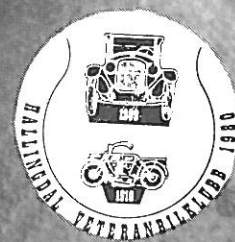


MOTOR- HISTORIKEREN

1-85



ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB -
DRAMMEN
OG HALLINGDAL VETERANBILKLUBB

motor HISTORIKEREN

REDAKTØR

Asle Wang
Hans Tordsensgt 6
3000 DRAMMEN
Tlf 03-818009 priv.

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193. (STRØMSØ)

3001 DRAMMEN

Bankgirokonto 2200.07.28865

MEDIEMSKONTINGENTEN 1985:

Hovedmedlem med avis.....100,-
Husstandsmedlem uten avis....20,-

STYRET

- FORMANN : Jan-Ove Regstad, Konnerudgata 105, 3000 DRAMMEN
Tlf 03-832133 priv, 03-870120 l j 115 arbeid.
- NESTFORMANN: Thorolf B. Andersen, Åslyvn 8, 3000 DRAMMEN
Tlf 03-822767 priv.
- SEKRETER : Erik Holde, Blektjernveien 4, 3000 DRAMMEN
Tlf 03-818390 arbeid.
- KASSERER : Martin Fælla, Meieriveien 10, 3000 DRAMMEN
Tlf 03-821232 priv. 03-738250 arbeid.
- STYREMEDL.1: Martin Giljamse, 3322 DARBU
Tlf 03-750711 arbeid.
- STYREMEDL.2: Oddvar Thon, Sørsdal, 3400 LIER
Tlf 03-850376 priv. 03-833385 arbeid.

S.T.O.R.



Så er det altså ny redaktør igjen. For at ingen skal unnskyldes seg med at de ikke vet hvem jeg er, så har jeg denne gang satt inn et bilde av meg selv. (Deilig med litt sjøldigging!:) Nå som dere altså vet hvem jeg er, så venter jeg altså at dere bidrar med stoff og tips hvorenn jeg viser meg.

For å utdype meg selv litt kan jeg fortelle at jeg er omtrent så gammel som jeg ser ut til, og er innfødt drammenser som visstnok prater både breit og stygt og rart. Til daglig forsøker jeg å studere økonomiske finurligheter ved Bedriftsøkonomisk Institutt. Som de fleste vet steller jeg med A-Ford, Opel last og Anglia.

Tidligere redaktører har jo følt alle bidragene til avisa som en plage, så jeg behøver vel ikke mase mer? Men - de av dere som måtte jobbe i reklame eller beslektede bransjer vil jeg oppfordre til å rappe litt småsaker og overlate redaktøren, slik at vi kan få ei mer variert og penere avis. Videre trenger klubben en elektrisk skrivemaskin som kjøpes billig eller mottas med takk - hvis noen kan ordne det?

Vel, jeg skal gjøre mitt beste, men tar gjerne imot kritikk underveis. Forøvrig ser jeg gjerne at avisa brukes til å luften meninger om klubbens driftsform, eller hva man måtte ønske å uttale seg om. Også annonser da - det er godt og nyttig lesestoff. Alt til avisa sendes redaktøren eller klubbens adresse. TVI-TVI!

Motorhistorikeren

Offisielt organ for Motorhistorisk Klubb - Drammen, og Hallingdal Veteranbilkubb. Ansvarlige redaktører er Hans Øye for Hallingseksjonen, Asle Wang for Drammens-seksjonen. Trkk: MHK-Drammens trykkeri, Spikkestadv. 109, 3430 SPIKKESTAD. Annonser vedrørende hobbyen er gratis. Kommersielle annonser følgende priser pr. årgang: 1/8 side kr 300,-, 1/4 side kr 500,-, 1/2 side kr 900,-, 1/1 side kr 1700,- Ettertrykk tillatt med kildeangivelse hvis intet annet er anført ved den enkelte artikkel.

FORMANNEN HAR ORDET

Til alle medlemmer, venner og sponsorer av MHK-Drammen vil jeg ønske ET RIKTIG GODT NYTT ÅR, og takke for det som var. At dager, uker, år går fort er det bare å skrive under på. Fjoråret hadde nok å by på hva gjaldt møter, løp og fest, men alt har stort sett gått greit. Koselig er også den årlige sammenkomst med våre danske venner.

Som en prøveordning er det inngått en avtale "hallingdalsklubben" om å trykke og utgi klubbavisen sammen. Selv ønsker jeg ordningen velkommen og håper det vil komme mye godt ut av den. Alle vil få mer stoff med større spredning, samtidig som annonsene når fler. Mange av hallingene var stamgjester ved møtene i Drammen, men reisen var i lengste laget. De ble fort mange nok til å danne sin egen klubb, og plutselig ble kontakter delvis brutt pga avstanden. Løsningen er kanskje ei felles klubbavis, bare alle er med på å skrive slik at en eller to personer slipper å dra lasset alene.

Hva nyåret har å by på vet vi ikke helt riktig ennå, men at vi kommer til å kjede oss er helt utelukket. Kjøretøy til og med 1955 kan delta i våre arrangement, mon tro hvor mange fler vi blir? Spennende er det hvert år å se de "nye" modellene. Til slutt vil jeg oppfordre alle som har mulighet til å ta et pust fra restaureringsjobben, og familielivet til å bli med på årsfesten på Eikerstua 16. februar. En riktig fin avveksling med god mat, drikke, dans og mye moro en slik kald, mørk midtvinterkveld. Jo fler vi blir desto hyggeligere blir det.

Jan-Ove Tegedal

Motorhistorikeren har alvorlige økonomiske problemer. Siden de fleste av dere ikke lemer. Siden de fleste av dere sponsorer engang til avisa må redaksjonen gå og veier i sin jakt på inntekt. Det er planlagt å arrangere et løp på inntekt. Dette er med redaktørens private arrangement og støtt opp om å tigge premier i næringslivet, slik å gjøre. Det vil bli forsøkt å uavkortet i avisas kasse. Vær så snille og støtt opp om dette tiltaket. Greier vi ikke å skaffe mer inntekter må vi bare se i øynene at avisa må reduseres mer og støtt opp om en vil bli ruinert. Så gjør en innsats for dette eller klubb- ikke syting. Bit dere merke i betraktelig eller klubb- bekjentskaper i næringslivet for nå: Forsøk å er ALVOR og løpet. For ordens skyld: Skaff premier til dette som kan. Jeg vet dere er Skaff annonser til dette Til slutt, takk til dere mange. tar oppgaven alvorlig.

RED.

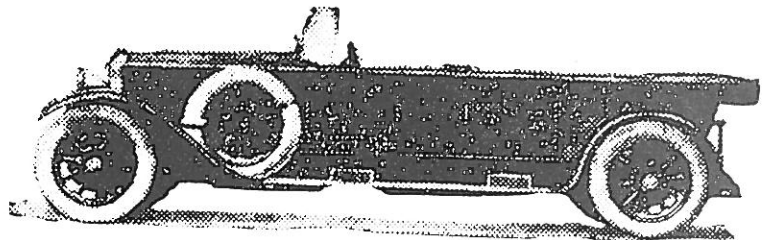
Automobil græ. *autós*, selv. lat. *mobilis*, bevægelig, en selvbevægende person- eller fragtvogn, som ikke fordrer særlig skinnevei, men kan benyttes paa almindelige landeveie og gader. Den første a. konstrueredes 1769 af franskmænden Joseph Cugnot, men fik ingen praktisk betydning. I aaret 1800 kunde amerikaneren Evans kjøre med a. gjennom Philadelphia, og 1802 konstrueredes i England ligeledes brugbare a. De daarligere og hemmende lovbud gjorde dog, at disse dampvogne ikke vandt større udbredelse, hvorimod opmerk-somheden samlede sig om de nogle aar senere fremkomne skinnelokomotiver. Udviklingen stod da i stampe, indtil i begyndelsen af 1890-aarene et pariserblad ved udsættelse af store præmier atter vakte interessen for a.-kjørsel. Istedetfor dampmaskinen med tilhørende kjedel gik man over til de langt lettere eksplosionsmotorer navnlig benzinmotorer, og ret hyppig anvendes nu ogsaa elektriske vogne, hvis drivkraft er et akkumulatorbatteri, som medføres paa vognen. Disse vogne har en mere lydlos gang end benzinvognene, og man er fri for lugten af benzindamp, men vognene maa jevnlige lades med elektricitet, hvilket indskrænker deres anvendelse til byerne og disses nærmeste omegn. Udviklingen gaar derfor i retning af at anvende eksplosionsmotorer i landdistrikterne og for længere ruter, men derimod elektriske vogne i byerne med deres omgivelser. I Tyskland har man søgt at erstatte benzinen med denatureret alkohol, og det synes, som alkohol-a. har en fremtid for sig. For-delen ved at bruge alkohol fremfor benzin ligger mest i den forringede eksplosionsfare. — Der findes mangfoldige typer af a., alt efter den forskjellige anvendelse. Paa vedføjede planche sees et udvalg af moderne automobiler: en kultransportvogn indrettet til automatisk løsning af kullene, en omnibus med talrige siddepladse, forskjellige turistvogne, en dampsprøite med tilhørende slanger, stiger o. s. v., endelig en krigs a., som er indrettet til at forfølge og ødelægge luftballoner, og som til beskyttelse for mandskabet og kanonen er beklædt med panserplader. — For at skaane maskineriet og gjøre kjørselen behageligere forsynes hjulene med gummiringe. — I jan. 1907 stiftedes i Kristiania Norges første a.-klub.

(Illustreret norsk konversations-
leksikon, H. Aschehug, 1907)



Denne Chevrolet ble observert på
Mødum sommeren 84. Urestaurert og
nyregistrert. En ukjent bil for
red.

FIAT 1924



- 501.** 4-cyl., 2- og 4-sæter, samt specialmodel: 5-sæter med flytbart førersæte.
- 505.** 4-cyl., 6-sæter, elegant utstyr, prægtig, middelsstor vogn.
- 510.** 6-cyl., 6/7-sæter, herlig turvogn. Specialbygget 8-sæter, rutevogn.

Leveres i blaa, graa, grøn eller rød farve og fuldt komplet med bl. a. ur, speedometer, bagagehærrer samt reservehjul med gummi og varetræk.

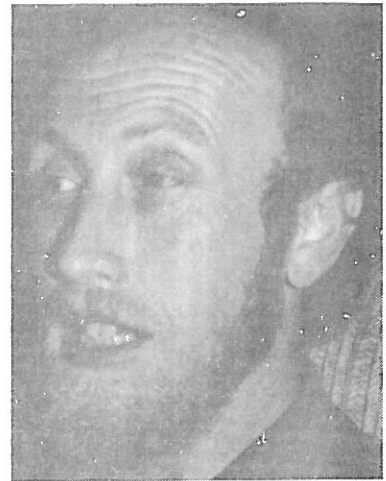
BERTEL O. STEEN
Parkveien 27/29. Kristiania.

Her er MHK's styre

Formann:

JAN-OVE REGSTAD.

Formann på andre året som prøver så godt han kan å oppføre seg dansk sammen med Nimbuser. Jan-Ove har en Dodge varevogn også, men det veit han ikke sjøl. Til daglig forsyner han defekte Nissan trucker med friske deler fra lageret på INCR. Sikkert mye å gjøre!



Kasserer: MARTIN

FELLA. Gjør minst mulig, men er ansatt som designer på Kongsberg Våpen. (Snakk med Martin om du har lyst på en Penguin). Han interesserer seg stort for noe pirk som heter Austin Sever.

Nestformann:

THOROLF B.

ANDERSEN. Etter eget utsagn født nøgen og tannløs. Pensjonert kramker som samler på mynter og Mercedes 2300 fra 1939. Denne kjente foreningsmannen skal nå gjøre en innsats i MHK.



Sekretær: ERIK HOLDE. Har nettopp rundet et kvart sekel. Til daglig skrur han hos Isens Bilforretning. Kossdyra til Erik heter Ford Kifel og er fra 1937, Peugeot fra 1960 og en diger lastebil ved navn Oldsmobile fra 1936. (Også Siv av nyere dato så!!!)

Styremedlem 2:

ODDVAR THON.

