

# GAMMELBIL-

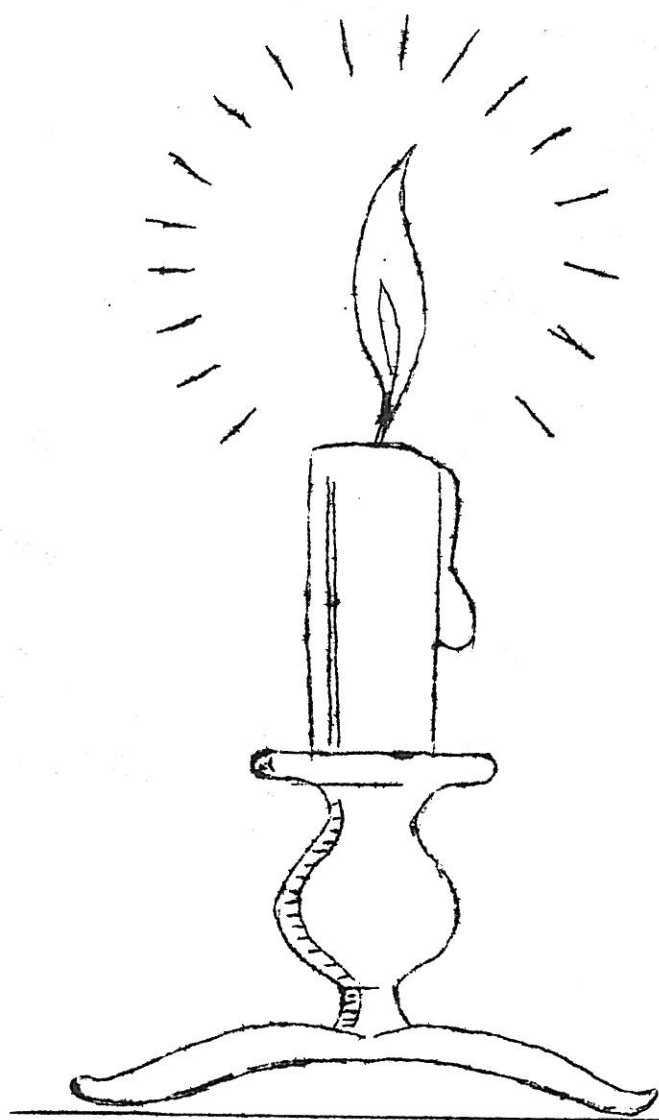
# posten

NR. 1/74.

-JANUAR-

3. ÅRGANG

- ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER -



- godt nytt år!

" G A M M E L B I L -  
p o s t e n "

-organ for venner av gamle automobiler og motoreyklar-  
(spesielt for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB)

NR. 1/74. (januar ) -3. ÅRGANG= (nr. 12 siden starten)

+ Redaksjonens adresse: +

ØIVIND LANGE LAND -postbox 1081- 3001 DRAMMEN.

Dette er et "trykkteknisk krisenummer", som p.g.a. at våre trykkeri-medhjelpere har "sviktet" oss ved å ta romjulsfri, derfor i sin helhet er fremstilt på vår aldersstegne, primitive og nær utslitte REX ROTARY D.2 JUNIOR stensilmaskin. Forhåpentlig vil sidene være leselige, selv om det er noe sparsomt med bilder denne gangen. Vi skal erstatte dette med et fyldigere nummer senere.... (red.)

DETTE NUMMER INNEHOLDER-:

- s. 1: Forsiden.
- s. 2: Innholdsfoertegnelse. Adresser.
- s. 3: Redaksjonelt. Neste møte.
- s. 4: Referat, desembermøtet. "Några korta anteckningar ur automobilens historia" (1922)
- s. 5: Litt av hvert om smått og stort....
- s. 6: Referat, "motorhistorisk julefest" 15/12.
- s. 7: -forts. fra side 4.
- s. 8: Årsmodell/chassisnummer-index
- s. 9: MC-siden.
- s. 10: -årsmod./chassisnr.index (forts)
- s. 11: "Automobilens skaper er død" (1929)
- s. 12: ----- " ----- (forts.)
- s. 13: Annonse-siden.

+ + + o o + + +

M O T O R H I S T O R I S K    K L U B B

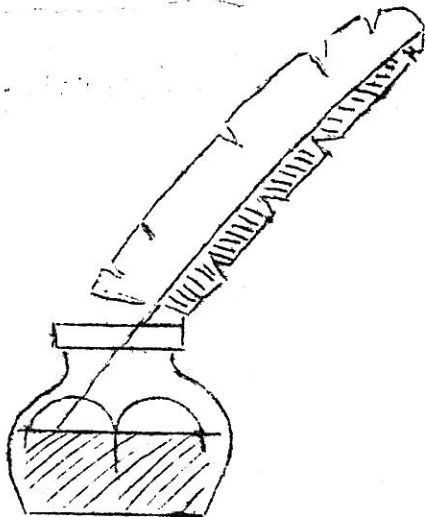
D R A M M E N

-postadresse: POSTBOKS 2193, (Strømsø) 3001 DRAMMEN. -

Klubbens styre:

FORMANN: Alf Bryhn, Spikkestad  
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Lierbyen  
SEKRETÆR: Bjørn Sand, Drammen

KASSERER: Tore Ødegaard, Drammen  
STYREMEDLEM: Ingar Evensen, Drammen  
STYREMEDLEM: Gunnar Kristiansen,  
Mjøndalen.



