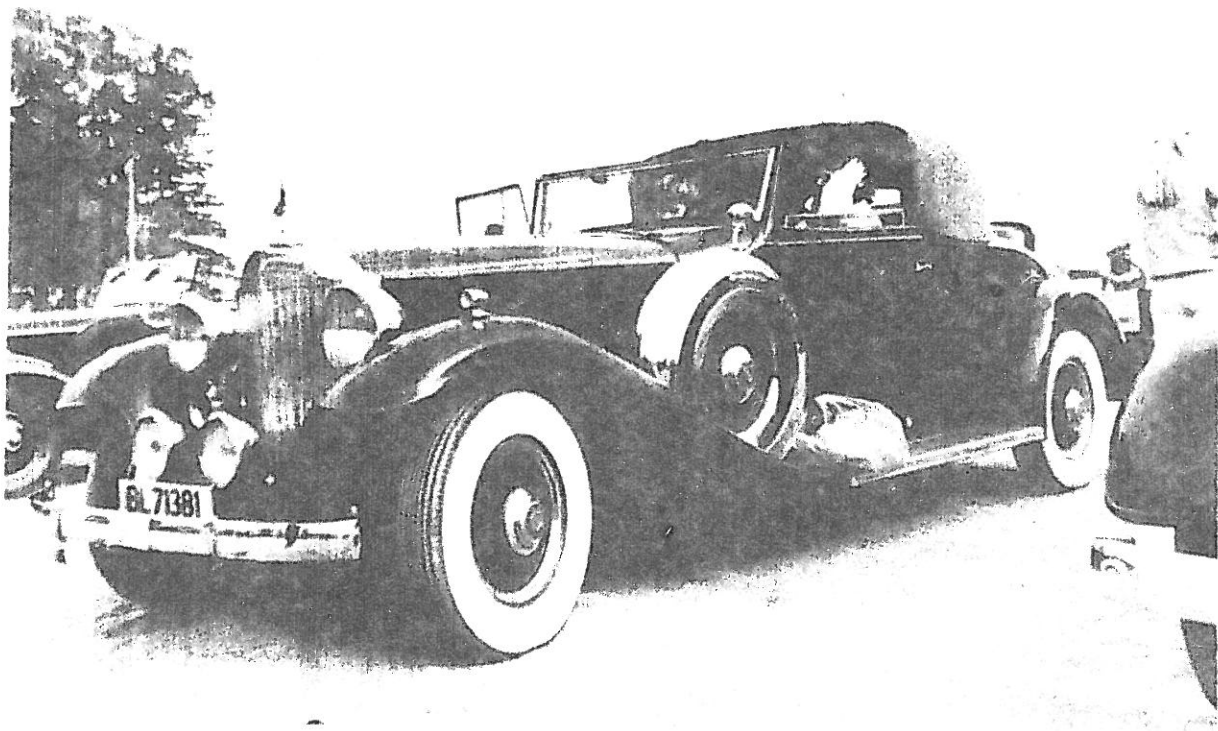


motor

HISTORIKEREN



2-82



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

REDAKTØR
Ivar Engerud
Horgen,
3300 Hokksund

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

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

MEDLEMSKONTINGENT 1982:

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

STYRET:

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

"Tilfeldighetene er assisterende redaktør i enhver avis, redaktøren heter tidsnød" heter det i en lov.

Nå har vi ingen assisterende redaktør i Motorhistorikeren, men at siste delen av loven gjelder kan jeg nok underskrive på allerede etter å ha gjort et forsøk på å sy sammen et par nummer av klubbavisa vår. Avslutningen av et nummer betyr jo bare begynnelsen på et nytt, så det kan ofte være litt hektisk.

Særlig har trykkeproblemene fått undertegnede til å "svette" en del timer i vinter, men takket være vår tidligere redaktørs, William Kjoss, velvillighet har vi da fått trykket avisa på det gamle trykkeriet, slik at den har kunnet komme ut til riktig tid.

Neste nummer kommer ut 1.juni, men da dette er midt i eksamenstida ved NTH, må avisa være klar en god stund før utgivelsen, så alle (?) som har stoff og annonser til neste nummer, vil jeg be om å sende dette inn snarest.