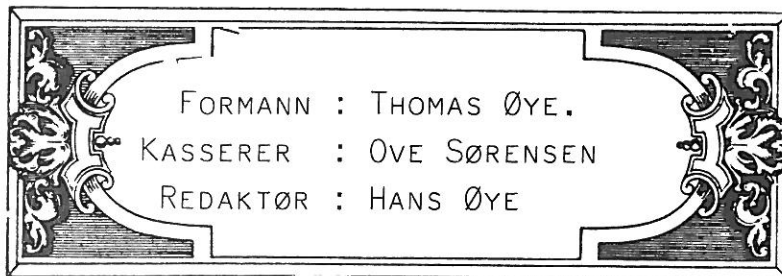
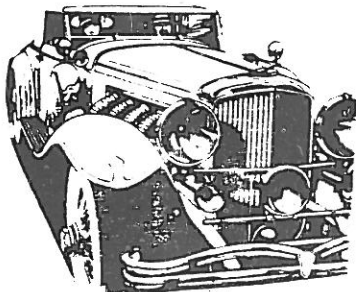
Oddvar har gjort alvor av alle gutters drøm. Han er brannmann. Brannvesenet pleier jo å ha nye gammalt rask, så Oddvar trives nok. Privat driver han i samme bransje som Arile Karlsen, men denne karen har bare en buss.

Styremedlem 1: MARTIN GILJANSE. Forvist nederlender som prøver å bli general. Arbeidsstedet er i hvertfall Forsvaret. Martin steller mye med A-Ford. I tillegg har han blitt varvitts opptatt av mc på sine voksende dager. Særlig Ariel. Et annet kjennetegn ved Martin er at han sjelden har tid til noe!



VETERAN POSTEN

HALLINGDAL VETERANVOGNKLUBB



ALT HAR SIN FØDSEL OG SIN UTVIKLING HER I LIVET, SLIK OGSÅ MED VÅRT MEDELMSBLAD. VI GJØR ALTSÅ ET FORSØK MED SAMARBEIDE MED DRAMM-ENSKLUBBEN. ET SAMARBEIDE SOM OM VI FÅR DET TIL Å FUNGERE TROLIG VIL KUNNE BLI FRUKTBART FOR BEGGE PARTER. VI VIL FÅ ET STØRRE OG KVALITETSMESSIG BEDRE BLAD, OG DRAMMEN VIL FÅ MERE STOFF OG EN STØRRE LESEKRETS. SOM SAGT ET FORSØK, SÅ DRØFTER VI PROBLEMENE SIDEN OM DET OPPSTÅR NOEN.

Referat

Sistemøte ble holdt på Eidsgård Hotel den 14/11
Frammøte var som det pleier ca 10-12 medlemmer. Kvelden var viet Videofilm fra høstens Hallingdalsløp. Magne skredderberget hadde tatt opp hele løpet på sitt utmerkede videoanlegg.

Godt Nytt År.

Ja når dette leses, skriver vi altså forlengst 1985. Med nytt år følger som regel gode forsetter og gode ønsker. Forsettene vil jeg av forståelige grunner ikke komme nærmere inn på her, men ønskene det lett å produsere. La meg i hvert fall bringe ønske om et godt nytt veteranår til alle som strever og "mekker" i garasje eller kjeller på sine utvalgte. På Svensk "Puler man i Garaget", men her "mekker" man altså. Et godt veteranår for våre sammenkomster, og det samme for alle dem som leter etter deler som sårt trenges.

Og med det samme jeg er i farten, vil jeg ønske noe mere stoff til bladet og at alle som sier de vil være medlemmer betaler sin kontingent, så blir de ikke uten blad i 1985. Det er vel stort sett disse som ikke møter på møtene, og da trenger de vel bladet for å følge med.

Red.

Ole Birger Gjevres MG 1938

Bilen, en MG type TA, 1938 modell, ble berget av Torvall Haugenes Bilverksted på Ryfoss og senere overtatt av Olav Hovda i V. Slidre.

Han gjorde bilen kjørbar og brukte den nærmest som "stølsbil". Jeg gjorde flere turer opp til ham. Til å begynne med var han lite innstilt på å selge, men vi ble da til slutt enige. Jeg fikk gjort ferdig opprettingen og lakkert bilen. Den vakte oppsikt, var fantastisk å kjøre, ja kort sagt "en herlig bil."

Den 16. mai 1959 ble Gerd min kone og 17. mai dro vi på en liten bryllupstur nettopp med denne bilen. Det kostet imidlertid å sette bo og høsten 1959 ble bilen solgt til en kar i Øvre Ardal i Sogn.

Allerede første turen kjørte han i ett steinras og slo hull i bunnpannen, hvilket medførte motorhavari. Han solgte den videre til Bergen, men i slutten av 60-årene var den kommet i eie i Oslo.

En dag i 1980 fant jeg tilfeldigvis igjen det originale vognkortet fra England. Vi hadde jo mange ganger fantasert om å finne igjen "MG'en vår" og jeg kontaktet den norske MG klubben. Her fikk jeg opplyst at bilen nå var i eie hos Bjørn Fjellmosveen på Elverum. Han hadde kjøpt bilen i 1973 og den stod ganske nedplukket. Det gikk nesten ett år før Fjellmosveen bestemte seg for å selge, men den 9. juli 1981 kunne jeg bringe "ungkars-/bryllups-bilen" hjem igjenn.

Bilen har siden gjennomgått en ganske omfattende restaurering. Kan nevne at begge forskjermene faktisk er håndlaget nye av karrosserimaker Ermanno Martinuzzi.

Bilen skal få en verdig innvielse igjen, for den 16. mai i år har vi vært gifte i 25 år, og 17. mai vil vi starte på en liten "sølvbryllupstur." Kjøreruten har vi jo fra forrige gang, i 1959. Utrolig nok stiller jeg i samme jakke og lue, Gerd i samme anorakk.

MG.TYPE TA 1938

TILHØRENDE OLE

BIRGER GJEVRE I

VALDRES DELTOK I

HALLINGDALSLØPET I

HØST. BILEN HAR EN

MEGET INTERESANT

HISTORIE SOM JEG

MENER BØR BLI AL-

MENT KJENT..

DEN BEGYNER HØSTEN

1957 MED AT TO ENG-

ELSKMENN SOM SKULLE

TIL ET BRYLLUP I OSLO

KJØRT UT I HOVI-

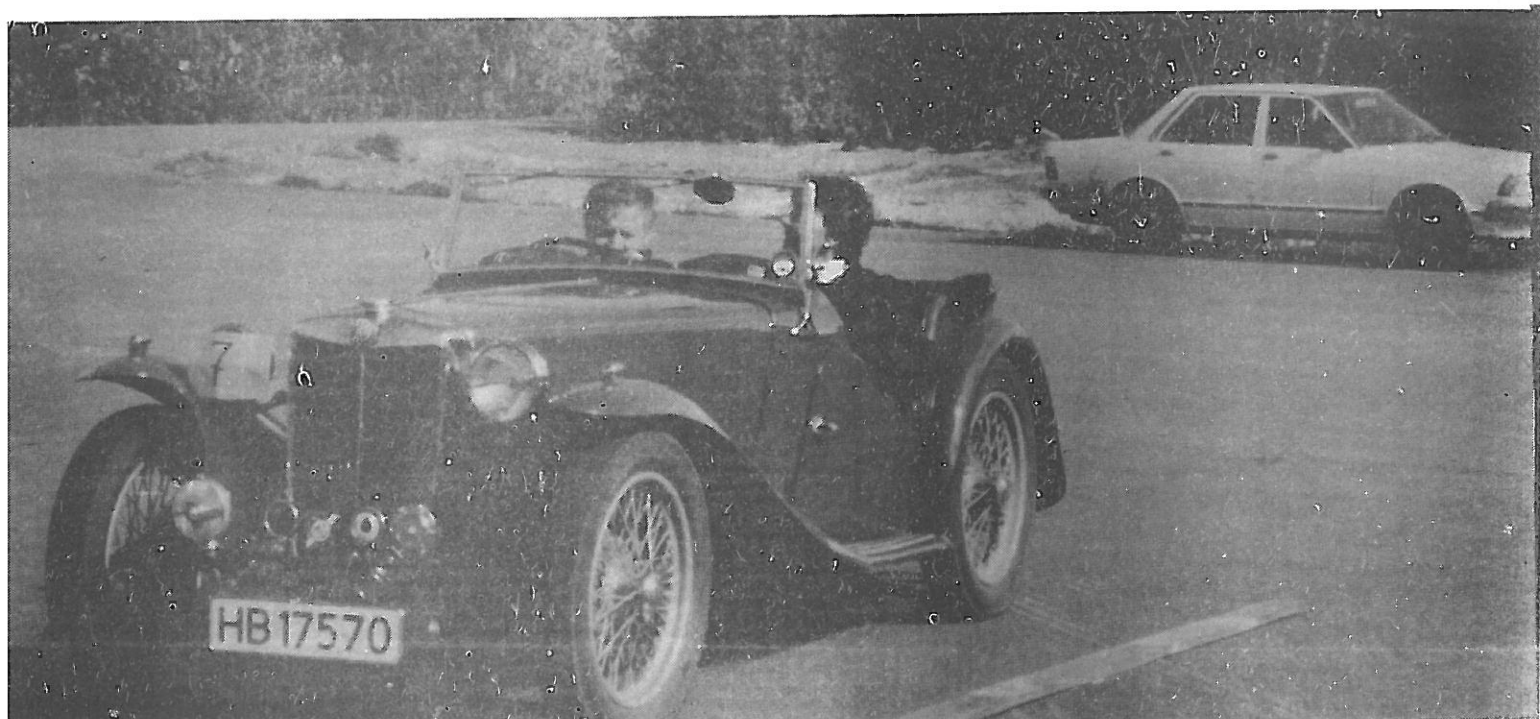
SVINGEN I VESTRE

SLIDRE.

DEN VIDERE HISTORIE

LAR JEG OLE BIRGER

FORTELLE SELV



Reimene hadde en tendens til slure i regnvær, på den andre siden var kjeden lite tøylige i overføringen, og kjedene var ikke av høy kvalitet. Derfor var ikke påliteligheten så stor som man oppnådde et tiår senere. I 1910 var de fleste fast forbundet til motoren hele tiden slik som reimene var. Dette medførte at man måtte kvele motoren når man stanset og man var henvist til pedalstart, eller løpe igang og hoppe på i fart. Fra svært tidlig brukte HD transmisjonskontroll, reimen løp over et strammehjul som kunne betjenes under kjøring via en spak på siden av tanken. Med venstre hånd kunne kjøreren koble fra motoren ved stopp og holde denne igang. Han kunne så komme igang igjen ved å bruke pedalene i tillegg. Strammeanordningen kunne også brukes til å motvirke sluring under kjøring. det er verd å legge merke til at da Indian laget sine modeller med reimdrift brukte de samme system. Frimaets politikk var konservativ, men hadde som regel sine praktiske grunner. HD tok ikke i bruk kjededrift før de hadde et brukbart alternativ til transmisjonskontrollen ved reimdrift. Dette ble en frihjuls kobling montert i baknavet styrt med en håndspak som tidligere. Koblingen var spesiell på den måte at den hadde en friksjonsflate på hele 76 kvadrattommer, hvilket var tilstrekkelig til igangsetting fra stillestående uten å bruke pedalene. For å starte motoren satte man sykkelen på stativet og brukte pedalene. Med koblingen ute kunne man ta sykkelen ned av stativet og komme igang som ovenfor nevnt.

Andre koblinger hadde vært i bruk noen år, men motorsykelindustrien hadde vanskelig for å lage kobling som var sterk nok til å brukes i trafikken, og som kunne tåle de stadig igangsettinger. Populær hos mange var en kobling som ble laget av Eclipse Compagnie. Den ble bygget inn i motorens kjedehjul eller aksel.

En uvhengig artikkel i Los Angeles Motorcyclist påpekte at HD koblingen var den første og eneste som kunne tåle kontinuerlig bruk etter dagens krav. Dersom dette var tilfelle, var det utvilsomt igjen et resultat av selskapets etablerte politikk. Nyskapingen ble først tatt i bruk etter gjennomgående prøver som måtte bevise at de var pålitelige i det lange løp.

