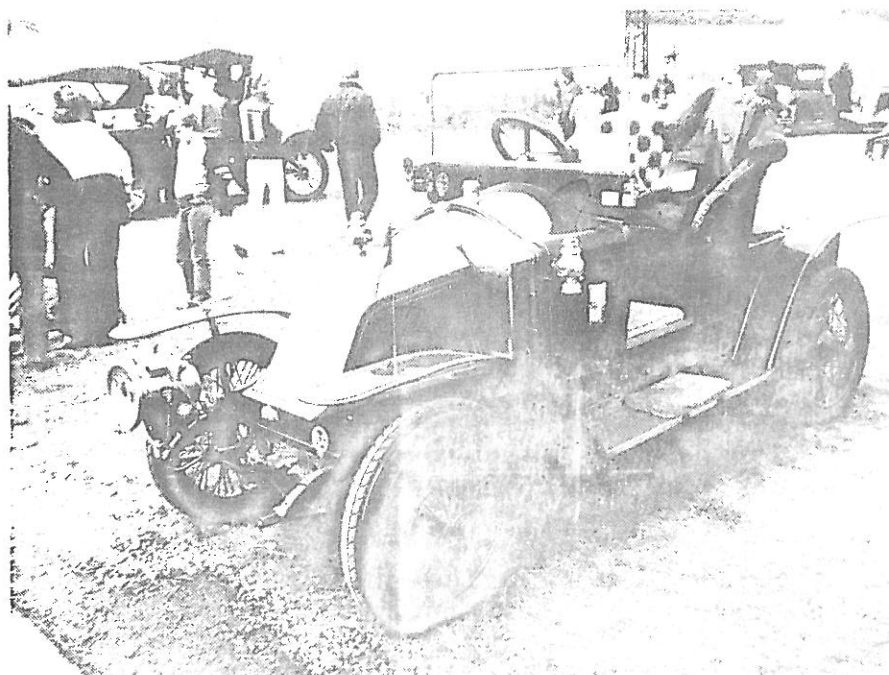
Vi greide ikke å la være å ta med dette bildet av en annen av Per "Buick" Johansens velrestaurete biler, en 1929 Buick Sport Roadster som etter mitt ringe skjønn, må være noe av det fineste som går på norske skilter! En virkelig perle som ble ferdig-restaurert allerede i 1973.

Bildet er tatt under Sandvigen - Sundvolden 1981.

# Automobilløbet

## Sandbigen — Sundbalden

12. September 1981



Sommerens STORE arrangement for veteranbilintereserte, S-S 1981, ble kjørt for 26. gang i strålende høstvær 12. september. Starten var lagt til Hennie Onstad-senteret, og den store parkeringsplassen ble etter hvert fylt av et rekordartet antall veterankjøretøyer. Rundt 150 biler og sykler stilte til start i et løp, som etter vår mening, gikk meget bra fordi det var lagt inn tidsbegrensning på hver post. Kun 30 sekunder var til disposisjon for hver deltager på de

Martin Strømmens 1908 RENAULT AX.

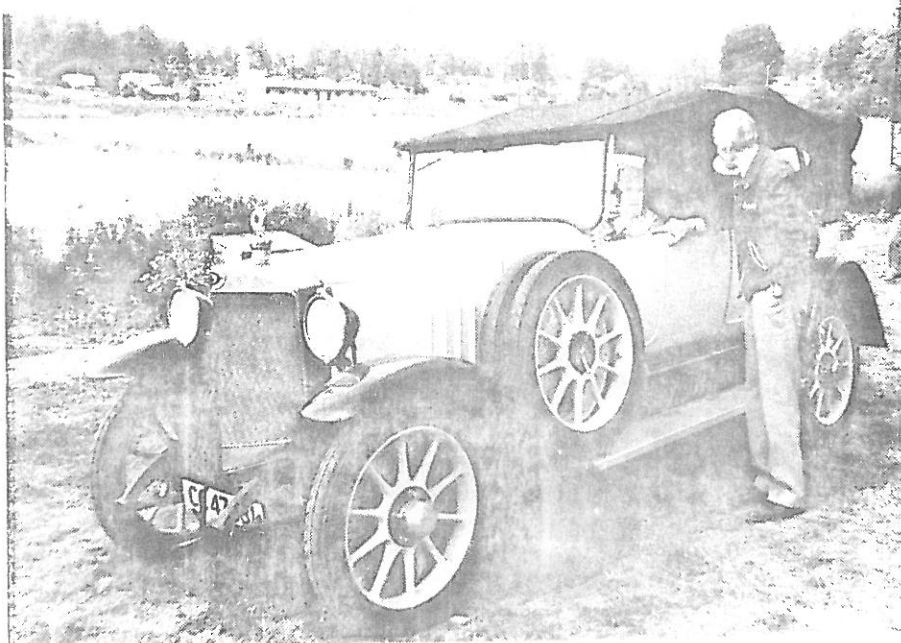
enkelte postene, så man unngikk de store opphopningene som kjennetegnet arrangementet de tidligere årene.