En del stoff er imidlertid klart, blant annet vil det komme en artikkel om "Geirangerbilene", litt om Stavern Bilfabrikk og biltester Tom McCahills beskrivelse av en 1914 Stutz.

I.E.

FORSIDEBILDET viser Eirik Bøles 1933 Packard 1004 Coupe Roadster under Sandviken - Sundvolden 1981. Mer om Packard fra side 5.



Spikkestad, mars 1982.

fra førerretet:-

Kjære medlemmer !

Vinteren 1981-82 er nå gått over i historien, og varen står utenfor "garasjedørene" for mange av oss. Vi står i år foran en hektisk sesong, fordi vår klubb skal markere et 10 års jubelium.

"Drammenløpet" går av stabelen på vanlig måte.

Når det gjelder Høstløpet eller det såkalte jubeliumsløpet så kan vi allerede nå dere merke datoen, nemlig 7-8 august. Vi får til dette arrangement besøk fra våre venner i Danmark, og kan allerede nå fortelle at det hele formelt er i orden, takket være mange ildsjeler i klubben.

Løpet vil starte i Drammen- dernest til Kongsberg og vi ender på Pegerfjell Turistsenter oppe ved Bløfjell, hvor vi har beslålagt hele sentret, med plass til ca 200 personer.

Volvo er vår sponsor i dette løp.

Vi kan allerede nå love dere alle som deltar full "valuta" for deltagelsen i løpet, ja ifra start til mål, og vell så det. (Se innbydelsen i juniavisa)

For de av dere som vil være med om å kjempe om en fin årspokal husk påmelding, det må nemlig kjøres 3 løp i sesongen. Våre 2 løp teller selvfølgelig, det 3 løp kunngjøres senere. Vi kan allerede nå si at det er en fin pokal, som bør få en fin plass i "hylla".

Sammen med Finn Torgersen og meg sjøl har vi deltatt på landsmøtet i "Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber" (LMK) i Oslo og det mest aktuelle som kom fram på det møtet var den gunstige forsikringsavtalen med "Östlandet", som vil gi alle våre medlemmer en meget gunstig forsikring på våre gamle kjøretøy, men da på noen spesielle vilkår men med store fordeler for oss veteraner.

Vi kan gjøre beregning på at dette trer i kraft fra 1.1.1983, Mer om dette i et senere innlegg.

Når det gjelder medlemsmøte i mai- vær så venlig å møt opp hos ISBERG-Drammen, hvor vi alle er invitert til Isberg, s i Oslo til sikkert en meget hyggelig aften, se omtalen et annet sted i avisa. Vi håper i dette tilfelle at så mange som mulig vil være med.

La oss nå håpe at ikke mange kjører til låste dører på H.V.-huset. Jeg nevner vårsjekkon m/byttemøte 9 mai. Vi håper om godt fram- møte og pent vær slik at vi også da kan få et hyggemøte.

Nytt denne gang, er den fordel vi kan benytte oss av ved å handle av de firmaer som har gitt oss en god rabatt.Husk å vis medlemskortet.

Tilslutt ønsker jeg alle våre medlemmer og andre lesere en riktig God Påske, eller for mange av dere som muligens ikke får avisen før etter påske, en vel overstått Påske.

[Signature]
formann.



STIFTET
18. OKT. 1972

Motorhistorisk Klubb - Drammen

POSTBOKS 2193. (STRØMSØ)

3001 DRAMMEN

Bankgirokonto 7137 20 19934

Postgirokonto 3 75 09 24

MEDLEMSMØTE 2.2.82

Møtet ble åpnet ved 19.45-tida av formann Alf. Det ble opplyst at vi hadde hatt en del startproblemer med offset-maskinen. Vi håper imidlertid å komme sterkere tilbake etter at disse er overvunnet.

Formannen fortalte litt om årsfesten som vi nettopp hadde avholdt. Den var svært vellykket og vel en av de beste. Flere medlemmer kunne imidlertid møtt opp. Det ble lest opp et brev fra fru Kjemperud på Eikerstua. Hun var svært takknemlig for blomsten vi sendte henne etter årsfesten.

Festkomitéen ble også takket for deres fine innsats.

Det ble nevnt at eventuell bilutstilling i 1982 muligens burde utsettes til neste år grunnet vårt jubileumsløp etc.