Automotivindustrien var en smeltedigel av ideer på den tiden. En mengde konstruksjoner kom på markedet, et vell av varianter i forskjellige retninger. Men man fant ofte ut at der også var baksider, som ingeniører og produsenter ikke tok tilstrekkelig hensyn til. Å ha en avansert konstruksjon var en ting, en annen ting var en praktisk konstruksjon som var pålitelig under vanskelige bruksforhold- og ikke for kostbar. Følgelig måtte mange briljante frambringelser gå dukken etter kort tid. For eks: Flying Merkel som ble bygget samme sted som HD, var betraktelig mere avansert enn HD - på papiret. Den hadde allerede teleskopgaffel. Fjærende ramme, som var mange år forut for sin tid. Selvopptrekkende fjær for starten (selvstarter). Oljetanken var formet som en del av rammen, og i Merckels anonser ble det gjort stort nummer av motorens kulelager. Dette ser ut til retferdiggjøre påstanden om at den var 5 år forut for sin tid. Men medaljen hadde sin bakside. Starteren var upålitelig og kulelagrene var - ifølge Floyd Clymer god for noe mellom 50 og 100 miles.

HD kunne i 1913 anonsere at den første HD laget for 11 år siden hadde gått 100.000 miles (160.000 km) og gjorde fremdeles tilfredstillende tjeneste med sine fosforbronzelager (de originale).

HD's popularitet og kvalitetsnivå kan vel måles ved to artikler i The Cosmopolitan Magazine for febr. 1913. Den ene berettet at etter at Bell Telephone Compagnie var blitt overbevist om at en mann på en motorsykel kunne gjøre tre mans arbeide, ble flere motorsykler prøvet. De beste ble ytterligere satt på prøve i tjenesten. Da resultatene ble sammenlignet, gikk de så sterkt i HD's favor at det ble anskaffet flere HD enn andre merker tilsammen, i alt 700 HD.

Den andre artikkelen slo fast at tilsammen syv regjeringsdepartementer sammenlagt hadde 4000 HD.

8 Harley kunne vise til en stabil og solid sammensveiset organisasjon som konstant hadde doblet og redoblet, ja endog tredoblet sitt salg år etter år.

Dette var et resultat av at de fire grunnleggerne på hver sitt område hadde gjennomført sine oppgaver med flid. Menn som Joe Mekkel fant tekniske nyheter uimotstæelige. Harley og Davidson brødrene kom til at fornuftig konstruksjon bestod ikke av iøyenfallende detaljer som både var tidkrevende og kostbare. Man måtte finne en balanse mellom framstillingsmuligheter, omsorgsfull kontroll både av kvalitet og kostnader. Produktet må selges og salget må følges opp med kvalifiserte folk innen servise, tilknyttet forhandlerorganisasjonen.

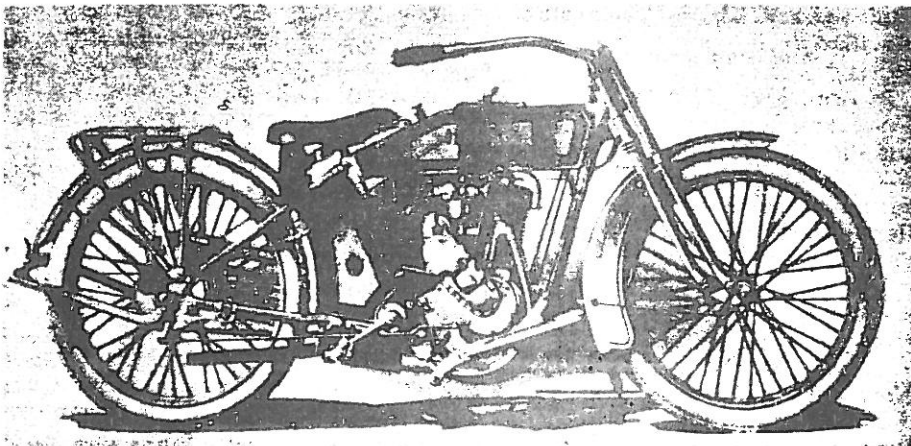
HD oppnådde meget høy standard på alle disse områdene. Bare et par andre Amerikanske fabrikker Indian og Exelsior greide det samme. Denne trioen var de tre store innen MC industrien. Som et resultat av banebrytende arbeide og tidlig voldsom utvikling ved Hendees tidlig etablerte bedrift, var Indian trioens ubestridte gigant. Salget i 1912 var hele 20.000 maskiner. For 1913 var planlagt 35.000. og det var mere enn 2000 Indianforhandlere rundt om i verden. Londonkontoret var åpnet allerede i 1908. I tillegg til å være verdens største motorsykkelfabrikk, hadde Indian en imponerende liste av løpsseiere. Enkelte ganger vant Indian 90% av alle løp som ble avholdt i USA. Exelsior noterte seg for resten, pluss noen fremragende seiere. Blandt annet to hastighetsrekorder i 1912. Først 89 MPH (142 kmt) og 100 MPH (160 kmt) Andre kjente merker fra løp var: Thor - Merkel - Cyclone - Jefferson- og Reading Standard.

Med INdians grep på konkuransesporten og Exelsiors hastighetsrekorder, så det mørkt ut på dette området for nykommere. Men disse ti giganter skulle snart møte sin mest formidable konkurrent, med prestasjoner som ingen hadde drømt om.

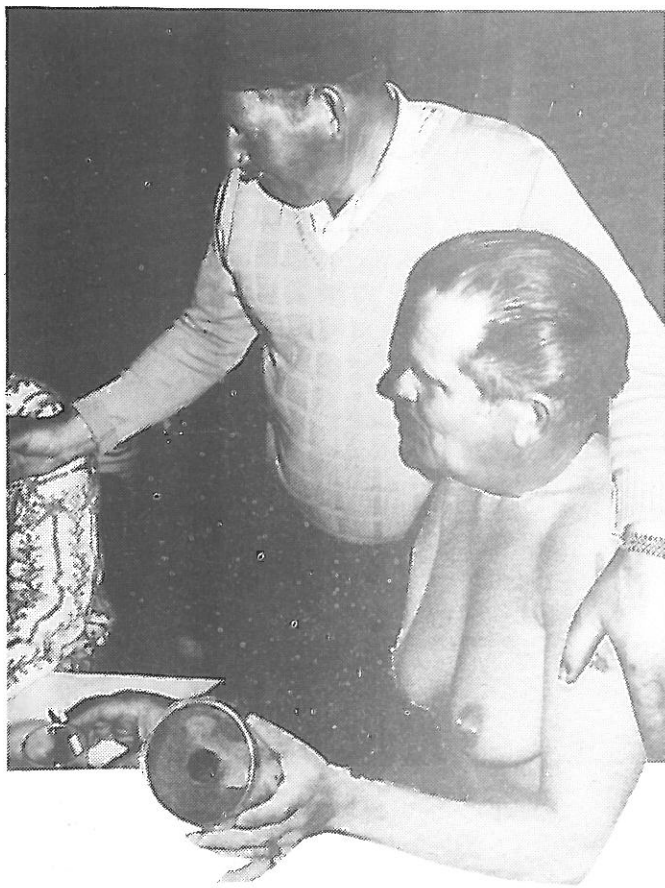
Harley holdt fast ved at deres 8 hk twin var den raskeste serieproduserte maskinen på markedet, og viste til løp i California i 1912 hvor den var notert med 68 MPH (108,8 kmt). Hastigheten var bevist gjentatte ganger i private løp hvor eieren selv hadde kjørt sin maskin. Det ble fremhevet at HD ikke laget konkuransmaskiner og selv ikke deltok konkuransesporten. Ikke desto mindre kunne man korstatere at det av FAP arrangerte løp i San Jose i 1912 ble vunnet av Ray Watcins og Ben Farres på standard 8 hk maskiner hvor ikke engang skjermene var fjernet. De holdt i dette løpet en gjennomsnittshastighet på 49,43 MPH (79 kmt) Løpet varte i 7 timer. De hadde beste tid på 7 mile og gikk i mål 17 miles (27 km) før neste mann. Ingen reparasjoner eller justeringer ble foretatt. Ingen stopp foruten å fylle bensin og skifte kjører HD uttalte at deltakelsen skjedde uten fabrikkens vitende. Man fikk først kjennskap til seieren gjennom avisene.

I August 1913 tok HD maskiner kjørt privat 1. 2. og 3. premie både i singel og twin klasse i 225 miles landevegsløp fra Harrisbane til Philadelphia og tilbake. Fjorten maskiner, fem forskjellige merker hadde konkurrert. I 1913 i Pacific Motorcyclist uttalte fabrikken: Ikke skyld på oss når våre maskiner vinner løp fordi vi har ikke tro på løpskjøring, og vi har ikke ansatt løpskjørere. ei heller bygger vi løpsmaskiner, men resultatene taler for seg selv

Forts.



Singel sylinder
1913.



DET ER SKUMMELT Å
SE HVORDAN ENKELTE
FORANDRER PERSONLIGHET
NÅR DE HAR INNTATT
ALKOHOL!

IKKE SANT?

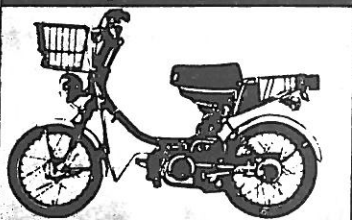
MOTORSYKKEI *Omsetning* a/s

Telefon 83 45 08
Postgiro 55 23 34 5
Bankgiro 6138.05.06784
Ø Eikerv. 6 Gulstogen

Motorsykler - Verksted - Deler - Utstyr - Service



A tenker
du økonomi
skal du kjøre
Yamaha moped!

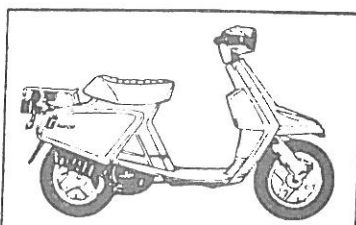


MA 50 M

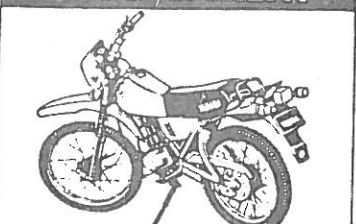


SG 50 STING

YAMAHA



CA 50 SALIENT



DT 50 MX

84-modeller, priser:

MA 50 M	Kr. 4 980,-
SG 50 «STING», tilbud	Kr. 5 940,-
CA 50 «SALIENT»	Kr. 7 950,-
DT 50 MX	Kr. 8 970,-

Priser lev. Oslo, eks. reg. og lev. omkostn.

Kvalitet sparer penger

Kontakt oss for nærmere informasjon

Importør: HEGNA YAMAHA A.S

Sladder, mobbing, m.m.

Skal Bjørn Erik Lundstad utvide geskjeften til også å omfatte transportbransjen? Han har i alle fall kjøpt seg to lastevogner. Begge Opel Blitz fra henholdsvis 1940 og 1951. Se nå og få Bør Børson-Indianen på veien først! ((Han er gær'n))

En diger Mercedes fra 50-årene er sett på en henger i Drammen. Vi tror det er samme bilen som Per Jon Moen og Ove Loen har hatt fingrene i. Hvor skulle den nå?

Vår formann plundrer fortsatt med å skaffe elektrisk overdrive til sin 1973 Moskwitch 1500K. Er det da ingen som kan hjelpe ham?

Agder Motorhistoriske Klubb hadde i 1984 et overskudd på snaue 45000,- av en omsetning på kr 103000,- Det må være moro!

Oddleif Kvaalseth

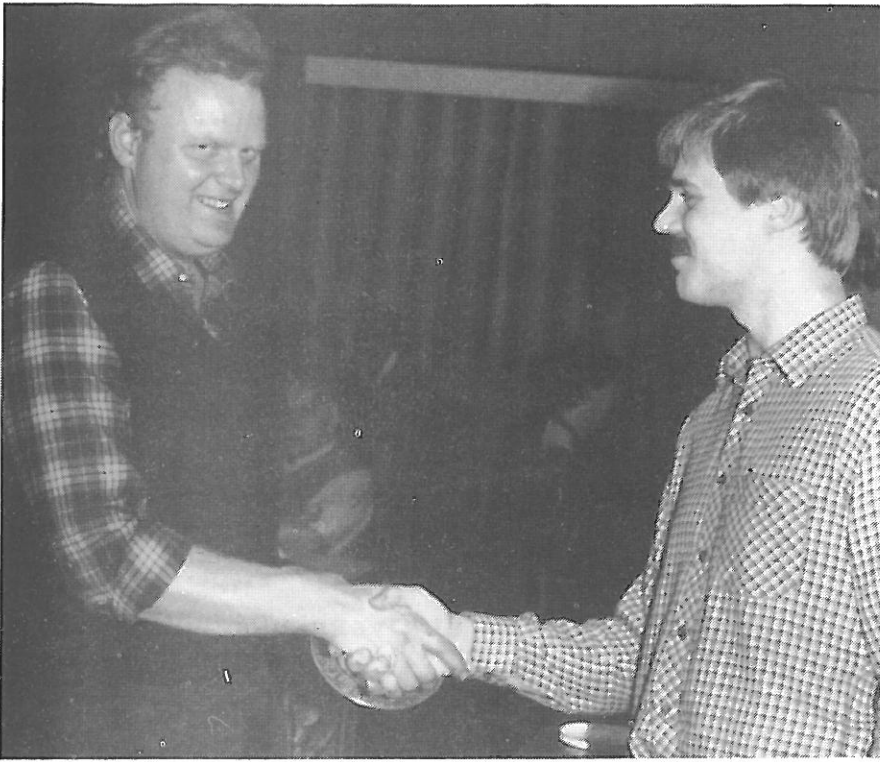
ALT I MURING

PEISER-SKIFER-NATURSTEIN

TLF: 03-810165

Historiske Militære Kjøretøyers Forening leter etter en person som kan ta seg av en Mercedes Zgkw 12to. Dette er et halvbelte-kjøretøy fra krigens dager. Hvis intet fører fram er det fare for at den blir solgt til Tyskland - og det ville jo vært synd. Er du interessert må du være eller bli medlem av HMK. Ta kontakt: HMK, Box 51 Blindern, OSLO 3.