Som sagt, var deltagerantallet rekordstort, og en kan ikke unngå å legge merke til at det etter hvert kommer til mange nye og meget pent restaurerte vogner. Generelt kan en merke en markert heving av nivået på de som er restaurert de seinere årene, og mange interessante vogner kommer fortsatt fram i lyset for første gang.

Og tenk på alle de vognene som er under restaurering....

Blant de artigste innslagene under løpet var utvilsomt den stadig stigende andel av såkalte "commercials" eller yrkeskjøretøyer.

Spesielt imponert var undertegnede over R. og T. Patrickson Chevrolet 1927 last med reklamelakkering og planet fullt av poteter, kål og allskens andre grønnsaker. Kjempefint innslag!



VIRKELIGE VETERANER: Olaf Stam-Eriksen med frue og 1919 STEYR!

Fra Trondheim kom E.C. Dahls bryggeri med sin ølbil fra 1931, som selvfølgelig også vakte en del oppsikt. I tillegg la vi merke til en del andre Chevrolet- og Ford-lastebiler, så nå begynner endelig disse bilene å få den oppmerksomhet de fortjener.

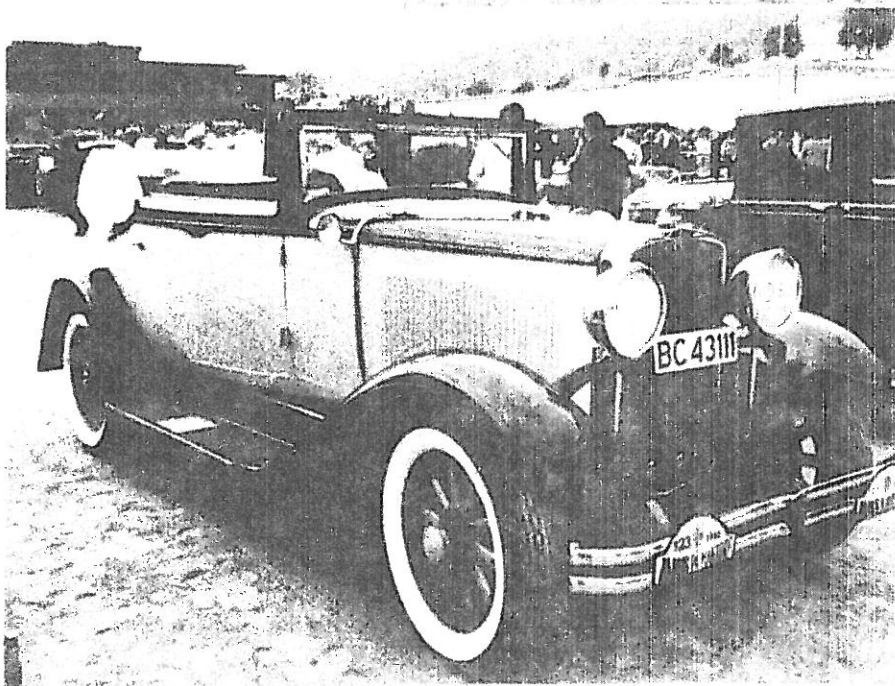
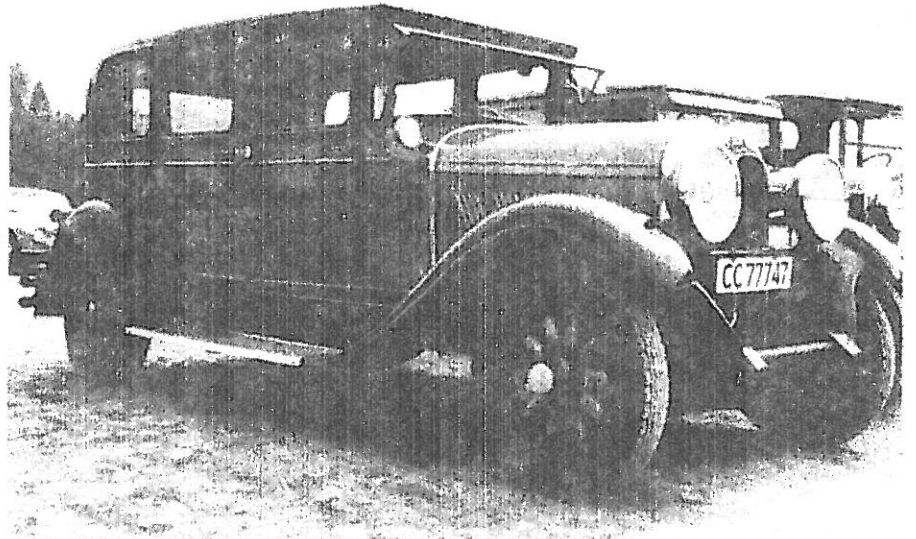
Av andre debutanter (tror vi da) merket vi oss blant annet Martin Strømmens Renault 1908 toseter som ble importert fra Frankrike i urestaurert forfatning for en del år siden. Virkelig en fin liten messingbil! T-Forder i Roadsterutgave ser ut til å være i skuddet for tiden, og i tillegg til Halvdan Frøschs 1911 og Sigurd Bøllings 1915, kom Ø. Grimsmo med en helt "fersk" 1919-modell.