## R E D A K S J O N E L T.

.....

Så er da julens matorgier over for denne gang, og man klapper seg på stinne mager og ønsker hverandre vel overstått helg. Nok et år er gått over i historien og et nytt ligger foran oss, med de gleder og bekymringer nå det måtte avstedkomme.....

Vi skal vokte oss for å kaste oss ut i noen form for politiske eller økonomiske dypsindigheter, men visse refleksjoner gjør man seg jo ved et årsskifte. At den energikrisen som satte sitt preg på de siste uker av det gamle året vil få vidtrekkende konsekvenser både i utlandet og på vår hjemlige arena er det neppe noen som er i tvil om. Man må bare håpe at våre ansvarlige myndigheter (om de samme da måtte føle noe ansvar!) er istand til å tackle de problemene som utvilsomt vil møte oss i det kommende år, slik at ikke virkningene skal komme til å slå bena fullstendig unna oss. Og skulle nå Abdullah'ene tviholde på sine kraner altfor lenge, er det jo en trøst i denne krisetid å vite at vi innen overskuelig fremtid kommer til å pumpe olje opp av våre egne borehull ute i Nordsjøen, slik at de nok allikevel skal bli råd med å kjøre gammelbil. I mellomtiden får vi finne oss i å dra livremmen inn et par hakk, når de julestinne mager etterhvert antar normale dimensjoner igjen....

Vi vet ikke om også det har noen forbindelse med oljekrisen, -ihvertfall har også den trykksverten som vi benytter i fremstillingen av vårt åndsprodukt GAMMELBIL-POSTEN nå gått radikalt opp i pris. Nå skal imidlertid heller ikke dette makte å forstyrre vår avisproduksjon i merkbar

grad foreløpig, men det må jo betraktes som en indikator på den prisstigningstendensen som gjør seg tydelig gjeldende i disse tider.

Som man vil se, går GAMMELBIL-POSTEN nå inn i sin 3dje år-gang, og det er også i år planlagt å utgi 10 nummer. Dette hold forøvrig på å strande alle rede i starten, idet det skulle vise seg umulig å få trykket sidene med illustrasjoner i tide hos våre "kanaler" som ellers pleier å besørge slikt. "Romjulsfri" på kontorene var den tuen som nesten klarte å velte lasset, men redaktøren fant at her var det bare å "trå til" og benytte de primitive maskin vi har til rådighet, samt den knappe tiden som gjenstår til neste møte; døgnet har som vi vet 24 timer, så vi får bruke flest mulig av dem. Dette er altså grunnen til at avisen i årets første måned er noe primitivt utrustet i bildemessig henseende, men en "svak" avis er dog bedre enn ingen avis, og vi får heller ta det igjen senere.

Vi kan forresten röpe at vi i løpet av det kommende år har noen overraskelser på lager i trykkteknisk retning. Mer vil vi foreløpig ikke si, for ikke å "forlove" oss. Når det gjelder stoffet forøvrig, har vi ennå ikke oppgitt håpet om at flere av medlemmene skal komme med bidrag til avisen; -vi vet at det finnes en rekke "penneföre" iblandt oss, som sikkert behersker skrivekunsten vel så godt som den arme redaktör. Velkommen, spaltister...!

---og GODT NYTT ÅR!

Ö.L.

+++++

### NESTE MÖTE :

Det er ONSDAG 6. FEBRUAR som blir vår neste mötedag, og vi infinner oss som vanlig klokken 19.00. Og denne gangen gjør vi alvor av å TA MED OSS KOPP.....!

+++++

## VÅRT MEDLEMSMÖTE 5. DESEMBER 1973.

Til dette mötet som var det siste i 1973 var det lagt opp et fyl- dig program. Dette fordi det var ventet besök av avisfolk. For å ut- stilles var det tatt med forskjellige urestaurerte og restaurerte de- ler, og som kveldens store blikkfang hadde Oddleif Kvålseth tatt med seg sin nyrestaurerte 1919 "Indian". Denne innehar vel kjendistoppen innen klubben for tiden....?

Det viste seg at bare Drammens Tidende & Buskeruds Blad, og ikke VG som også var ventet, møtte opp. DT&BB's besök var heller ikke av noen varighet. Men den følgende avisartikkelen viste at de allikevel fikk endel stoff. Vi kom på forsiden i rød ramme, -dette er fin PR for klubben.

Etter at avisfolkene hadde gått, fortsatte mötet i kjent stil. Sty- rets oppsatte lovforslag ble referert av formannen, og stod forövrig også å lese i bilaget til siste nummer av GAMMELBIL-POSTEN, slik at medlemmene kan gjøre sine egne refleksjoner i ro og mak og eventuelt komme med forslag til forandringer og tilføyelser.

Med mistanke om at det varslede kjøreforbudet ville slå bena under det planlagte julebordet, ble det foretatt rundspörning blandt medlem- mene om hvor mange som ønsket å komme. Tross alt ville ca. 50 stk. delta, noe som ga grønt lys for fortsatt arbeide med saken.

Klubbmerkesaken vender også tilbake på mötene. Nå i form av proble- met på hvilken måte vi bör få laget opp de første merkene. Denne sa- ken arbeides det videre med bl.a. av medlemmer som har forbindelser på dette felt.

Videre i programmet viste Öivind Langeland lysbilder av klubbens kjoretöyer, under livlige kommentarer.