Martin Giljamse er sur om dagen. Han har fått kjøpe JEEP av Forsvaret gjennom avtale med HV. De fleste fikk bra biler, men Martin fikk ei ordentlig røys. Forøvrig har han et prosjekt i kjelleren som fyller 15 år i vinter. Kanskje er A-Forden ferdig til 1995? Nå har han begynt å restaurere en BMW R35 fra slutten av 30-årene. Mannen har blitt helt vill etter motorsykler. Klubben spanderer medlemskap i "Hells Angels".

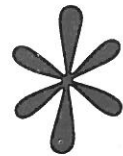


Hva er det du gliser så lurt av Jan?

Bildet er tatt på anledning av at vårt mangeårige medlem Jan Sandholt får en liten påskjønnelse for godt utført arbeid i styret gjennom flere år.

Tusen takk for innsatsen Jan. Du kan nok ikke regne med så mange år fri, før du blir spurt om å ta et verv igjen.

En takk skylder vi også den avgåtte redaktør Bent Bryhn. Håper ikke du slutter helt med skriverier. Nåværende red. tar mer enn gjerne imot bidrag.



Som den observante leser sikkert allerede har forstått, har MHK inngått et samarbeide med Hallingdal Veteranbilkubb om utgivelse av avis. Dette venter vi oss mye fruktbart av. Klubbene har fortsatt hver sin redaktør, men i stedet for å utgi to aviser fletter vi nå de to avdelingene sammen til en enhet.

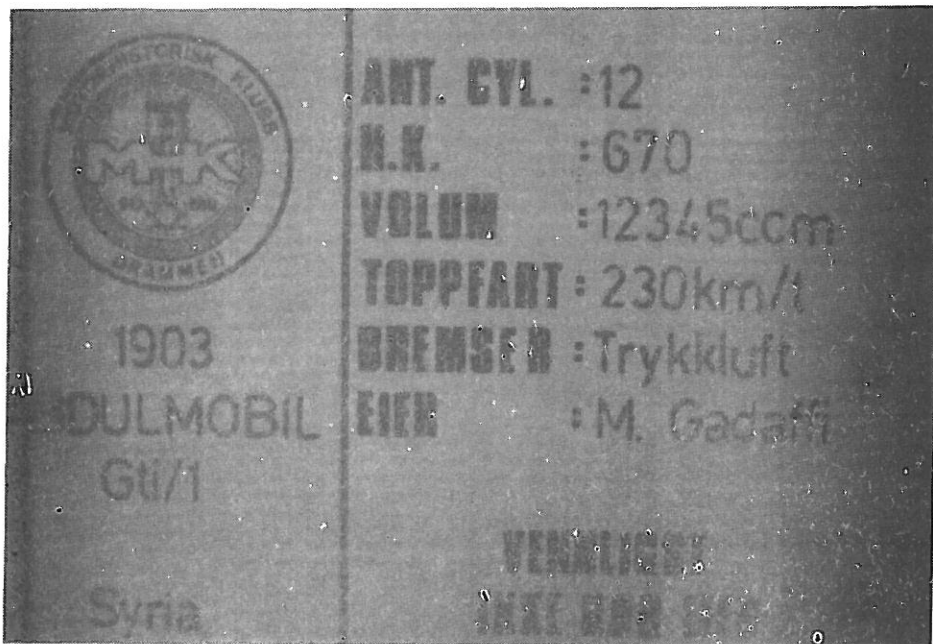
Så noen få ord om en gammel og sikkert trøttende sak: LMK-forsikringen. Er det noen flere som har vurdert å gå over til denne ordningen? Red. kan anbefale den på det varmeste. MHK er den klubben i Norge som har desidert lavest interesse for ordningen. Er alle andre så mye dummere enn oss, eller..... Snart vil den gamle ordningen til Norges Brannkasse stige merkbart i pris, og da synes vi synd på forsikringskomiteen som sikkert får helvetes mye å gjøre. *SE MIDTSIDENE*

Vi har allerede fått en del gode sponsorer til avisen. Disse er vi helt avhengige av for å kunne utgi "Motorhistorikeren" i brukbar standard. Vi vil gjerne ha flere! Moralen idette skulle være:

⑫

STØTT VÅRE SPONSORER!

Klubbens krambu tilbyr:



Skilt som det til venstre selges med ditt navn og din bils spesifikasjoner.

De fleste av klubbens kjøretøyer har et slikt. ALLE BØR HA ET!

Pris ferdig utfyllt:
Kr 30,- + evt. porto.

19 x 27 cm

FORØVRIG HAR KLUBBEN
FOR SALG:

- Vognmerke, emaljert klubbemblem for montering på bil, kr 120,-
- Jakkemerke, klubbemblem brodert kr 26,-
- Slipsnål, emaljert klubbemblem med nål kr 20,-
- Klistremerke, farget klubbemblem i plast pr stk kr 10,- 3stk 25,-
- Pute med klubbemblem kr 35,-
- T-skjorte med klubbemblem, voksne/barn kr 35,-

Alle rekvisitter kan kjøpes av kasserer på møtene, eller bestilles på klubbens adresse. Porto i tillegg til prisene ved forsendelse.



NORMANN BILVERKSTED
FRIDGEIR NORMANN
Alt i reparasjoner og karroseriskader
STJERNEVEIEN 7 - 3000 DRAMMEN
Tlf. (03) 82 18 01

STYREMØTE 22.11.84

På grunn av elendig planlegging hadde dette styremøte kun tre frammøtte styremedlemmer + redaktøren. Altså et møte totalt rensset for kreativitet. Nesten. Men vi hadde det jævlig kose- lig! Stort sett ble ingenting diskutert, bortsett fra det stadig tilbakevendende problem: Hva skal vi gjøre på neste møte? Mon tro om det ikke ville vært lurt å ha en spesiell dag i måneden til styremøter? Jfr. ordningen med medlemsmøter.

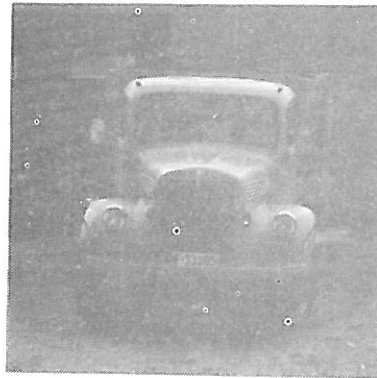
2200.07.28865

MHK har fått ny bankforbindelse. Tallrekken til venstre er vårt nye kontonummer.

Begge våre tidligere bankkontoer er slettet. Det samme gjelder de to postgirokontoene vi hadde. Grunnen til at vi fant å ville forlate DnC er slett ikke misnøye med de tjenester denne banken kunne yte oss. Det er det praktiske ved å bruke Drammens Sparebank som ligger til grunn. Vi får her den samme årlige støtte som DnC ga oss, samt at denne banken kan bistå oss på andre områder slik at klubben derved kan spare en god del kroner.

Når det gjelder postgirokontoene, så er som kjent disse ikke rentebærende. Når det i tillegg kan fortelles at det kun var tre transaksjoner pr postgiro i 1984, så sier det seg selv at hensikten er borte. Klubben har nå altså kun en konto.

HUSK Å BETALE
KONTIGENTEN
INNEN 1. FEB.



1953
Mercedes-Benz.
I daglig bruk
på Geilo.

RABATTER

KNUT HARALDSEN
Arvehandel

Tollbugt. 102 - 3000 Drammen
Telefon 81 80 80
Bank: Buskerudbanken A/S, 9201.05.05005
Postgiro 3 50 16 99

-10% på alle varer.

Fridtjof Ristvedt

3320 Vestfossen
Telefon 75 71 75

Billakk. "Stordox" - 25 %
Kamasa verktøy - 35 %
Makita el.verktøy - 20 %

FRA TESS DRAMMEN A/S har MHK-medlemmer fått følgende tilbud:

TESS Håndbok	- 10% rabatt
Kileremmer	- 25% "
Håndverktøy	- 25% "
Kulelåger	- 25% "
Yokota luftverktøy	- 25% "
Fein elektroverktøy	- 10% "

HUSK: MEDLEMSKORT MÅ FOREVISES VED KJØP!

I Arbeiderbladet fra 6. november 1971 står det å lese at en herre fra Lierskauen skal begynne å restaurere en Brasier fra 1909. På tretten år har du vel kommet langt?

1. LMK-forsikringen er etablert av LMK på vegne av de tilsluttede klubber, og tilbys medlemmer med minst ett års medlemskap i en slik klubb (herunder klubb som søker tilslutning når søknad er anbefalt av LMK's arbeidsutvalg).
2. LMK-forsikringen tegnes for restaurerte og originale motorkjøretøy/tilhengere inndelt i disse grupper:

- kjøretøy med modellår til og med 1949
- kjøretøy som er 21 år og eldre med modellår fra og med 1950

Forsikringen kan bare tegnes av kjøretøyets eier, og kjøretøyet skal bare brukes til hobbykjøring (herunder unntaksvis kjøring til/fra arbeidssted).

3. Søknad om LMK-forsikring skal sendes forsikringskomitéen i medlemmets lokale klubb. Komitéen - som består av to medlemmer godkjent av LMK's forsikringsutvalg - skal besiktige kjøretøyet (ved helforsikring) og fremskaffe fotografier slik som kravene spesifiserer. Fotografier og besiktigelsesrapport sendes til LMK's forsikringsutvalg som vedlegg til søknadsskjemaet. Eventuelle besiktigelseskostnader betales av søkeren.

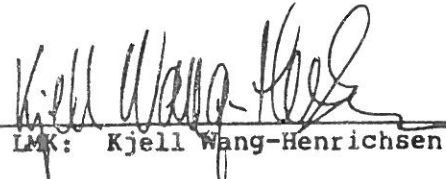
LMK's forsikringsutvalg består av en spesialist på bil, en spesialist på motorsykkel samt en fast sekretær fra UNI. Utvalget skal sørge for at LMK-forsikring blir tegnet når søknaden er behandlet og godkjent.

Søknad som ikke kan godkjennes blir returnert til forsikringskomitéen i den lokale klubb med begrunnelse. Når medlemmet har rettet de påpekte feil/mangler, kan søknaden behandles påny. Hvis LMK's forsikringsutvalg fortsatt ikke godkjenner søknaden, kan medlemmet anke avgjørelsen til LMK's arbeidsutvalg gjennom sin klubb.

4. Skade skal omgående meldes til LMK's forsikringutvalg og derfra direkte til UNI.
Reparasjonsmåte og oppgjørets størrelse fastsettes av UNI i samarbeid med LMK's forsikringutvalg. Ved dissens avgjøres saken av en nevnd som består av formannen i LMK, formannen i den lokale klubb, en representant fra UNI samt en representant fra Norsk Teknisk Museum.
Feil/mangler som fantes før skaden inntraff erstattes ikke.
5. LMK's forsikringsutvalg skal minst én gang pr. år gjennomgå aktuelle statistikker for LMK-forsikringen sammen med UNI. Utvalget får en årlig godtgjørelse fra UNI tilsvarende 10% av LMK-forsikringens årspremie.
6. Avtalen gjelder i to år fra 1. mai 1984, og fornyes automatisk for to år av gangen hvis den ikke er sagt opp av en av partene senest seks måneder før avtaleperiodens utløp.