Prisen for fineste debutantkjøretøy gikk i år til en Rugby 1924 eid av Ola Jansrud. For første gang i S-Ss historie deltok det en Auburn, nemlig Øystein Kopperuds 30-modell 4-dørs Sedan. Nå har vi både Auburn og Cord på norske skilter, men det skal vel mye til om vi noen gang får se det tredje bilmerket fra Erret Lohan Cords hånd her til lands...

Av andre nye la vi også merke til John Hindkleivs 1937 Oldsmobile, Nils Chr. Bratlands 1930 Nash Twin Ignition Eight, Hans Erik Engestads 1929 Packard, Harald Sørhaugs 1927 Armstrong Siddeley, en luftkjølt Franklin ca. 1919 pluss en rekke andre..., og til neste år kommer det sikkert mange fler.

En kan jo undres  
hvor lenge det går  
før man passerer  
200 startende.

Bildet til høyre  
viser Øystein  
Kopperuds Auburn '30.  
Legg merke til den  
spesielle frontruten.



En annen spesiell vogn er Per Johan Hoels 1931 Nash 871 Convertible Victoria som ble hentet hjem fra Vestlandet til Hølen i 1977 for restaurering. Resultatet er upåklagelig.

# AVERTISSEMENTER

SELGES: NASH 600 1946-modell selges som delebil. 1957 Mercedes 180, lite rust. 1958 Mercedes 190 selges som delebil.

ØNSKES KJØPT: Deler til 1952 Packard 300 og 1955 Packard 400. Parklamper og baklampe til 1928 Chevrolet.

Bjørn NORSTAD, ØVRE LINNESLIA 4, 3100 LIER TLF 03-840979 (privat)  
03-823630 (jobb)

---

SELGES: FORD T 1914-16: Bensintank. FORD A 1930-31: Dører(4d), bensintank. FORD V-8 1933-34: Radiatorkappe, cowl lamps, panser, felger. 2 hjulkapsler til ca. 36-37 selges helst samlet.

CHEVROLET 1924-28: Kalesjeviler, platefelger, gear. '29mod: Torpedo, instruksjonsbok. ca '30: Taklys og 2 dører. '33-'34: Radiatorkappe fra lastebil? PONTIAC '35: Original salgsbrosjyre i farger, alle modeller, norsk tekst, som nv. OLDSMOBILE '26-'29: 4 felger, bakaksel, original salgsbrosjyre i farger med norsk tekst, som ny, alle modeller.

BUICK '35: Forgasser, original salgsbrosjyre over alle modeller med norsk tekst, som nv. CADILLAC '48-'49 Cabriolet: 1 støtfanger, 2 forskjerm, bakskjerm, bremsetrommel, kalesiestativ, 2 dører, seter, vindusruterammer, mye listverk, dørhåndtak, støtdempere m.m. selges samlet. MERCEDES ca'39: Panser. MARQUETTE '30: Radiatorkappe.