Senere var det kaffe, loddsalg, og ikke å forglemme gammelbilprat. Loddsalget denne kvelden overgikk alle forventninger, men vi hadde da også fine gevinster. Heretter må en altså ha flere loddböcker på lager.

Mot midnatt löste mötet seg opp, og medlemmene tok seg hjem som best de kunne i snövøret.

sekr.

+++++

"NÅGRA KORTA ANTECKNINGAR UR AUTOMOBILENS HISTORIA."

(fra "MOTORINSTRUKTÖREN" -Almqvist & Wiksells Boktryckeri A.B., Stockholm. Utgitt 1922.)

+ + + + +

På skapandet av medel, med vilkas hjälp man snabbt kan färdas över jordens yta, har människan i alla tider offrat stora mängder arbete, intelligens och kapital. Och dock blev det först det nittonde seklet förbehållt att verkligen lösa kommunikationsproblemet med hjälp av ångbåten och lokomotivet, varjämte vid seklets afton även automobilen nådde en utveckling, som redan i det tjugonde seklets första decen- nier höjde densamma til rangen av ett viktigt kommunikationsmedel. Det torde ej heller vara förmätet att uttrycka den förmodan, att den under innevarande sekel uppfunna flygmaskinen innan dess slut även blir et verkligt kommunikationsmedel.

Ehuru automobilen är ett av de nyaste fortskaffningsmedlen, är tan- ken på densamma dock ej ny, den är äldre än tanken på lokomotivet, vilket sistnämnda blev det praktiska resultat av försöken att fram-

(FORTS. SIDE 7.)

## LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT+.....

Eiere av biler fra Chrysler-konsernet (Chrysler, De Soto, Dodge, Imperial og Plymouth) har muligheten til å skaffe seg deler eller litteratur fra USA. Ved henvendelse til nedenstående adresse kan man få besvart spørsmål samt innhente veteranbilinformasjon, og på anmodning får man også tilsendt en fotostatkopi av heftet "Restorer's Guide", som bl.a. inneholder adresser på firmaer som skaffer deler, lakknummer, instruksjons- og verkstedhåndbøker. Skriv til CHRYSLER CORPORATION, John F. Bunneli, Corporate Historian, P.O.Box 1919, Detroit, MICHIGAN 48231, USA.

Vårt medlem i Sande, Kåre Filseth, er i besittelse av en katalog fra USA-firmaet WITHNEY's som skaffer en masse deler til bl.a. FORD og CHEVROLET, og han er villig til å la interesserte få bla i katalogen....

Svein Burvald's ualminnelig fine NASH 1931-mod. er nå solgt, og bilen vil for ettertiden bli å se på veiene i Vestfold (Tønsbergdistriktet). Svein forteller at han fikk det han forlangte for bilen, og ligger f. t. i forhandlinger om kjøp av en restaurert 1931 FRANKLIN (som bl.a. deltok i Sandvigen-Sundvolden-løpet 1973) og antas å være landets eneste FRANKLIN av denne årgang. Vi får håpe man kommer til enighet, og at automobilen omsider vil havne i den Burvald'ske gammelbilgarasje.

"Drammens Tidende & Buskeruds Blad's" utsendte, Hans Henrik Rowe og Reidar Halden, var som kjent innom på vårt desembermøte, og gjorde en fin jobb som ga vår klubbvirksomhet fortjent PR. Referatet sto å lese i DT&BB for fredag 7. desember, med et 5-spalters foto av styret på avisens førsteside.

GAMMELBIL-POSTEN's redaktør har atter solgt en automobil; denne gang en 1948-modell ROVER 75 SALOON, som ble kjøpt av Thor Jacobsen, Drammen. Foruten denne typiske konservative engelske bilen med klassiske linjer av typen "fattigmanns-Rolls-Royce" har Jacobsen også skaffet seg en Ford Junior 1933/34, og det er trolig at nylig gammelbilfrelste Jacobsen blir å se på våre møter om ikke lenge.

Leif Petersen (Krokstadelva) har litt av hvert i sine lager-skur. Da Ragnvald Ödegaard nylig var i beit for stiftesett til sin V8-Ford 1936 (som forresten har 1934 fordeler) ble saken raskt ordnet ved en telefon til Leif, og dagen etter var stiftene i Ragnvalds eie. En annen "bror Ödegaard" -Rolf- søkte i forrige nr. av GAMMELBIL-POSTEN etter radiator til sin PLYMOUTH 1938, og også d e t hadde Leif liggende..! Så gå ikke over bekken etter vann, spør først om Leif har.....

I og med den rådende oljekrisen har Eric Löffberg i Karlstad hatt stor omsetning av generatoraggregater. I løpet av et par år har han tømt sitt lager av denslags drivstoffkilder, og har ialt solgt 66 anlegg. Størst har naturligvis pågangen etter aggregater vært i den siste tiden, og nå har han altså ikke flere igjen. Hans siste nummer av AUTO-VETERANEN er forøvrig i det vesentligste viet generatorens historie.

Vi har nappet et rykte som sier at Reidar Kristiansen muligvis kommer til å hente en BUICK 1934-modell borte i Røyken-Spikkestad-distriktet. Nærmere detaljer foreligger imidlertid ikke "på det nuværende tidspunkt" (som man pleier å si i Stortinget....)

VELLYKKET "MOTORHISTORISK JULEFEST" PÅ SOLUMSTRAND.