De ulike forsikringstyper og deres omfang, forsikringssummer og premie fremgår av eget vedlegg til avtalen, og kan endres i avtaleperioden etter forutgående konsultasjon med LMK.


For UNI: Jan Hellstenius


For LMK: Kjell Wang-Henrichsen

Navn		Personnr.
Adresse		Telefon privat
Postnr.	Poststed	Telefon arbeidsted
Jeg er medlem av følgende LMK-klubb		<input type="checkbox"/> Medlem i mer enn ett år <input type="checkbox"/> Medlem i mindre enn ett år

Jeg ønsker følgende forsikringsdekning:

A) LAGERFORSIKRING

<input type="checkbox"/> Lagerforsikring med forsikringssum inntil kr 30.000 <input type="checkbox"/> Lagerforsikring med utvidet forsikringssum til kr 1) Vedlagt denne søknaden må det ligge en egen skriftlig dokumentasjon over hvilke kjøretøy/deler som skal forsikres, og oppgitt hvor kjøretøy/deler er lagret 2) Vedlagt denne søknaden må det også følge bilder av kjøretøy/deler og av det sted/bygning der lagringen finner sted Antall bilder vedlagt: stk.
--

B) RESTAURERINGSFORSIKRING

<input type="checkbox"/> Restaureringsforsikring for bil med forsikringssum inntil kr 150.000 <input type="checkbox"/> Restaureringsforsikring for øvrige kjøretøyer med forsikringssum inntil kr 60.000 1) Vedlagt denne søknaden må det også følge bilder av kjøretøyet i dag Antall bilder vedlagt: stk. (Vennligst send bilder fra restaureringsprosessen etter hvert)
--

C) HELFORSIKRING

<input type="checkbox"/> Helforsikring for bil tilvirket t.o.m. 1949 med forsikringssum <input type="checkbox"/> inntil kr 150.000 <input type="checkbox"/> utvidet til kr <input type="checkbox"/> Helforsikring for øvrige kjøretøy tilvirket t.o.m. 1949 med forsikringssum <input type="checkbox"/> inntil kr 60.000 <input type="checkbox"/> utvidet til kr <input type="checkbox"/> Helforsikring for bil tilvirket i 1950 eller senere, men minst 21 år, med forsikringssum <input type="checkbox"/> inntil kr 50.000 <input type="checkbox"/> inntil kr 150.000 <input type="checkbox"/> inntil kr 100.000 <input type="checkbox"/> utvidet til kr <input type="checkbox"/> Helforsikringssum for øvrige kjøretøy tilvirket i 1950 eller senere, men minst 21 år, med forsikringssum <input type="checkbox"/> inntil kr 30.000 (klasse 1) <input type="checkbox"/> utvidet til kr <input type="checkbox"/> inntil kr 60.000 (klasse 2) 1) Vedlagt denne søknaden skal det følge <i>minst</i> 7 nye, skarpe fargebilder av kjøretøyet. Bildene skal være tatt fra kjøretøyetets fire sider, samt motor, innredning og instrumentbord Antall bilder vedlagt: stk.
--

D) TRAFIKK- OG FØRERULYKKESFORSIKRING

- Trafikk- og førerulykkesforsikring for bil tilvirket t.o.m. 1949
- Trafikk- og førerulykkesforsikring for øvrige kjøretøy tilvirket t.o.m. 1949
- Trafikk- og førerulykkesforsikring for bil tilvirket i 1950 eller senere, men minst 21 år
- Trafikk- og førerulykkesforsikring for øvrige kjøretøy tilvirket i 1950 eller senere, men minst 21 år

E) BRANN- OG TYVERIFORSIKRING

- Brann- og tyveriforsikring for bil eldre enn 21 år med forsikringssum inntil kr 150.000
- Brann- og tyveriforsikring for øvrige kjøretøy eldre enn 21 år med forsikringssum inntil kr 60.000

Jeg er kjent med forutsetningene for å få LMK-forsikring

- Ja
- Nei

Forsikringen ønskes dekket fra dato:

Kjøretøyet er i dag forsikret i:

Polisenr.:

.....
Sted/dato

.....
Underskrift

NB! Dette søknadsskjemaet sendes til din klubbs forsikringskomite

KJØRETØYSPESIFIKASJON:

FABRIKAT: KARR, TYPE:

CH.NR: MOTORNR: ÅRSMOD:

REG.NR: PROD.ÅR:

SPESIELLE OPPLYSNINGER:

HUSK!! 1- en søknad pr.kjøretøy/forsikringsdekning. (3.biler-3.søknader)

MÖTER:

DRAMMEN: Tirsdag 5. februar }
Tirsdag 5. mars }

HV-huset
Muusøya

HALLINGDAL: }



Drammen Høvlerei a.s

Kreftingsgt. 3

TLF 03/83719

Alt i trelast,
spiker, stift, isolasjon, m.m.
Innredningen

museums tur

Den tidligere omtalte busstur til bilmuseet på Lillehammer er nå bestemt til å finne sted lørdag 19. januar 1985. Arild Karlsen - et av Norges største buss-selskaper - vil stå for transporten.

Avreise skjer fra plassen foran Tinghuset/politistasjonen i Drammen denne lørdagen kl 07.00.

Ta med ektefeller, barn, venner og bekjente og bli med på en artig tur. Vi regner med å være tilbake i Drammen engang utpå ettermiddagen. Prisen for reisen avhenger av antall deltagere, men regn med ca kr 50,- eller litt mer.

Bindende påmelding innen 7. januar til Jan-Ove Regstad. Si fra på møtet eller ring 03/870120 l; 115. (8-16)

Har alt gått som planlagt er dette den første avisa som har sluppet å gå igjennom MHK's omfattende adresseringsmetode. Vår bankforbindelse har bistått med hjelp, slik at medlemslister og selvklebende adresselapper kommer sprutende ut av EDB-anlegget deres.

Jostad junior, Erik altså, har tilbragt sin arbeidsuke på Heistadmoen i Forsvarets tjeneste. Vi har fått høre at gamle ringrever som har stelt med gamle militærbiler i årevis var mektig imponert over Eriks kunnskaper på dette området. Vi går ut fra at Erik nå er familien Jostads selvskrevne skopusser heretter!

Årsfest 1985

FESTKOMMITEEN HAR HERVED DEN GLEDE Å
INVITERE TIL ÅRSFESTEN 1985.

Årsfesten går i år av stabelen lørdag 16. februar. Sett av denne datoen. Ta med ektefeller, andre varianter av partnere, gode venner - eller bare deg selv. Dette er et kjempekoselig arrangement som flere bør være med på. Det er jo en ypperlig anledning til å bli kjent med hverandre. Kan vi regne med noen nye fjes?

Festen finner altså sted lørdag 16. februar, stedet er Eikerstua ved Hokksund og klokkeslettet er 18.30. Pris pr snute er satt til kr 170,- Dette inkluderer velkomstcocktail, tre-retters middag og dans til levende musikk, samt en kaffeskvett.

Eventuelle drikkevarer av sterkere sort medbringes, øl og mineralvann kjøpes på stedet.

Eikerstua gir også muligheter for overnatting. Om dette er aktuelt må den enkelte ordne dette selv.

Som tidligere år vil det gå buss fra Drammen med retur om natta. Hvis du/dere vil være med bussen så husk å krysse av ruta på påmeldingsslippen. BUSSRUTE:

Amtmannsvingen kl 17.40, over Holmenbrua, stopper ved pølsebua nederst i Konnerudgata kl 17.50.
Stopper Mjøndalen v/Torgersen Kjøttforr. kl 18.10,
Krokstadelva kl 18.15. Og altså retur etter festen.

P == KLIPP AV ELLER LAG EN TILSVARENDE PÅMELDINGSSLIIPP == KLIPP AV ELLER LAG EN

BINDENDE PÅMELDING TIL ÅRSFESTEN 1985

Jeg/vi kommer på festen. Antall personer: _____ =Kr _____

Jeg/vi vil være med bussen. (Kryss av i ruten)

Jeg/vi ønsker å gå på bussen på stoppestedet i: _____

Navn: _____ Adr. _____

Tlf _____

Påmeldingen må sendes innen 1. februar til Jan Tore Woldstad
Loesmoen

3300 HOKKSUND
Tlf 03-752066 e.kl.18.

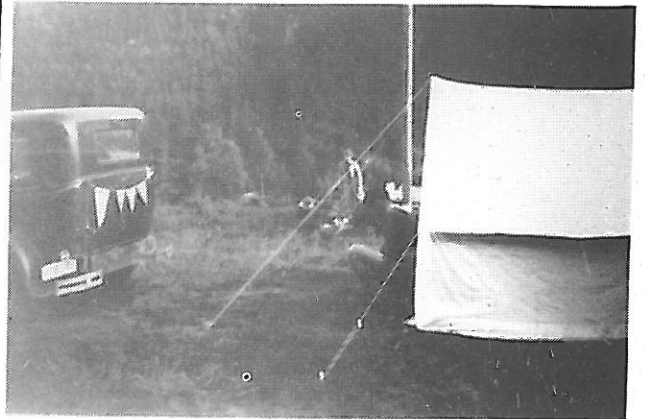
Send gjerne en krysset sjekk til Woldstad, eller betal senest ved ankomst. Ellers kommer inkassotrollet og tar deg!

VEL MØTT!

FRA FOTOALBUMET VI



Martin Giljåmse har her fotografert bilparken sin foran et lokale der han sikkert har unnådratt mye skatt. Bilene er: 1931 Ford A DeLuxe Delivery, Ford GPW fra krigen, 1949 Vauxhall Velox og en 1959 Simca.



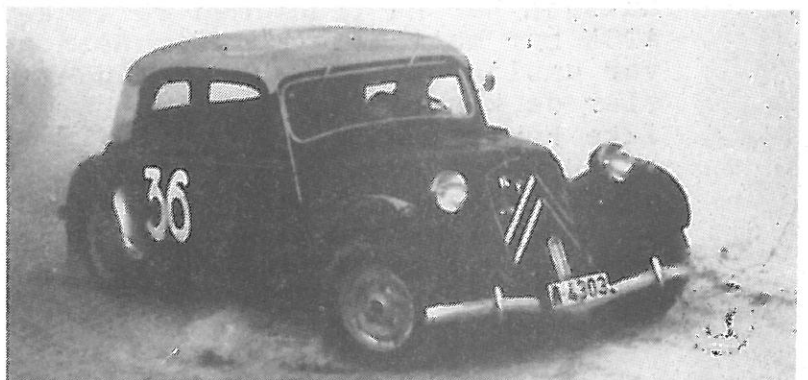
Martin med familie på tur med 1931 Ford A DeLuxe Delivery, en gang langt tilbake i tiden. Martin lener seg over sin svigerfar for å komme med på bildet. Han har ikke forandret seg mye på alle disse årene når det gjelder utseendet!!!



Det er ikke rart redaktøren er besatt av Ford Anglia når han alt her er blitt dyttet på herligheten. I våre dager ville nok barneombudet ha grepet inn. Bil og bilde fra 1962.

Dette bildet av en Citroën er tatt under et israce en gang i 50-årene.

Kanskje hallinger og drammensere skal møtes og kjøre på Krøderen i vinter?