WILLYS ca'35-'36: Felger, hjulkapsler. DODGE ca'18-'20: Originalt søkelys. Ca'28-'30: Radiator, radiatorkappe. CITROEN 11, 30-talls: Panser. Ca'50-'54: Panser, bra dører, felger, bagasjeløkk, reservehjuldeksel. ESSEX '30-'31: Dører med inn- og ut-vendige dørhåndtak, taklys.

DIVERSE DELER: Gedigne messing parklykter ca. 1914-20 (14 cm diameter), kalesjeviler til stor bil, verktøykasse til stigtrinn (20-talls), diverse taklys, en serie amerikanske bilskilter modell 49-51, 53-54, 56 og 58.

## 1936 MORRIS EIGHT ROADSTER

Bilen er i deler, men komplett. Hel lukket delebil kan medfølge. Byttes mot '31-'34 amerikaner.

KJØPES: Radiatoremblem og emaljeskilter, både bil- og reklame-skilter. Spesielt interessant i Tidemanns "mannen med pipa" også termometer av denne typen. Betaler bra for fine ting.

EIRIK BØLE, EDELGRANVEIEN 80, 1340 BEKKESTUA  
TLF. 02-536620 eller 02-133228 (lettest 17.00 - 18.00)

---

SØKES TIL 1931 BUICK Serie 90, 8-syl: Viftehus m/aksling og fibersmørehjul, rotor (fordeler), avbryterstifter (platinastifter).

1931 AUSTIN SEVEN: Felg, dørhåndtak, lykter, vippe, rotor og kondensator.

MARTIN MØLLSÆTER, 6216 GEIRANGER.

---

ØNSKES KJØPT: Kardang til Chrysler m.1928 (Serie 50-52?). Instruksjonsbok har også interesse.

Til Plymouth 1934: Alt av forstillingsdeler har interesse.

ALF BRYHN, Boks 169, 3430 SPIKKESTAD. TLF: 02-855347 etter kl. 18.00

---

Pil Tempo 3-hjuls varemotorsykkel ønskes: Original batterilader, lyktglass foran, dimbryter på styret, holder til bakskilt, deksel over hastighetsregulatoren, bolker til styret, baklys og Tempo dekal (TEMPO med en buet pil igjennom søg)

FINN TORGERSEN, RIKSVEIEN 260, 3020 KRØKSTADELVA  
TLF jobb 03-826240 ikke etter 23.00

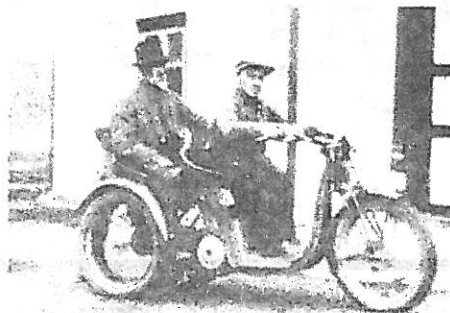
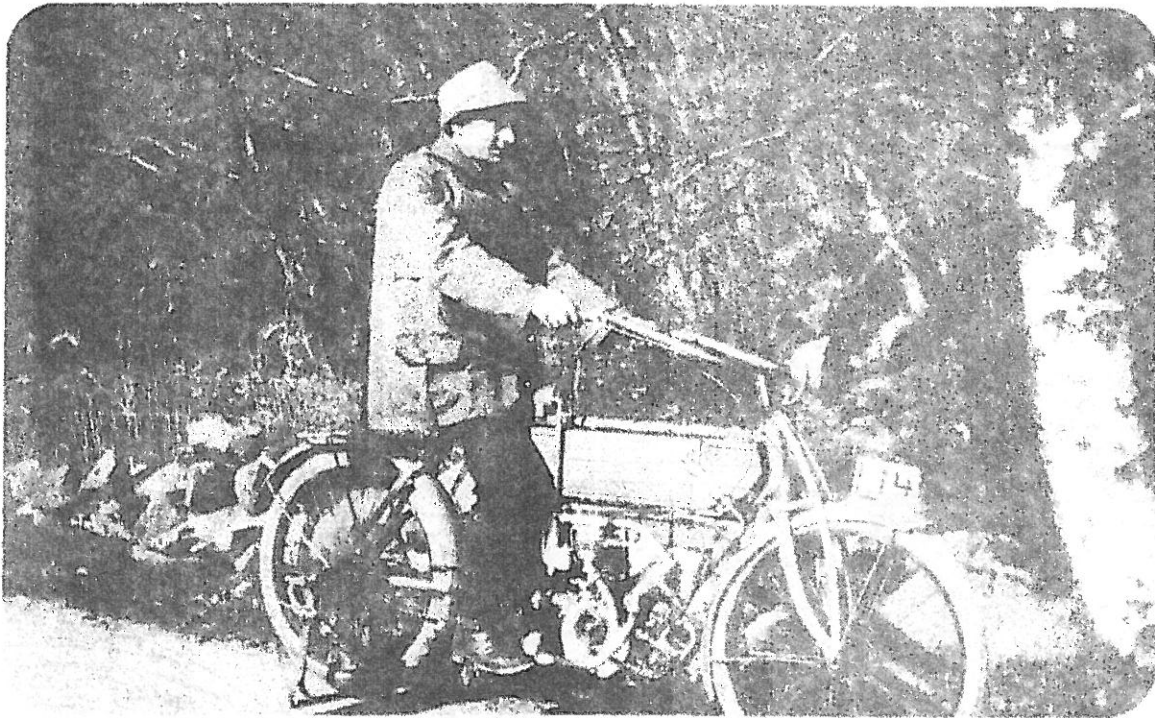
---