Tett oppunder 60 mennesker hadde sluttet opp om vår "motorhistoriske julefest" i Solumstrand Selskapslokaler i Drammen lørdag 15. desember. Dette arrangementet var forøvrig det siste selskap som vil bli arrangert på dette stedet, idet innehaveren, hr. Gunnestad, nå ønsker å trekke seg tilbake etter å ha drevet stedet i 27 år.

Selv om kjøreforbudet i week-enden nok hindret flere fra å kunne være med på festen, skyldtes antagelig den store oppslutningen nok ikke minst det faktum at Arne Chr. Karlsen velvillig hadde stillt en av sine busser til vår disposisjon; ja vi tør påstå at han ved å sikre deltagerens transportbehov faktisk "reddet" festen.

Klokken 19 hadde de festkledte deltagere benket seg rundt det hestekoformede langbordet, og formann Alf Bryhn kunne ønske velkommen til MOTORHISTORISK KLUBB's første festlige samvær med damer. Han orienterte først ganske kort om vår klubbvirksomhet, og klubbens styre og øvrige aktive medhjelpere ble dernest behørig presentert for damene.

Arrangementskomiteen, med Frode Holm i spissen, hadde lagt ned et enormt arbeide med å forberede (og avvikle) festen, og da åpnings-sangen fra det trykte sangmanuskriptet var sunget, ble julemiddagen (ribbe, pølser og medisterkaker m/surkål +  $\frac{1}{2}$  pils) servert.

Vi kunne ikke iaktta at noen satte seg ut over det oppsatte ordensreglementet, som lød slik: § 1: Hver og en spiser av sin tallerken. § 2: Len Dem ikke over naboen når rommet er igang. § 3: Unngå trengsel under bordet, kryp til høyre. § 4: Pass på tennene, bit ikke av drammen. § 5: Hvite elefanter leies mest mulig ubemerket ut i garderoben og tjores til vasken. (!)

Vår nestformann -Per Gran-Henriksen- avslørte seg som en meget habil toastmaster, og hans "på-kanten-vitser" høstet stormende bifall. Han fikk også etterhvert respons på sine oppfordringer til de andre om å bidra med lignende vitser, og flere av de tilstedeværende viste seg å ha atskillige "groviser" på lager!

Etter at desserten (iskake m/hermetisk frukt) var fortært og kaffe blitt servert takket man for maten, og langbordet ble omarrangert til mer intime grupper av småborder langs veggene.

Mens maten fikk "søkke" viste Öivind Langeland et femtitall farge-lysbilder med hovedvekten på våre lokale kjøretøyer, og fikk god hjelp til kommentarene fra den feststemte tilskuerskare.

Frode Holm's medbragte stereo-anlegg besørget deretter musikken, og dansen gikk lystig i salen. Frode trakterte også sitt medbragte trekkspill (han hadde litt av hvert "medbragt", han Frode!) og ble supplert av Björn Sand på klarinett. Dessuten bragte også Öivind Vikar med såvel en gammel sveivegrammofon som gamle 78-plater. Et noe overraskende innslag var en gjesteopptreden av de tre gjellevende medlemmer fra "Hurum Veteranbilklubb", to menn og en kvinne som virket noe selsomme både i adferd og utseende. De ble etter hvert avslørt som godt maskerte utgaver av henholdsvis Alf Bryhn "Sexy'e Sara", Ingar Olsen og Frode Holm. Deres primære oppgave skulle vise seg å være å selge lodder til aftenens gevinster: 6 flotte julegleder og en veritabel fruktkurv, og loddsalget gikk strykende.

Dessverre går timene alt for fort i godt selskap, og oppbruddet var uunngåelig. En søkklastet Karlsenbuss med høyst "levende" festdeltagere (med unntak av to barteprydde mc-entusiaster som ikke var istand til å holde öynene åpne) tok av fra Solumstrand kl. 02.15, og bragte utover natten de fleste motorhistorikerne i noe lunde rimelig nærhet av deres respektive hjemsteder. Alle med et festlig minne om en vellykket motorhistorisk julefest!

"referent"

(forts. fra side 4)

ställa en självgående ångvagn, men den är dock yngre än tanken på att kunna flyga. Redan i forntiden har man sett möjligheten till dess förverkligande, ty i de gamla egyptiska gravarna lär man hava funnit inmejslade i stenen avbildningar av en vagn, vilken framdrevs av reaktionen från en i luften utströmmande ångstråle. Sedan det egyptiska världsríkets kultur längesedan gått forlorad, återfinnes samma ide i Herons från Alexandria skrifter. Heron, forntidens mekaniska snille, torde hava levat i första århundradet e. K.

Under medeltiden finnes blott en antydning om att man sysselsatt sig med tanken på självgående vagnar, och även denna gång är idén framställd av ett av världens största mekaniska snillen. I sitt verk: "Epistola Frat. Rogerii Baconis de secreta operibus artis et naturæ et de nullitate magiæ" säger nämligen Roger Bacon (1214-1294), att det är möjligt framställa vagnar, vilka med underbar exakthet och utan användning av djur kunde sättas i rörelse, dock var detta möjligt blott med vetenskapens och konstens hjälp. Om denna vagn verkligen blivit utförd, eller om Bacon blott konstruerat den på papperet, vilket är det troligaste, är obekant.