BILER I 100 ÅR — BILER FOR MILLIONER

Denne bilauksjonen ble etter LMK's syn en dundrende fiasko. Auksjonarius opererte med uhørt høye utropspriser, og det ble få biler i våre årsklasser som ble solgt. Over 30 biler ble IKKE solgt, og enkelte spekulative importører kommer til å sitte inne med sine BILER FOR MILLIONER I HUNDRE ÅR. Kjøperne var meget prisbevisste, og de mest attraktive bilene på denne auksjonen var nyere Mercedes, BMW, Jaguar og Porsche. Her noen prisseksempler:

- 47 Bentley, nyreg. import, noe rest. gjenstår. 80.000 solgt
- 57 Austin Healey 100, meget påkostet restaurert 131000 solgt
- 29 Ford A Coupe, imp Uruguay. Fint rest. 69000 IKKE SOLGT
- 37 Nash LaFayette Big Six, bra restaurert 55000 solgt
- 26 Fiat 503, åpen, ikke helt topp 60000 solgt (overpris)
- 52 Chevrolet 2-dørs, topp orig. stand 35000 solgt
- 30 Essex Super Six, noe lurvete restaurert, 33000 solgt (overpris)
- 30 Ford A cabriolet, topp rest. perle. Utropspris 70000
Et bud på 71000 IKKE SOLGT
- 30 Rolls Royce Park Ward 20-25. Flott bil. Bud 180000 IKKE SOLGT
- 37 MG-VA topp rest. Beste bud 120000 IKKE SOLGT
- 60 VW Cab. nydelig bil bygget opp av nyere deler 51000 solgt
- 24 Cadillac Victoria Coupe IKKE SOLGT
- 48 Packard Custom 8 Convertible, imp. fra Thailand 75000 solgt
- 39 Steyr cab. kjørbar, nymalt Bud 45000 IKKE SOLGT
- 37 Packard 115 C Coupe, fin bil 110000 Solgt
- 52 Chevrolet Conv. fint rest. 66000 solgt
- 32 Packard 902 Con. (Den som Clark Gable IKKE eide)
Utropspris 500.000, stille i salen, men noe latter IKKE SOLGT
- 38 Alvis 4,3 Saloon, Utropspris 150000 IKKE SOLGT
- 38 Tatra V8, flott bil, beste bud 100000 IKKE SOLGT
- 26 Ford T, nyrest. fin bil 2-speed aksel Bud 63000 IKKE SOLGT
- 51 Bentley Mk V, original importbil Bud 107000 IKKE SOLGT

LANDSRÅDET FOR MOTORHISTORISKE KJORETØYKLUBBER

INTERESSEOMRÅDE: 30 ÅR OG ELDRE
POSTGIRO 2 36 50 96
POSTBOKS 652 SENTRUM
OSLO 1

MELDING TIL KLUBBENE

Vår pressemelding vedr. auksjonen i Stavanger har fått god presseomtale, selv om VG kuttet ut så mye at det bare ble rot og lite sammenheng. Innehaveren av Stavanger Bilauksjon har nå truet med rettsak og oppreisning. LMK og ACCN har hatt møte med firmaets advokat som sier "det ikke var umulig at Clark Gable hadde flere Packard'er". Firmaet sier de kan bevise at bilen har tilhørt C.G., men til d.d. ikke kommet med noe som helst bevis på sine påstander. LMK og ACCN har kontaktet spesialister på dette bilmerke, og alle avviser påstanden fra Stavanger Bilauksjon som dumme PR-tricks. Dette vil også komme inn under Markedsloven som bl.a. sier at det ikke er tillatt å utgi en vare for noe annet enn det det er for å oppnå høyere pris, eller for å trekke kunder til andre varer i samme utsalg.

STAFETTEN; av norges store diktersønn Oddleif Kvålseth

S O G A O M M I N C H R Y S L E R !

Det var i det Guddommelige år 1972, eg hadde akkurat begynt for meg selv. Klokka var vel ca 9.30 om morgenen, jeg dreiv og murte peis hos en Alf Kjærås.

Du begynner seint på dagen sa han. Ja sa jeg, har vært på veteranbilmøte, vi hadde en liten etterpåtreff hjemme hos meg, det blei litt seint. Jasså, har du veteranbil sa han, jeg fikk ikkje tid til å svare før han sjøl sa at han hadde ein 1928 Chrysler som han i sin tid hadde hatt som russebil. Jeg kommenterte det ikkje i det hele tatt, lot tida gå en par timer.

Men så greidde eg ikkje lenger å væra taus. Om du får noen lappar i tillegg til ein gratis peis, sa jeg dum og innbilsk. Jau, du kan vel tru det svara han, den bilen skal eg ha. Men da skreppa hans feide inn: Du Alf, å skal nå vi med den gamle bilen? Tenk, nå kan vi få peisen gratis. Pluss endel penger attpå, det trenger vi nå sa hun. (Det var tett oppunder jul). Javel, sa husfaren med eit djupt sukk. Kom med penga! Eg drog opp 13 hundrelappar. Resultat bilen var min. Herregud så glad eg blei, kjøpte ei stor lommelykt samma dagen, spiste middag og drog til Svarstad der bilen skulle stå på eit lite gårdsbruk. Kom fram på eit vis, vassa i djup snø, følgte ein slags åpning i skogen der eg trudde at vegen gjekk, og plutselig, der såg eg låven. Låven var gammal og dårlig, men for meg var den det flottaste og mest kjærkomne byggverk eg til da hadde sett, nemlig fordi at det skulle huse ein gammal bil. Min bil!

Etter masse slit med ein plankestump og eit utslitt møkka-greip fekk eg snøen så pass vekk frå låvedøra at eg såvidt smatt inn på golvet. Der sto cabrioleten min, rødmalt og fin med oppjekka fire hjul, (Eikehjul) på solide bjørkekubbar.

Eg gjekk rundt saken ein 8-10 ganger, kyssa han over alt, både forfra og bakfra, og det kom nokre salte tårar. Herregud så glad eg var!

Ja, ja, nok om detta da.

Første lørdag i februar fikk eg med meg han Gunnar i Åsen (i gamle dager populært kalt Eplekongen). Han stilte opp med Volvo 164 med nye piggdekk. Stasen min skulle hentast med slepetau. Det var bitande kalt, på gradestokken hadde kvikksølvet krypi nedover så det var bare ein liten stubbe som syntest. (Pleier det væra mer som synes? Reds anmerkning) Men kva gjorde nå det. Veteranen skulle hentast og det varma oss begge to. Etter ein masse strev og møye fikk vi ein med hjullaster til å brøyte veg fram til småbruket. Der hekta han på ein svær tjukk stropp. Well, det gjekk så tålig bra, Gunnar sto på ein kjempesvær snøfonn og filma det meste. Om-sider sto bilen på riksvegen. Vi pumpa i litt luft til alle dekk holdt ein 12-15 pund, det skulle holde mente vi begge to.

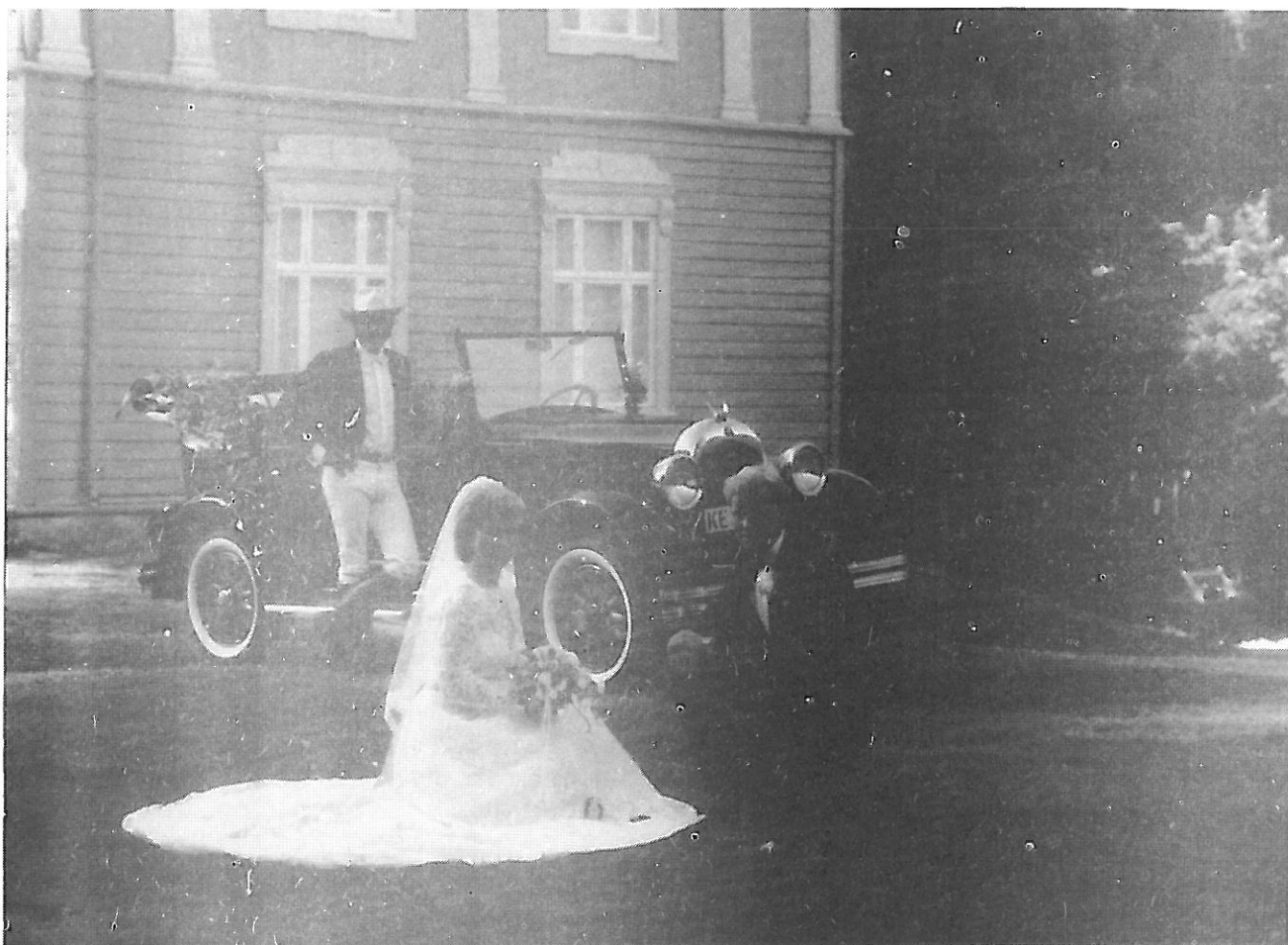
Annonse



MORGENAVISEN
fremtiden

Gunnar hekta Volvoen foran Chrysler'n, eg på med vinterfrakk og loslue, og med sterk brunst tar det iveg oppover bakkane så frostgauvel sto om øyro. Då vi kom så langt som at det begynte å gå nedover mot Sande der det kallast Hønekleiva, fekk eg store problemer, hadde berre mellomakselsbrems, men det heldt såvidt, røyken sto opp mellom golvplankane, men som sagt det gjekk med eit nødrep.

Men det var ein lang utforbakke til. Den som går ned mot Mjøndalen (vi kjørte over Konnerud). Gunnar bare kjørte som om ingenting hadde hendt. Vi hadde ikkje hatt stopp siden vi kom i botnen av Hønekleiva, så han visste ingen ting om bremsesituasjonen. Mjøndalsbakkane begynte, det var ikkje att meir bremseband på jernklaven som låg rundt mellomakselen, det gjekk reint stål mot stål. Parten auka, Herregud tenkte eg. Kløtsj og motor sto på, så det kunne eg berre gløyme. Fortare og fortare, eg var vel ca



Chrysler'n på jobb. Eieren er den blandingen av ælj og hoggestabbe som henger ved sida bilen

ein halv meter fra Volvoen da Gunnar såg noko rødt i sladrespeilet. Volvoen skaut fart, katastrofen var nær, men med iskalde nerver og hender gjekk det i rasande fart nedover og nedover. Møtte ingen bil, og takk for det, rundt neste sving gjekk det ikkje så bratt, vi var nede på ei slette og eg fekk omsider dyret inn i ei snøfonn og vi stoppa omsider.

Resten av bakkane gjekk Chrysler'n fram og Volvoen bak. Den blei satt pent i garagen til Gunnar, der sto den til våren kom.

Restaurering begynte og faktisk, 11 år etter sto den ferdig. Takket være en velsignet flink og snill mann ved navn Gunnolf Larsen, av yrke proffesjonell brannmann, kunne han derre Oddleifen stille opp på brygga i Larvik pinsen 1983 med Danmark som mål.

Det var ein meget vellykket jomfrutur, selv om jeg ikke såg ei einaste kvinnelig jomfru den pinsen. (Red: Å???)

Siden har eg vært med på mange løp, hatt det veldig moro og gøy. Det har også blitt ein del bryllupskjøring, og ikkje veit eg om det er bilen eller sjåføren som er årsaken til at ingen av dem er skilt. For dere veit alle sammen at det er og må være en stor velsignelse å bli kjørt fra kjærka med ein 1928 modell av det forjettede merke CHRYSLER.

Staffetten går vidare til Asle Wang. (Jasså!!!)