På forrige medlemsmøte ble det henstilt til å sende inn bilder etc. til jubileumboka. Omtrent 0 respons.

Vi har i år tenkt oss å få til en forholdsvis enkel vårsjekk, muligens sammen med et byttemøte.

Resten av kvelden gikk med til å vise tre leide filmer, loddtrekning og medlemmens 10 minutter.

sekr.

MEDLEMSMØTE 2.3.82

Møtet ble åpnet ved 19.45-tida og det var fullt hus.

3 nye: Stensrud, Sylling med Opel Super Six.

Ø. Grimsmo, Oslo med T-Ford 1919 og 1930 Pierce Arrow i jobb.

Henrik Fjellhaug med 1931 Chevrolet som manglet endel karosserideler.

LMK's annonseavis ble delt ut til alle de tilstedeværende. Det ble opplyst at plastskiltene til kjøretøyene våre var halvferdige.

Vårsjekken blir 9. mai hos N.A.F. testestasjon. En vil prøve å kombinere dette med et byttemøte.

Det er tatt kontakt med veteranjernbaneklubben om et eventuelt treff i løpet av sommeren.

Det var fremdeles meget mager innkomst av stoff til jubileumboka. Jan Toflsby hadde med lysbilder og holdt en times foredrag. En liten takk og hilsen ble overrakt av formann til Jan Toflsby for at han alltid stiller opp..

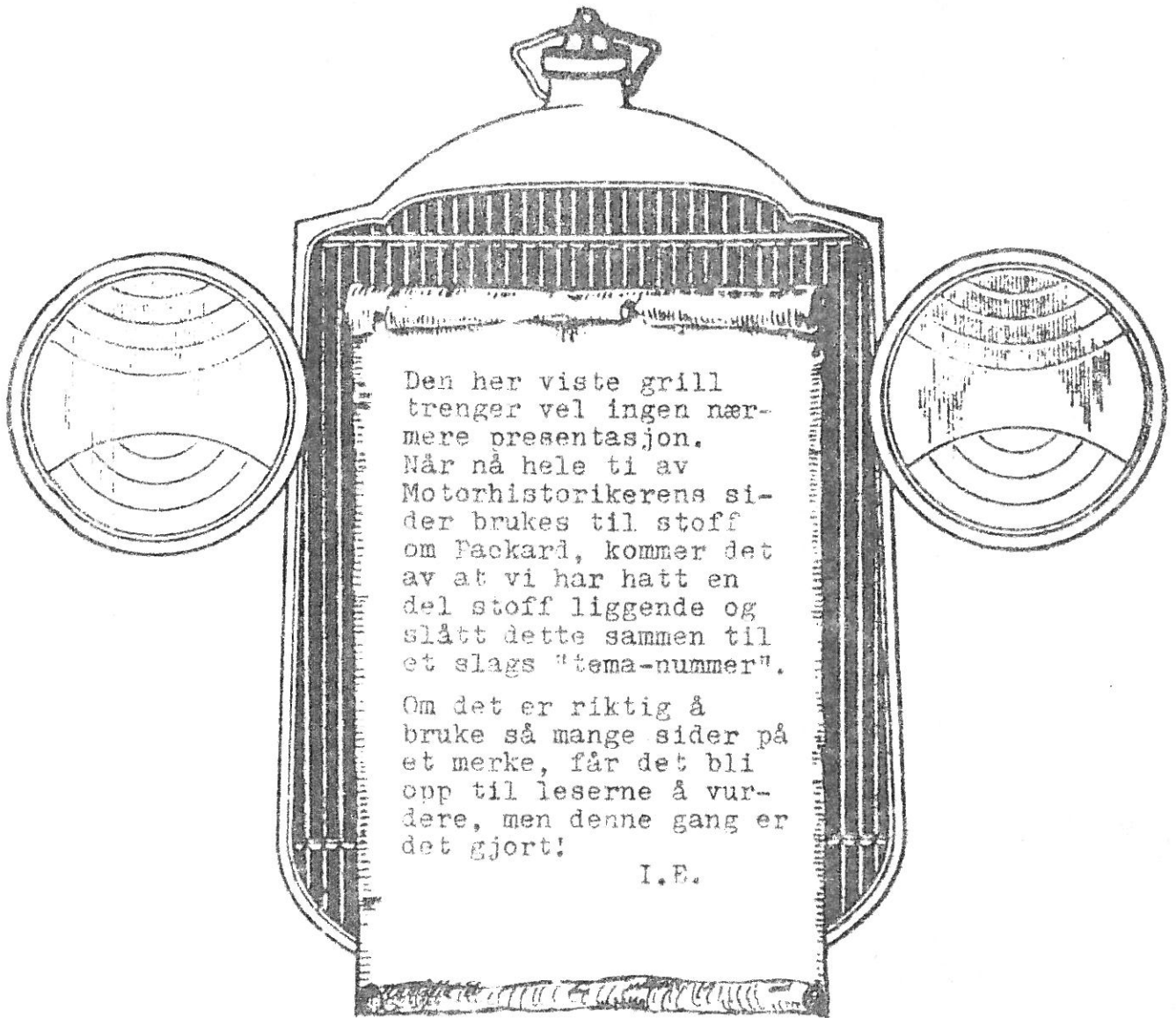
Trekning foretatt.