Snøskuter(e) selges. ODDLEIF KVÅLSETH, MYRABAKKEN, 3022 SOLBERGELVA

"Motorhistorikeren" skulle også inneholde stoff for de motorsykelinteresserte; bladet har jo alt for lett for å domineres fullstendig av bilstoff. Nå er ikke motorsykler redaktørens sterkeste side, så det ville vært fint om de som føler spesielt for 2- og 3-hjulinger var litt "ekstra" behjelpelige med stoff omkring dette feltet av motorhistorien, slik at vi får minst en side motorsykelstoff pr. nummer.

Sålenge får vi bruke noen bilder fra "utklippsbunken" og håpe på bedring.

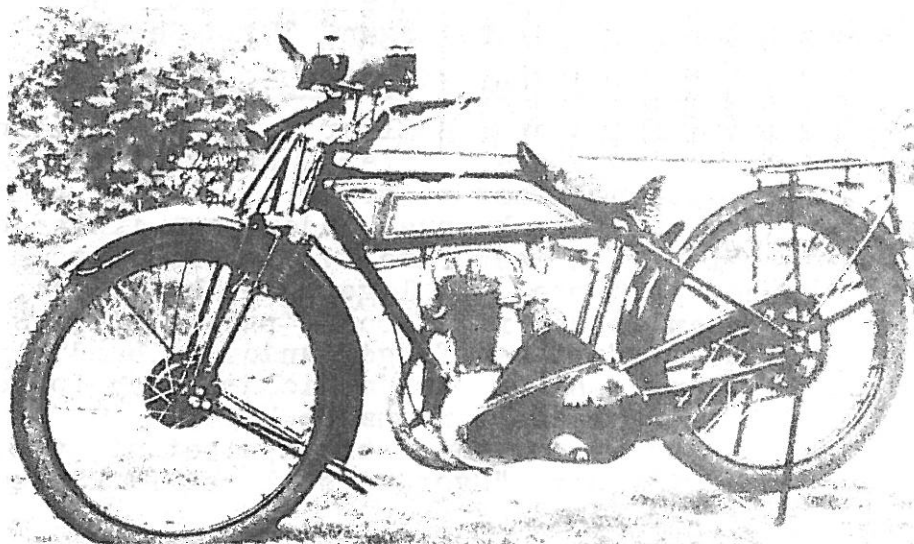
Bildet til høyre viser Gustav Sivertsen fra Fotland med sin motorsykel i 1921. Merke og årsmodell vet vi ikke, men kanskje noen av leserne kan hjelpe?



Under TVVKs utstilling (se egen artikkel) hadde man klart å "hoste opp" hele 15 motorsykler, og den mest uvanlige var vel kanskje Per Brattsets 1929 MONET & GOYON, som tidligere var brukt som invalidekjøretøy på Rennebu. I alt er det vel restaurert tre slike sykler i Norge, for under Sandvika-Sundvolden kunne man se ekteparet Torgerstuen suse av gårde på hvert sitt eksemplar!