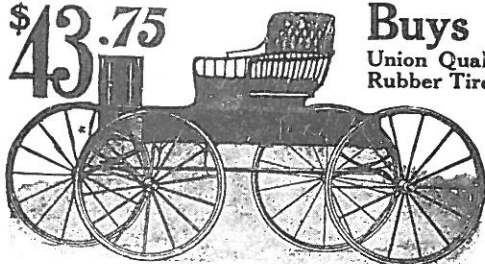
Vent litt nå kan eg merke at brunsten begynner og rive i kroppen, Vyrant Oddleif Kvålseth, murar.
Koppervikhagen 7.B. 3000 Drammen Norvegia. KYPROS Ø.

HVIS DU KJEDER DEG EN KVELD SÅ RING FØLGENDE TELEFON-
NUMMER OG OPPLEV NOE RIKTIG MORO: 095451310919. (Danmark)
(svarer også på dagtid)

ANNONSE

- > SELGES: Div. hjulkapsler: 4stk Pontiac 49-50, 3stk Rambler Classic 66, 2stk Mercury 54, 1stk Plymouth 53. Til Volvo PV 544: Hengerfeste, kapsler, pynteringer, div. listverk komplett forstilling passende t.o.m. 1961. Til Volvo PV 444: Sort ratt til eksportmodell, instrumenter til 56-mod. Til VW 1200 tidlig 60-talls: Pent komplett stoffinteriør. 30hk VW Transporter-motor ca 1958, kjørbær, kr 250,- VW 34hk motor, 6 volt, 130-tenners svinghjul, kr 500,-, ellers mange deler til VW, bl.a. eksportstøtfangere, dører m.m. Komplet delekatalog til Triumph 2000/2500. Original Workshop Manual BMC Mini ca 1964.
- > KJØPES: God styresnekke til 1949 Plymouth eller Dodge Kingsway. Interiør, spesielt forseter og bakseterygg, lys grønt til Anglia "ostehøvel". Finnes i biler med lys gult eksteriør. Henv. 03-787377 etter klokken 21.00.

\$43.75



Buys This Rubber Tire Wagon

Union Quality. Fully Guaranteed. Best hickory wheels, $\frac{3}{4}$ in. Rubber Tire, long distance, dust proof, high arched axles; oil tempered springs. First quality material and finish. Worth nearly double our **Factory Price**. We ship for your examination, without a cent in advance, if desired, and allow

30 DAYS FREE TRIAL

Money refunded on all purchases not satisfactory. You save dealers' profits. We build 150 styles of Vehicles, from \$26.50 to \$150.00. 50 styles Harness, \$5.00 to \$60.00. Write to-day for our 200 page Illustrated Style Book. Free for the asking.

UNION BUGGY CO., 11 Saginaw St., Pontiac, Mich.

Annonser

Skal dere selge hele biler er det intet i veien for å sende med et bilde til annonsen. Red.

> SELGES:

1935 OPEL 1,3 ltr. Komplette kjørbare stand. Meget bra rest. obj. Bud ønskes.

1952 BMW 340-2. Bra rest. obj. Komplette. Bud ønskes.

1953 BMW 340-2. Nesten komplett. Evt. delebil. Bud ønskes.

1960 Ford Consul, 6-seter, komplett. Selges billig.

Henv. Vemund Tandberg, box 35, 3020 KROKSTADELVA
Tlf. 03-874520

> SELGES:

17" eikefelg med dekk til europeisk Ford.

Div. deler til: 53-58 12M, 67-70 Cortina, 68-74 Escort.

KJØPES:

Til Opel Blitz 1939: Bakre motorfester, Opel Blitz-merke, panserfigur, panserhemper, kran fra perioden 1935-50, trekkbjelke for hengerfeste, trekant for varsel om tilhenger, tysk militært hengerfeste. Til 1936 Hudson Custom Eight trenger jeg saker og ting! Til 1959-67 Ford Anglia: Brakett for utvendig feste av reservehjul, støtfangere, førersete i lys grått/mørkt grått stoff. Må være 100% strøket, ellers uinteressant.

Er interessert i å kjøpe amerikansk militær lastevogn. Må være sekshjuls-trekker. Jo større, jo bedre.

ER DET NOEN SOM KAN TA EN JOBB MED TREPROFILER, SÅ ER JEG MEGET INTERESSERT I Å HØRE FRA DEG!

Henv. Asle Wang, Hans Tordsensgate 6, 3000 DRAMMEN
Tlf 03-818009.

> SELGES: Restaurert 1935 DODGE liten lastebil.

Tlf. 03-821801 eller 03-831580

> Septikbil ønskes kjøpt. Helst rød. Øivind Vikør, tlf 03-880183.

> KJØPES: Til Buick Type 56C 1932 ønskes klokke, hjulkapsler, kingbolter, styreledd, parklykter på forskjerm, pakningssett, stifter, bremsedeler, deksel f. sveivehull, dørhåndtak, knotter på dashboard, original salgsbrosjyre. Har du noe annet til denne bil, så har alt interesse. Har i bytte ramme, kardang, torpedo, v. forskjerm og foraksel m/hjul til 1931 Buick Type 8-87.

> SELGES: Rattstamme m/snekke til T-Ford.

> KJØPES: Rattstamme m/snekke til Dodge 1933-36

Er interessert i din gamle bil. Mc har også interesse. Helst årgang 1930-50.

Henv. Alf Bryhn, Boks 169, 3430 SPIKKESTAD
Tlf 02-855347 etter kl 18.

- > KJØPER: Deler til motor og gearkasse, evt. delesykkkel til BMW R35, 1cyl. 350ccm, 1937-40 mod.
Har også åpent fire-dørs karrosseri til A-Ford som ønskes byttet i Ariel 350ccm kriger.
Henv. Martin Giljamse, 3320 VESTFOSSEN, Tlf 03-750711 e.18
-

- > SELGES: 2stk dekk 11.00x20 reg.
2stk motorer til Trabant.
1stk Deutz V6 diesel 105hk.
Motor til 1935 Chevrolet.
Motor m/halvaut. gearkasse til 1952 Chrysler.
Ramme m/foraksel/fjærer/felg og støtdempere til Opel Olympia ca 1936.
Panser til Chevrolet Master ca 1937.
4 felger til A-Ford last '31.
Radiator m/kappe, foraksel og kardan til A-Ford last.
4 felger til '37 Plymouth.
Kompressor, Flotman V4 6kcm/min, 6-8kg, uten motor, kr 1500,-
Ca 1950 DKW 250, def.motor.
1937 DKW 250, nesten kompl.
Bakaksel til ca 1934 Ford Junior.
Bakaksel til 1948 Ford V8.
Ca 1935 Ford Eifel, motor står, ellers nogenlunde komplett, endel rust.

Henv. Finn Bryhn
Spikkestadvn 109
3430 SPIKKESTAD.

- > ØNSKES: Annonser til dette åndsverk. Red. lover en påskjønnelse til enhver som skaffer sponsor til halve og hele sider!
-

- > Jeg er i pengeknipe og selger derfor et parti amfetamin ekstra billig. Topp kvalitet. Bm. "STERKE strÅLER"
-

MEDLEMSMØTE 4. desember

Det var møtt fram bre med folk på årets siste medlemsmøte. Det ble snakket om vår nye bankforbindelse, Lillehammertur, og avis-samarbeidet med Hallingdal. Vi hadde som vanlig "medlemmenes ti-minutt", og kaffedrekking. Tradisjonen tro var det også i år utlodding av julestjerner. Martin Giljamse hadde lånt noen filmer i Forsvaret som ble vist på tampen. Møtet ble hevet noe over kl 22.

SEKR.

Design: AS3A

Det viktigste er å delta, da vinner du!



SMS - Sparing med Skattefradrag gir en sikker gevinst. Du får renteinntekter og inntil 40% av sparebeløpet som skattefradrag.

S Sparebanken Buskerud
Drammen Sparebank

46 Ford Pick-Up, rest.obj., selges kr. 6000, eller byttes i kjørbær Am-car eldre enn 1955. Tlf. 061/78 651 e. 15.

Lancia 1,8 Coupé (2 + 2) 67, en eler. Prisant. kr. 18 000. Tlf. 032/82 672 e. 17.

51 Mercedes 170 S, nyrest., s. selv-kost. Tlf. 066/44 609, e. kl. 19.

MERCEDES CABRIOLET 1935. Type 200. Noe arbeid gjenstår. Høy priskl. Kun seriøse henv. T. 03/75 60 45.

Bentley R-type 54-mod. aut., solt., selges ell. byttes i hus/leil. i østland-somr. Bilen er meget velh. og lite kj. Mell.legg. T. 047/39 889.

OPEL 1500, 61 MOD. SELGES T. 02/74 15 45, e. 18.

Volvo PV 544, 63-mod., nyrest., helt strøken, høy priskl. Arvid Hagen, 3560 Hemsedal.

M.G. 1932, 6-syl. motor, rest. og reg. Meget pen. Tlf. 15 46 29.

BMW Isetta, 57 mod., rim. til salgs. Tlf. 79 87 14.

Cadillac, 54 mod., rest.obj. til salgs. Tlf. 047/47 200.

Mercedes Benz 190 SL, 1957, s. høystb. Kun seriøse henv. T. 02/72 53 49.

1939 mod. Ford V8, 4-d., kompl., ikke restaurert, s. eller byttes i annen bil. Tlf. 02/37 17 39, e. kl. 16.

SAMLEOBJEKT

Mercedes-Benz 190, 1956 mod., i god og orig. stand, en del nytt, orig. radio. S. kr. 25 000/høystbyd. Henv. tlf. 041/20 599.

STIL/VETERANBIL

1958 Vauxhall Cresta, Laurel green, s. høystbydende over kr. 15 000. 1 eier. meget pen. Tlf. 02/84 58 02, e. 16.

Infantritruck — Renault m/belte + tilhenger

1931 mod. Kom til Norge i 1941. I bra stand — kjørbær. Høystbydende. Skriftlig henvendelse: Jon Seifors, 2650 Kvam.

OPEL OLYMPIA, 51 MOD. til s. Tlf. 062/50 707.

38 Chevrolet lastebil selges høystbydende. Tlf. 02/75 71 46.

Volvo PV 544, 63-mod., nyrest., helt strøken, høy priskl. Arvid Hagen, 3560 Hemsedal.

VW Karmann Ghia 62 mod., noe arb. gjenstår. Vist nov. -84, s. T. 77 53 25.

1936 CHEVROLET 2 D. Orig. lakk. Meget bra. F.reg. Tlf. 035/12 881, etter kl. 16 00.

1939 BUICK EIGHT SPECIAL vurderes solgt. Litt mont.arb. gjenstår etter restaurering. T. 047/56 116.

36 Chevrolet 3 W coupé Master De luxe, til salgs, kr. 20 000. Tlf. 02/77 78 76, e. kl. 17.

20 HARLEY DAVIDSON J Selges kr. 10 000. Tlf. 64 71 00, l. 822, kl. 8-16.

Mercedes-Benz 190, 1956 mod., i god orig. stand, s. høystbydende over 22 000. Tlf. 041/20 599.

47 mod. Chrysler Windsor, meget god, original stand, vist Biltilsynet, høystbydende over 35 000. Tlf. (04) 47 76 85.

Opel Olympia, 1936, kr. 15 000. Morris Oxford, 1951, kr. 10 000. Begge fri for rust og i meget god stand. Tlf. 033/25 001, e. kl. 17.

Ford, 1931 mod. Tudor de Luxe Sedan. Kjørbær, ikke restaurert. S. ca. kr. 20 000. Fritt vinteropplag. Tlf. 06/98 73 93.

1946 Ford Super De lux, 4-d. Sedan, en del arbeid gjenstår. Kr. 18 500, tlf. 060/23 219.

1949 Ford Stepside pickup. Må sees, kr. 68 500. Tlf. 060/23 219.

PONTIAC STAR CHIEF V8, aut., 2-d., HT, 55-mod. Fri for rust.

49 Ford Prefect, 49 Studebaker, 64 Iso Revolta. Tlf. 02/89 00 12, 11-18.

Ford 1928, type 50 A Sport Coupe, selges. Under restaurering. Svært mange nye deler og endel sjeldne detaljer. Reg. NAMK. Tlf. 64 30 90, priv.: 94 64 95.

1951 Ford V8 Pick-up i daglig bruk, selges høystb. Tlf. 033/78 160.

Veteranmotorsykler til salgs Oddvar Bakken, Rute 15/55, 3670 Notodden.

VW 53, Split, 50 hk, godkj. + orig. utst. T. 03/83 99 90/83 67 34.

Chevrolet 1930 mod., orig. lakk, rest., s. høystbyd. T. 02/10 50 87.