Det första meddelandet om en verkligen utförd vagn, och vilken därtill rörde sig framåt, härstammar från nyare tider och återfinnes i en Nürnbergerkrönika från år 1649. Detta år tillverkade Jean Hautzch i Nürnberg en kalesch, som sattes i rörelse av ett slags urverk, och med vilken han åkte omkring på Nürnbergs gator. Med vagnen uppnådde han en hastighet av 2000 steg, d. v. s. c:a 1,6 kilometer i timmen. Det var dock därvid nödvändigt att litet imellan stiga av och draga upp mekanismen. Kännedomen om detta underverk utbreddes sig hastigt, och pfalzgreven Karl Gustaf, senare Karl X Gustaf i Sverige, inköpte vagnen för 500 riksdaler. Intresset för automobilen har alltså gamla anor i vårt land, och man finner, att den gamla sägnen, vilken fått nytt liv genom Gösta Berlings saga, verkligen har grund för sig. Så vitt man har sig bekant, har blott ännu en gång utförts en vagn, vilken drevs med urverk. Denna för den tiden fenomenala skapelse förevisades 1740 Ludvig XV, och det väckte konungens största intresse, då vagnen med två personer åkte över slottsgården utan att dragas av hästar. Enligt samtida dokument hade konungen för avsikt att understödja det vidare utbildandet av denna nyhet, men vetenskapakademien avrådde honom härifrån, emedan ett dylikt fordon allt för lätt kunde ställa till trassel på gatan. Sin drivkraft erhöll denna vagn frå en väldig urfjäder, og fartiden mellan varje uppdragning var helt kort. Som nämnt, tycks tanken att driva vagnar med urverk härefter hava övergivits; man vände sig i stället til andra kraftigare drivmedel, och det var i första rummet ångan, som kom att spela en roll i automobilens historia.

Redan få år efter Jean Hautzch, nämligen 1663, upptog den berömda naturforskaren Isaac Newton, vilken vid denna tid studerade matematik i Cambridge, automobilidén. Likesom de gamla egyptierna och Heron från Alexandria tänkte sig Newton för vagnens framdrivande reaktionskraften från den ur en trång öppning utströmmande ångan. Detta förslag utarbetade han bättre år 1680.

Även Papin och Savery, vilka redan förstod att använda ångan för industriella ändamål, arbetade på idén att använda ånga för framdrivande av vagnar, men såväl dessa som d:r Robinson i Glasgow, vilken 1759 redogjorde för sin vän Watt över sina planer att använda ånga för framdrivandet av vagnar, kommo ej längre än til blotta idén.

Den första, som verkligen utförde en ångvagn, var den franske officeren Nicolas Joseph Cugnot. Cugnot, född i Lothringen 1725, var art tilleriingeniör och en intresserad matematiker. Han konstruerade 1765 en liten ångvagn, vilken 1769 utfördes på regeringens bekostnad.

( FORTS. )

FRSMODELL/CHASSISNUMMER-INDEX FOR ENDEL AMERIKANSKE BILMERKER 1926-34.

De aller fleste gammelbilfolk har vel en eller annen gang vært i den situasjon at det har oppstått tvil om en bils årsmodell. Nå er jo bilens chassisnummer bl.a. også en indikator på bilens tilblivelsesår, og man kan således finne ut av det om man bare har de nødvendige tabeller. For å avhjelpe et eventuelt savn i så måte, bringer GAMMELBIL-POSTEN her noen tabeller over forskjellige kurante amerikanske bilmodeller fra 1926 til 1934, hvor man på grunnlag av chassisnummeret raskt kan finne frem til bilens nøyaktige produksjonsår.

## B U I C K .

1928	Std. Six	1.901.476=
	Master Six	1.923.126=
1929	116"	2.131.476=
	121"	2.155.485=
	129"	2.172.432=
1930	40	2.318.640=
	50	2.340.326=
	60	2.348.508=
1931	50	2.461.629=
	60	2.467.537=
	80	2.477.656=
	90	2.486.273=
1932	8 cyl.	2.602.732=
1933		2.659.523=
1934		2.706.453=

## C H E V R O L E T .

1928	National AB	AB - AC
1929	International AC	AC - AD
1930	Universal AD	AD - AE
1931	Independence AE	AE - BA
1932	Confederate BA	BA - CA
1933	Master	CA
	Standard	CC
1934	Master	DA
	Standard	DC

## C H R Y S L E R .

1927	60	YS-374D - LW-000-W
	70	PP-454Y - PP-930 Y
	70 De Luxe	PP-930D - CW-000-W
	80	EW-365-P -EW-853-Y
1928	62	LW-000-P -LS-101-C
	72	CW-000-P -CR-838-L
	80	EW-853-S -EW-911-R
	80 L	EP-000-P -EP-315-C
1929	65	LS-400-P -DC-507-D
	75	CY-050-P -ZW-672-L
	Imperial	EP-320-P -EP-542-P
1930	Six CJ	6.500.001 -6.514.919
	66	H-001-WP -H-252-SY
	70	P-00W-P - C-180-YE
	77	C-001-WP -C-187-DH
	Imperial	EP-542-C -EP-608-R