Vad du kör bra! Och du har inte haft din maskin mer än några veckor!  
 - Ja, ser du - Jag köpte Nerén-Moréns handbok i motorcykelkörning och slog i mig den, innan jag började att köra.

INREG. **SSS** VARUMARKE  
 SVARTA  
**Halsdukar**  
 FOR MOTORMANNEN I SPORT- & SÄLLSKAPSLIV  
 FABRIKAT RÖDA SIGILLET  
 FINNES I TKL. HERRKIPERING

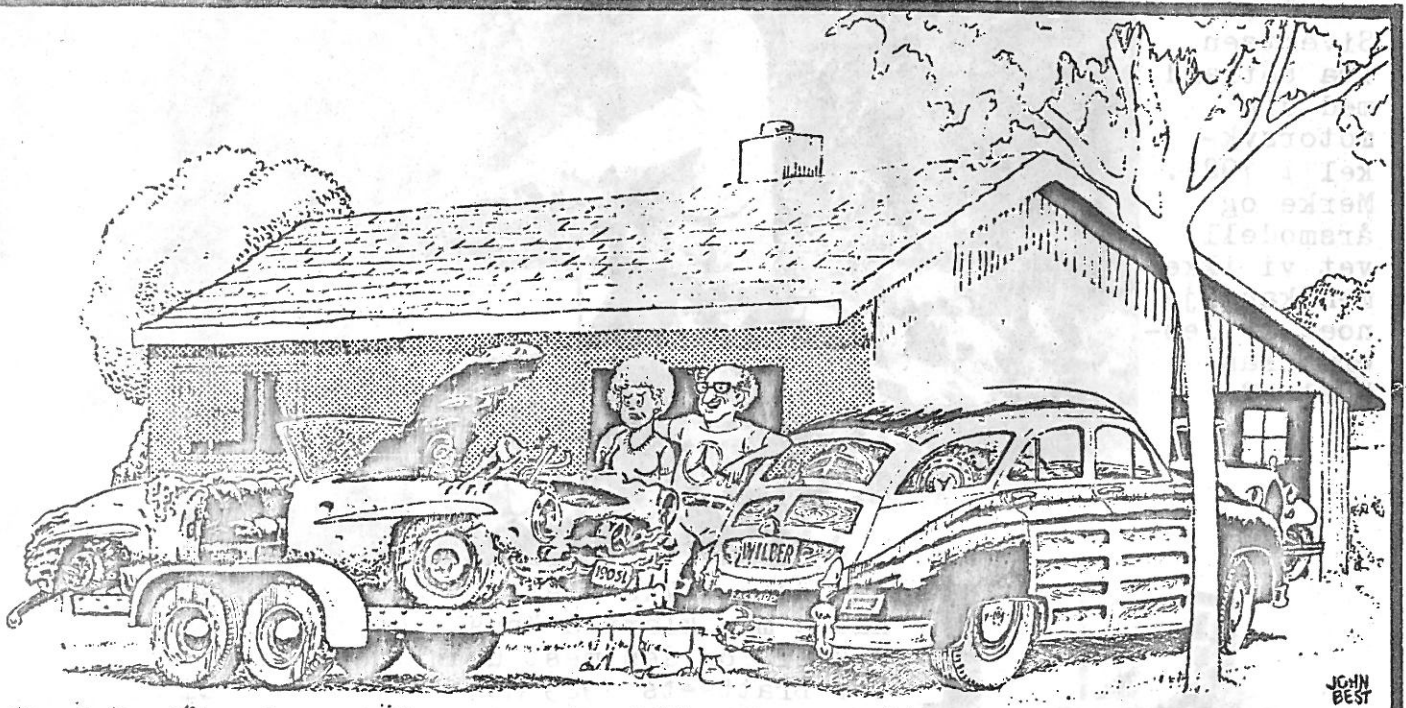


Bildet over viser en annen av TVVKs motorcykelperler, Arnt Grøs 1920 Royal Enfield som ble bruktimportert til Norge midt på 30-tallet, men den var da så gammel at eiere ikke gad betale tollen på den - så den ble stående på Tollboden til den ble solgt for kr. 50,-.....

For å prøve å bringe litt smil inn i Motorhistorikeren, "stjeler" vi følgende lille utklipp fra det amerikanske veteranbilmagasinet "Car Collector and Car Classics", som hver måned bringer en vitsetegning om bilsamleren Wilber. For å unngå å bli beskyldt for å henge ut noen, skal vi ikke sette noe norsk navn på ham her i bladet, men er det noen av dere som heter Wilber, så bare klag.