Willy's Jeep 44 mod., til salgs. Tlf. 80 72 72. Mobil: 094/16 774.

Topp rest. Harley Davidson 1919 mod., kompl. m/sidevogn, s. til selvkost. T. 02/10 50 87.

M.B. 180 1960 mod., nylakkert, 1. kl. stand, til salgs. Tlf. 02/41 97 58/56 99 47/53 01 66.

Julepresang?
BENTLEY MK VI
1951 mod., s. gunstig. T. 047/30 681.

1949 Chevrolet De Luxe Cabr. Kr. 65 000. Tlf. 060/23 219.
1946 Ford Sedan Delivery. Hvit, meget pen, høystb. Tlf. 060/23 219.

1 EIER

52 Pontiac Starchef, 8 syl. rekkemotor, aut., noe arbeid, orig. stand, fullt kjørbær, s. høystb. T. 68 70 67, 10-17.

MB 220 SB, 60-mod., s. som delebil. Mye nytt. T. 032/84 176.

1930 A-Ford s. kr. 18 000. Mye påkostet. Tlf. 26 14 61.

DKW 39-mod., selges som delebil, kan også restaureres. T. 034/14 391-16 326, e. kl. 17.

1938 BSA VM 20, 500 ccm. litt arbeid gjenstår. T. 23 42 81, e. 16.

Buick Special, 1939-mod., Business Coupé. Må restaureres. T. 70 15 70.

Fly selges

Cessna 172 C, 1962, selges. T. 02/60 6678.

3 brukte skinnfrakker, (2 herre og 1 dame), til veteranbil, s. høystbyd. Tlf. 061/33 071, e. kl. 19.

Hillman Minx, 1957 mod. Kun 43 000 km, bra stand, selges for kr. 5000,-. Tlf. 061/75 308.

Studebaker Hawk 1960-mod. til salgs. 6900 mil, i orig. stand. Prisant. kr. 60 000. T. 031/64 187, e. 16.00.

> **KJØPES:** Panserlist som er hengsle for panser til Opel Kadett 1939. Henv. Oddvar Thon, Sørsdal, 3400 LIER Tlf 03-850376.

> **SELGES:** 1934 Chevrolet Master. Klar til montering. Selges for selvkost kr 16000,- Henv. Per Rust, Stadiongt 6, 3050 KJØNDALLEN.

> **KJØPES:** Ryggelysglass, brukbart ur (til hanskeroms-lokket) og hjul-kapsler til 1952 CADILLAC.

> **SELGES:** Div. dører og andre karrosseridetalljer til Ford A 1930/31 4-dørs. Henv. Mads Jostad, 3061 SVELVIK. Tlf 03-772065 priv

DISSE HOLDER VI OSS

VETERANBILER

(Opp til 1955)

skaffes. Alle merker og mod., også eksklusive. T. 033/68 628.

VETERANER

Alle merker og typer skaffes til rimelig priser. T. 035/22 313, 12-21.

1949

Chevy Cabriolet De Luxe kr. 65 000. Ford Stepside PU rød, som ny, må sees kr. 68 500.

1946 Ford Sedan Delivery, mye påkostet, s. høystbydende.

Ford 4 dørs, Sedan, noe arbeid gjenstår s. ca. kr. 18 500. Avbet./innb. kun Am Cars. Tlf. 060/23 219.

CALIFORNIABIL

1955 Pontiac Star Chief 2 HT en del utstyr. Kan også skaffe andre spesielle klassikere. Tlf. 02/89 00 12.

Veteraner: 1957 VW Boble, meget bra, m. skilter, 1950 Ford Prefect, 1957 Studebaker Champion, 1955 Pontiac Star Chief 2 HT.

U
N
N
A:

> **KJØPES:** Til 1936 OLDSMOBILE 21/4t lastevogn ønskes 2stk dekk, helst 9.25x18. Kan også bruke 8.75/9.00x18. En felgtring 18". Verkstedhåndbok, reparasjonshåndbok o.l. til samme bil. Henv. Erik Holde, Blektjernv 4, 3000 DRAMMEN Tlf 03-818390 (jobb), 03-836074 (priv)

> **KJØPES:** Håndbrett til TEMPO ELEKTRIC varemotorsykel, samt sete og ladeapparat til samme. Er også interessert i alt av deler til MATHIS. Henv. Finn Torgersen, Gml. Riksvei 260 3020 KROKSTADELVA. Tlf 03-874721priv 03-876240jobb

H.M. Kong Olav V's biler

DEL 1
På Slottet: Asle Wang

Redaktøren sendte i høst en forespørsel til Det Kongelige Slott om å få besøke H.M. Kong Olav's garasje. Etter et par dager fikk jeg som svar at saken var forelagt Kongen, og at jeg var velkommen til et besøk. Selvfølgelig var spenningen stor før besøket. Men som kjent så skjer det alltid noe når det er noe spesielt. Kvelden før besøket stoppet min ellers trofaste dagligbil. Det var en mildt sagt stresset redaktør som satte seg i sving for å skaffe deler på natta, men bilen var for ny! På kveldstid er det adskillig lettere å skaffe deler til en gammalbil. Det er helt sikkert. Jeg fikk nå lånt en bil i siste liten.



Hvem ville
ikke hatt
disse på
stallen?

1943 PACKARD
1952 CADILLAC
1982 CADILLAC



1982
CADILLAC
FLEETWOOD

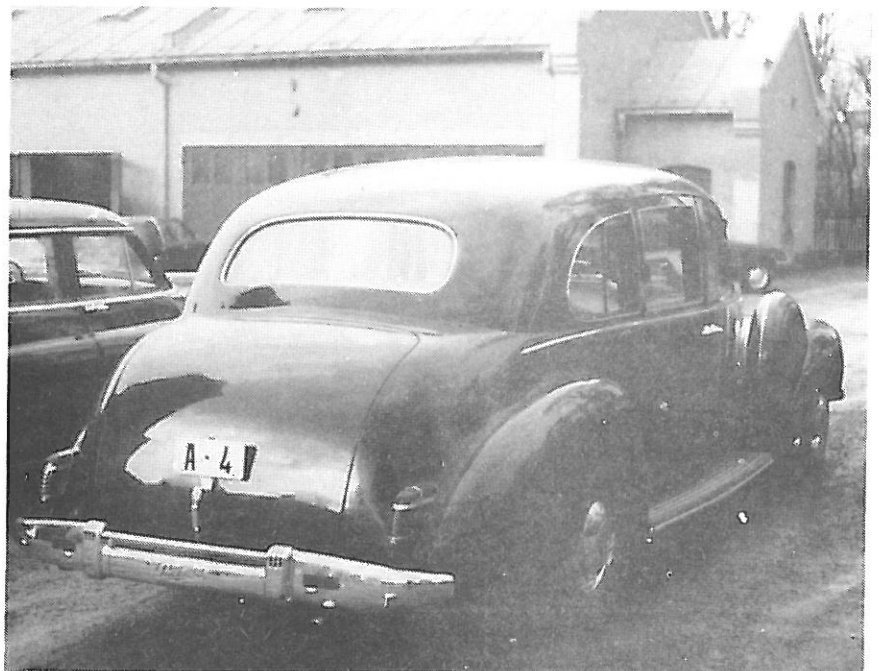
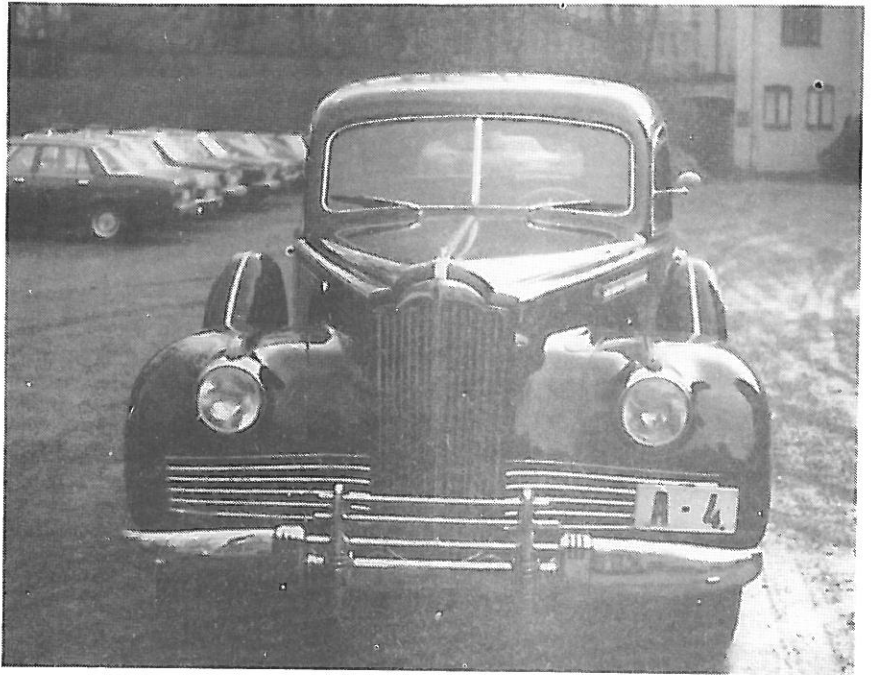
Bildene på denne side er alle av 1943 Packard Limosine.

Men tro nå for all del ikke at problemene var over med det. Etter besøket viste det seg nemlig at mitt ene fotoapparat var ødelagt. Jeg håper å få komme inn igjen for å ta noen nye bilder.

Maken til bilpark som det som åpenbarte seg på Slottet har jeg aldri sett. Jeg holdt på å gå i spinn.

Bilen på denne side er en 1943 PACKARD Limosine. Dette unikum av en bil har bare gått 40000 miles, og er følgelig helt strøken. Bilen ble lastet i St. Louis og brakt til Europa med M/S Lauritz Svensson, Fred. Olsens første motorbåt.

Jeg kan dessverre ikke gi en masse tekniske data, men glem det og nyt bildene.



Bildene på denne side er alle
av 1952 CADILLAC

De av dere som ikke har avtjent førstegangstjenesten enda, dere bør søke dere til denne garasjen. Bedre verneplikt kan vel ikke finnes?

Til høyre ses altså H. N. Kongens 1952 CADILLAC Limosine. En nydelig sak med 190 hk under panseret. Det må være moro å bli kjørt rundt i en slik doning, men jeg tror jeg ville satt større pris på å kjøre den selv.

Nyt bildene i fulle åndedrag, for slike biler får vel ingen av oss i MHK-Drammen noen gang på stallen.



Returadr: MHK-Drammen
Postboks 2193
3001 DRAMMEN.

Redaktøren vil på egne og Motorhistorisk Klubb - Drammens vegne få takke Hans Majestet for at besøket i Slottets garasje ble muliggjort. Også en takk til Slottets sjåfører som sørget for oppstilling av bilene og interessant og informativ omvisning.

Det er ikke fritt for at redaktøren følte seg beæret over å bli servert kaffe og smørbrød av en gardist.

En del av dere som leser dette lurer vel på hvorfor det ikke står noe om Kongens 1939 modell åpne Buick Roadmaster. Forklaringen er såre enkel: Den filmrullen satt i det ødelagte apparatet. (Japansk elektronikk på sitt verste).

Noe som faller noe utenfor vårt område, men fra mitt synspunkt noe nesten like interessant er hestekjøretøyer. Det er sikkert ikke mange som vet at annen etasje i Kongens garasje er opplagsplass for mengder av hestekjøretøyer fra unionstiden. Jeg tar ikke for hardt i når jeg sier at der er over tretti stykker.



Medlemmene får ha meg unnskyldt, men redaktøren har i høyeste grad også sansen for nyere biler. Særlig er det moro å se nye biler med skilter av gamle typen. Det er det jo bare Kongehuset som har tillatelse til å gjøre bruk av. For de som har interesse, så er bilen til venstre en Chevrolet Caprice, den til høyre en Dodge LeBaron.

Hestekjøretøyer av enhver art, og alle i fantastisk fin stand. Dessverre har ingen av dem vært ute på nærmere tyve år. Slottets stall huset forøvrig i sin tid 30-40 hester. Loftet huset også et ymse utvalg av gamle trillebører. Kom aldri og fortell at din trillebør i aluminium er tung! Jeg tror de fleste av oss ville hatt problemer med disse bærene uten lass!

ETTERTRYKK KUN TILLATT FOR LMK'S MEDLEMSKLUBBER. ELLERS KUN
ETTER AVTALE.