## (Chrysler, forts.)

1931	Six CJ	6.514.920-6.520.500
	66 6	HH-252-SS -H-262-ER
	70 6	P-180-YD -7.998.712
	Six CM 6	6.520.501-6.548.433
	Eight CD 8	7.500.001-7.514.600
	De lx.eight	7.514.601-7.519.758
1932	Six, sarja 1	6.548.434-6.557.400
	Six, sarja 2	6.557.401-6.576.000
	70	7.998.713-7.999.999
	Eight D.L.	7.519.759-7.523.600
	Imperial	7.802.916-7.900.000
	Eight	7.523.601-7.529.000
	Imperial	7.900.001-7.901.500
	Imp.Cust.	7.803.301-7.803.550
1933	Six CQ	6.576.001-6.650.000
	Royal	7.000.001-7.010.035
	Imperial	7.529.001-7.532.779
	Imp. Cust.	7.803.551-7.803.705
1934	Six CA	6.650.001-6.800.000
	Eight CU	6.593.001-
	Imperial CV	7.010.101-
	Imp. Cust.CX	7.901.401-
	Imp. Cust.CW	7.803.751-

## D O D G E .

1927		A-702.243 - A-934.104
1928	128 129"	A-934.105 -1.019.544
	Standard	J-1 - J-42.686
	Victory	M-1 - M-51.929
	Senior	IS 10.000- IS-50.000
1929	Standard	J-42.687 - J-75.520
	Victory 6	M-51.930 - M-87.759
	Dodge Bros.	DA-1 - DA-83.714
	Senior Six	S-50.001 - S-60.487
1930	Dodge Bros.	DA-83.715-DA-123.481
	Senior Six	DB-1 - DB-2.999
	Six DD	3.500.001-3.501.083
	Eight DC	4.500.001 -
1931	Six DD	3.504.189-3.518.000
	Six DH	3.518.001-3.548.559
	Eight DC	4.501.084-4.504.533
	Eight DG	4.508.001-4.517.521

(forts. side 10.)

AV MOTORSYKKELENS HISTORIE.

( IV )

# MC- siden

I 1915 vant HARLEY-DAVIDSON motorsykler de aller fleste betydningsfulle mc-race i USA. På den tiden gjorde en sterk rivalisering seg gjeldende blandt de profesjonelle kjørerne hos INDIAN, EXCELSIOR, HARLEY-DAVIDSON, MERKEL og THOR, og kjørerne fikk utbetalt bonus etter sine plasseringer.

Gjennom året 1916 deltok HARLEY-DAVIDSON's kjørere i konkurranser over hele det amerikanske kontinentet og høstet store triumfer. Samme år gikk INDIAN vekk fra den til da benyttede Hedstrom motor, til fordel for en ny sideventilet motor med betegnelsen "Powerpuls". Den nye modellen hadde dessuten også en 3-trinns gearkasse, og elektrisk lysutstyr.

På denne tiden ble Henry Ford's billige modell T en merkbar konkurrent for motorsykkelfabrikantene, og enkelte mindre fabrikker måtte gi opp. De tre ledende merker i USA på den tiden var INDIAN, HARLEY-DAVIDSON og EXCELSIOR. Etterhvert mistet imidlertid INDIAN sin lederposisjon overfor HARLEY-DAVIDSON, mens EXCELSIOR stadig beholdt tredjeplassen. Med den første verdenskrigs utbrudd og militærmaktens behov for motorsykler, fikk motorsykkelprodusentene igjen bedre tider, samtidig som man også opprettholdt fabrikasjonen av motorsykler til sivile formål. Som fabrikant av militære motorsykler gjenvant atter INDIAN lederposisjonen i USA, med HARLEY-DAVIDSON på en nær annenplass. Mange motorsykler ble utstyrt med sidevogner, men også solomaskiner ble levert. Tusenvis av INDIAN's, HARLEY-DAVIDSON's og EXCELSIOR's ble skipet til Frankrike under den første verdenskrig, selv om mange av disse syklene aldri skulle komme til å delta i aktiv tjeneste. Ved krigens slutt sto en rekke motorsykler fremdeles ubenyttet; -spesialeballert for sjötransport og innsatt med grease.

Med sin nye modell "Scout" fikk INDIAN i 1920 en eventyrlig suksess. Dette var en motorsykel i mellomklassen, utstyrt med en tosylindret V-motor som var konstruert av den britiske ingeniören C.B. Franklin. Motoren hadde et sylindergolum på 603 ccm., og flere engelske fabrikker leverte deler til denne modellen. HARLEY-DAVIDSON satte også en tilsvarende tosylindret modell i produksjon, men denne fikk et nok så liv og kunne ikke måle seg hverken med den tyngre H.D.-modellen eller med INDIAN's "Scout".

Amerikanske motorsykler ble etterhvert stadig større og tyngre. Bortsett fra sportsmaskinene, gikk en meget stor del av H.D.'s produksjon til politistyrkene, og til mer kommersielt bruk.

INDIAN fulgte opp sin suksess med "Scout"-modellen, og presenterte ytterligere tre lettvektmodeller. En fikk betegnelsen "Pony", en annen "Prince", og senere fulgte også "Junior Scout". Med disse lettere modellene ville INDIAN introdusere en lettere og billigere motorsykel, som samtidig var mer økonomisk i bruk enn de tidligere modellene.

Etterhvert vant da også de lettere motorsyklene stadig større popularitet i USA. HARLEY-DAVIDSON hadde i flere år bygget en encylindret lettvekt-sykel, og kom også med en litt tyngre tosylindret modell på 737,55 ccm.