Tegneren John Best viser på en glimrende måte i et nøtteskall hvordan vi "gammelbilfolk" er, så bare le - det er deg selv du ler av!

# Wilber, The Car Collector



Hva er det du mener med delebil? Dette er den gode!

Fords 1955 Thunderbird er ikke innenfor MHKs interessefelt (enda), men vi tar allikevel med denne hverdagstragedien sakset fra Atlanta Classic Thunderbird Clubs organ, "Bird Seed":

## ET PINEFULLT TILFELLE AV BILEROTIKK

"En bitte liten sportsbil er langt fra fullkommen for et midnattsstevnemøte har to elskere erfart. Fastkilt i en 2-seter, ble en nesten naken mann sittende fast på grunn av et hjul som falt av bilen - og derved satte han fast kvinnen under seg, ifølge en leges artikkel i et legetidsskrift. Den desperate kvinnen forsøkte å påkalle hjelp ved å bruke beinet på hornet. En lege og en brannmann, samt en gruppe forbi-passerende samlet seg raskt rundt parets bil i Regent Park.

"Kvinnen befant seg fanget under to hundre pund av et vrakgods av en urørlig mann", sa Dr. Brian Richards, og fortsatte "for å befri de to måtte brannmenn kutte ramma på bilen."

Da den forvirrede damen ble hjulpet ut av bilen og inn i ei kåpe, hikstet hun gråtende: "Hvordan skal jeg forklare min mann hva som har hendt med bilen hans?" "

ooo000ooo

Uten sammenligning forøvrig, men siden vi nå først er inne på trange sportsbiler av edel årgang: Hvorfor solgte du Singeren din, Alf? (Reds kommentar)

### JUBILEUMSBOKA !

Som nevnt i forrige nr. av Motorhistorikeren, skal vi prøve å få laget ei "minnebok" om MHK i forbindelse med 10-års jubileet vårt.

Boka vil selvsagt få en annen trykkekvalitet og et annet omfang enn den "blekka" du nå sitter å leses, så det kreves en god del stoff for å få fylt de drøyt 100 sidene det er snakk om.

Foruten å ta for seg klubbens historie, vil selvsagt et stort kapittel av boka gå med til å presentere medlemmene og deres ymse kjøretøyer av edel årgang. - DITT OGSÅ, ...forhøpentligvis.

Men da må DU gå igjennom bunken med bilder av perlen(e) og plukke ut de BESTE bildene som kan passe i boka!! Helst ikke de som er tatt under løp, hvor 10-15 personer omkranser vogna, og hvor den ellers så fine grillen er dekket av en gedigen reklame/nummerplakat.

Bilder fra treff, årsmøter, løp, turer og andre arrangementer er selvsagt også av interesse!

Vi trenger aller helst negativet (sort/hvitt eller farger spiller ingen rolle), og send gjerne flere bilder av samme bil eller motorsykkel!

#### INNSENDT MATERIALE VIL SELVØLGELIG BLI LEVERT TILBAKE

Send også med noen ord om kjøretøyet (data, historie etc.)

IKKE VENT, SEND INN MATERIALE SÅ FORT SOM MULIG, SLIK AT DE SOM JOBBER MED BOKA KAN KOMME ORDENTLIG I GANG!

Har du ikke noe passende bilde, så ta noen så fort som mulig til våren (eller gjerne ute i snøen). Si i alle fall i fra slik at vi, som en siste utvei, kan få tatt et bilde som kan komme med i boka.

Bidragene sendes til ØIVIND LANGELAND, POSTBOKS 1081,  
3001 DRAMMEN.

ØNSKES KJØPT: Til ESSEX Terraplane 1933: Baklykt med eller uten skjermbrakett, kingholtsett m/foringer, rep.sett til Carterforgasser W1. Til CHEVROLET1928 åpen: Rep.sett til forgasser, bakskjermer, instruksjonsbok helst på norsk,svensk eller dansk.  
Til CHEVROLET 1928 latsebil: Forskjerm (venstre).  
Til OLDSMOBILE FUTRAMIC 48mod: Støtfanger bak, panserfigur.  
Til TEMPO 3-hjuls varesykkel: Baklykteglass, 2 stk dekk 2.75x19" (3.00x19") helst nye.