Like för den annen verdenskrig begynte også de engelske motorsykkelfabrikkene å rette sine öyne mot det amerikanske marked, og flere av de engelske motorsyklene vant stor popularitet hos amerikanske motorsyklister. Krigens skulle imidlertid komme til å legge en kraftig demper på såvel produksjon som salg av motorsykler over storparten av verden.

+++++

(forts. fra side 8)

## (DODGE)

1932 Six DH	3.548.560-3.557.371
De L. Six	3.558.101-3.578.392
Eight DC	4.504.534-4.505.165
Eight DG	4.517.522-4.519.534
DK Eight	4.520.101-4.526.087
1933 DP Six	3.579.001-3.594.121
DP Six 115"	3.594.422-3.680.000
DO Eight	4.052.001-
1934 DR Six	3.680.001-
DS Six	5.528.651-
DRXX Six	4.000.001-

## E S S E X .

1928 Super 6	706.271 - 928.657
1929 6	928.658 - 1.165.673
1930 6	1.165.674-1.234.266
1931 6	1.234.267- 1.281.684
1932 6	1.281.685-
Terraplane	350.000- 364.124
1933 Terra 6	364.125 -
Terra Spec 6	5.001 =
Terra De L 6	11.865 -
Terra Std. 8	65.001 -
1934 Essex	
Std. K 6	373.000 -
De L. KV	21.500 -
Six KS	396.727 -

## HUPMOBILE.

1927 Six 6	A-38.801 - A-69.700
Eight 8	E-20.551 - E-29.150
1928 Six 6	A-69.701 - A-75.000
Century 8	A-75.001 - A-115.000
Eight 8	E-24.465 -
Century 8	M-5001 - M-13.500
1929 Cent. 6	A-115.001-A-155.000
Cent. 8	M-13.501 - M-27.200
1930 S 6	S-5001 - S-30.200
C 8	C-5001 - C- 9.999
H 8	H-5001 - H-5.999
D 8	U-5001 - U-5.099
1931 Cent. I sarja 6	S-30.201-S-33.785
Cent. II sarja 8	S-33.786-S-44.499
Cent. I sarja 8	L-5001 - L-9.390
C I sarja 8	C-10.000 - C-13.269
H sarja I 8	H- 6.000 - H- 7.342
U sarja I 8	U- 5.000 - U- 5.357
Cent. sarja 2 8	L- 9.391 - L-11.999
C sarja 2 8	O-13.270 - C-14.499
H sarja 2 8	H- 7.343 - H- 8.099
U sarja 2 8	U- 5.358 - U- 5.574
1932 S-214 6	S-44.500 - S-46.709
B-216 6	B- 5.001 - B- 8.499
218 8	L-12.000 - L-13.095
221 8	C-14.500 - C-15.174
222 8	F- 5.001 - F- 8.754

## (Hupmobile, forts)

225 8	H- 8.100- H- 8.545
226 8	J- 5.001- I- 5.712
237 8	U- 5.575- U- 5.706
1933 B-316 6	B- 8.500- B- 9.962
K-321 6	K- 5.001- K- 9.000
KK-321A 6	KK- 9.001- KK-9.300
322 8	F- 8.801- F- 9.500
326 8	J- 5.751- I- 6.000
1934 KK-421A 6	KK-9.301-KK- 9.600
K-421 6	K- 9.601-
417 W 6	W- 5.001- W- 8.000
421 J 6	J-12.001- J-14.000
F 422 8	F- 9.501-
J 426 8	J- 6.001-
T 427 8	T- 5.001-

## N A S H .

1926 Light	2.332- R.28.375
Special	75.276- A-26.275
Advanced	330.126- 386.971
1927 Light	R-28.375- R-71.566
Special	A-26.276- A-58.245
Advanced	386.972- 423.611
1929 Std. Six	R-119.559-R-216.589
Special Six	A-87.450-A-100.000
Advanced Six	452.100 - 496.399
1928 Std. Six	R-71.557- R-119.558
Special Six	A-58.246- A- 87.449
Advanced Six	423.612- 452.399
1930 Single Six	R-216.590-R-249.707
Twin Ign. Six	B-37.582- B-54.927
Twin Ign. Six	496.400= 509.200
1931 6-60	R-249.708-R-261.948
6-70	X-1.001- X-13.116
8-80	B-54.928- B-61.757
8-90	509.201- 515.399
1932 .960 6	R-261.949-R-267.735
1060 6	R-267.736-R-274.299
970 8	X-13.117- X-21.317
980 8	B-61.758- B-66.800
990 8	515.400- 519.299
1070 8	X-21.318 - X-25.386
1080 8	B-66.801 - B-70.020
1090 8	519.300 - 521.190
1933 Big Six 6	R-274.300- R-278.801
Standard 1130	X-26.100- X-28.100
Special 1170	X-25.387 - X-26.024
Advanced 1180	B-70.021 - B-70.800
Ambassador 1190	R-521.191 - R-521.692
1934 Big Six	R-278.901- R-294.725
Advanced 1280	B-70.801 - B-75.010
Amdassador 1290	521.801-
La Fayette 1016	L-1.001 - L-13.700

(= fortsettes i et senere nr.)

I et gammelt nummer av "Drammens Tidende" fra 1929 har vi funnet følgende artikkel, skrevet av Sigvard Abrahamsen. Selv om det har hersket en viss meningsforskjell om hvem som egentlig var automobilens oppfinner, velger Abrahamsen å peke ut Karl Benz som innehaveren av denne famøse tittel.

" AUTOMOBILENS SKAPER ER DØD ".

+++++

Ingeniør Karl Benz, som i 1885 kjørte den første virkelige automobil gjennom gatene i Mannheim.

. . . . .

Berlin, april 1929.

Så almindelig som bilen nu er blitt, høres det litt underlig ut, at dens oppfinner først nu i disse dager er død.

Men mannen blev da også hele 85 år og oppfinnelsen ligger så langt tilbake i tiden som 1885. Det år forbauset Karl Benz, som mannen hette, byen Mannheim med å gjøre en uavbrutt fart på etpar timer gjennom gatene med sitt pustende og stønende uhyre, som vakte almindelig forferdelse. Forøvrig beklaget man mannen, som hadde kastet tid og penger bort på noe så unyttig som det å konstruere en vogn, som kunde gå av sig selv - det viste man flere før ham hadde forsøkt, men det var alltid blitt med eksperimentet, fordi et sådant fremkomstmiddel var for dyrt - og helt unyttig.

Uhyret - den første virkelige automobil - som Benz hadde konstruert, bestod av to veldige bakhjul og et lite forhjul. Mellom de to digre bakhjul var der anbragt en av Benz konstruert eksplosjonsmotor, som holdt et veldig spetakkel, en en-sylindret motor, som hostet og freste til stor forlystelse for skeptikerne, som jo på forhånd hadde visst at hele innretningen kun vilde bli til spetakkel. Noen mellemting mellom jernbane og sporvei på den ene side og hest, sykkel og menneskeben på den annen side, hadde man ikke bruk for. - Og fremtiden vilde vise at skeptikerne hadde rett - mente de selv.

Men da man under begrepet automobil jo forstår en vogn, som av egen kraft kan drives frem, var Benz ikke den egentlige oppfinner av bilen, men han var og blev den, som først konstruerte en virkelig brukbar automobil. Allerede i middelalderen beskjefteget menneskene seg med å konstruere vogner, som ved hjelp av lodder, fjærer eller andre innretninger kunde drives frem. Og da dampmaskinen var oppfunnet, blev der montert dampmaskiner i vogner, hvormed man i virkeligheteh hadde forløperen til vår moderne automobil - bare viste slike vogne sig å være både upraktiske og fremfor alt urentable, liksom de heller ikke kunde gjøre noen synnerlig fart. Det blev med eksperimentet som imidlertid var en spore til fremdrift for senere oppfinnere.

Da man i begynnelsen av det 19. århundre begynte å arbeide med problemet eksplosjonsmotorer, konstruerte schweizeren Rivaz en eksplosjonsmotor, som blev installert i en vogn. Også dette blev med eksperimentet, fordi motorene dengang var

(FORTS. SIDE 12)



## - A N N O N S E R -

## SØKES:

Til CHEVROLET 1931-modell:  
Alle fire skjermene, baklampe(r), forsete, og platen som ligger over bensintanken.

Thor Nyhus,  
Ringveien 11,  
2050 JESSHEIM.

## TILSALGS:

"EXCELSIOR" 1000 ccm. motorsykkel, årgang 1917. Prisantydning 6-8000 kroner.

Erik Dobloug,  
Tune,  
2320 FURNES (tlf.065/38470)  
(alt.kontyakt-mann: Kåre Filseth,  
Sande.)

## SELGES:

(Til A-Ford Tudor Sedan 1930):  
-Topp-pakninger.

ØNSKES: (til samme biltype):  
5 navkapsler, 2 originale baklykter,  
4 støtfanger-klemmer (fester), Gummi  
til stigbrett (pyramidemønstret) samt  
bagasjebrett.

Tore Ødegaard,  
Postboks 347,  
3201 SANDEFJORD.

SØKES: (Til Ford Taunus 17 M 1958-60):  
-Instruksjonsbok, uansett stand.

Mads Jostad,  
3060 SVELVIK.

## KÖPES:

Ford coupe 37 - 39 (40) med den långa stjärten köpes oavsett skick. Låmnar gärna i byte min Hudson Country Club Six m. 93 1939 täckt 4-dörrars. Fullt körbar (körs varje sommar) med en om inte annat makalöst fin inredning.

Hans Johansson,  
Hegvågen 10 c,  
S-730 40 KOLBÄCK, (tlf.0220/  
Sverige. 41252.

## TILSALGS:

Gearkasse, pedalsett, varmeapparatdeler, grill, alt til Chevrolet 1955-mod. selges under ett for kr. 300,-

Ulf Johannessen,  
Haråsveien 13, OSLO 2.

## KÖPES

"PACKARD" 1937-1939 6-cyl. Reservdelsvagn, helst cabriolet, även i dåligt skick köpes. TIPS OM ÖPPEN 6-ELIER 8-CYL. VAGN BELÖNAS!

Gösta Hedlund,  
box 62,  
S-370 11 BACKARYD,  
Sverige.

En norskamerikaner,-medeier og f.t. bo-satt på Tuddal høyfjellshotell i Telemark har tilsalgs: En absolutt NY og ubrukt hvit kalesje m/glidelåser, dører og vinduer til WILLYS jeep 1944-52. Selges til selvkost, ca. 700 kroner. Interesserte kan ringe hotellet.

her...

...kunne DIN annonse stått, aldeles GRATIS !  
Nå er det for sent, med det kommer flere nummer av  
GAMMELBIL-POSTEN, og det blir annonsesider hver gang.