FINN BRYHN, BOKS 169, 3430 SPIKKESTAD. Tlf jobb 03-832680.

### BEKLAGER!!!!

Som enhver leser av Motorhistorikeren nr. 1-82 har merket er det ikke så mye å merke til noen bedring av trykkekvaliteten. Om det nye (for Motorhistorikerens red.) offset-trykkeriet ikke var "dødfødt", fikk det en meget trang fødsel, dessverre.

Problemerkene med maskineriet lar seg nok løse, men det er umulig å si når vi kan få det i skikkelig drift. Billedkvaliteten er langt fra tilfredsstillende, og det har også vært en del trøbbel med papirinntrekkingen i maskinen. Til sine tider ble det faktisk bare trykking innimellom problemene og ikke problemer innimellom trykkingen! Håper vi kan komme sterkere tilbake!

red.

En ny type av

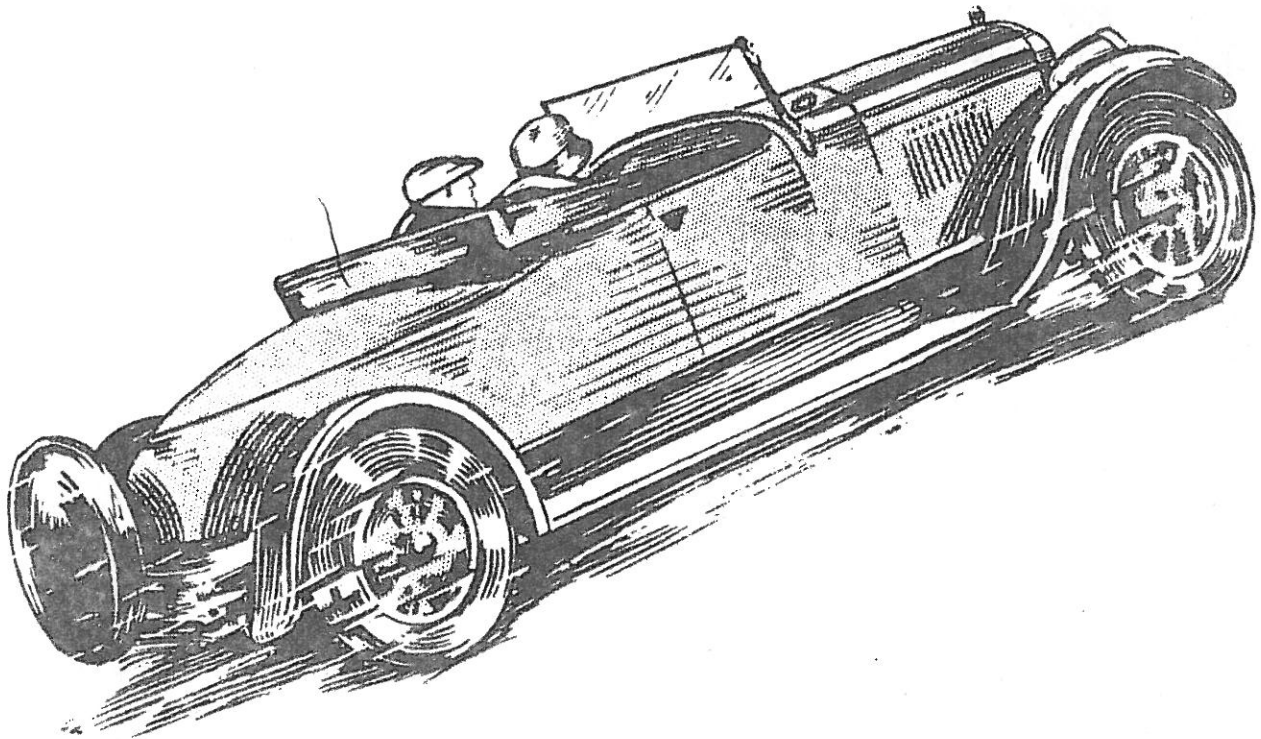
# Essex Super Six

2-sæter Speedabout

6 cyl. 42 HK.

Kr. 5500,00

fab. Oslo



Større fart og større kraft  
end nogen anden bil i sin  
klasse. Smart karosseri —  
Specialgearing. Stort rum  
for bagage.

## Den ideelle sportsbil!

Forlang demonstration.

# Kolberg, Caspary & Co.

Rådhusgaten 26

Telefon centralbord 23894

Oslo