Medlemsmøte i mai avholdes antagelig hos Isberg's A/S.

Medlemmens 10 minutter gikk på gamle dekk og retningsvisere.

Ved 22.15-tida takket vi for i kveld.

for sekretær
Finn Torgersen



All Five Packards



Entered came through to Rochester in the

NEW YORK-BUFFALO ENDURANCE RUN,

following close after the 30 H. P.

Racer of D. Wolfe Bishop. . . .

PACKARDS are built for sustained speed over any roads.
Look for the official figures.

OHIO AUTOMOBILE CO.

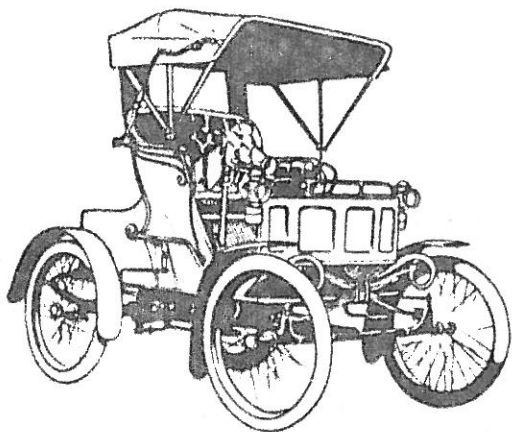
Packard

-bilen vi ikke
skulle ha mistet.

Bare navnet Packard får en umiddelbart til å tenke på eleganse, stil og kvalitet. I omkring seks dekaner dominerte merket på det amerikanske luksusbilmarkedet, sammen med blant andre Cadillac, Auburn, Cord, Duesenberg, Stutz, Marmon og de to andre "P-ene", Pierce Arrow og Peerless. Selv i dag, snart 25 år etter dets endelig, lever fortsatt Packards gode renome i bilkretser som et av de STORE merkene.

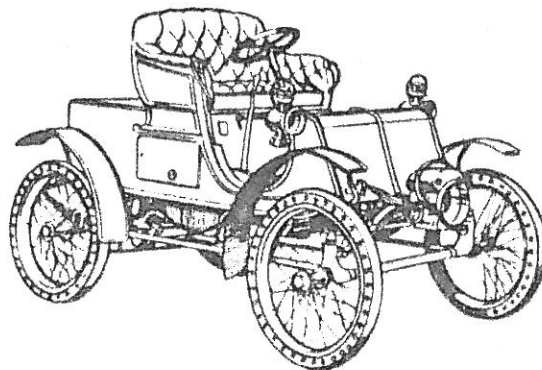
La oss gå tilbake til starten, som for såvidt var ganske tradisjonell for pionertiden innen bilindustrien: en rekke tilfældigheter og sammentreff. Allerede i 1895 kjøpte William Doud Packard en De Dion Bouton-motorisert tricycle og seinere diverse andre europeiske merker. Den bilinteresserte broren, James Ward, ville ikke være dårligere, og han gikk til anskaffelse av en 1899 Winton. Naturligvis ble vognenes egenskaper sammenlignet, og der falt James' Winton fullstendig igjennom. Det var stadig problemer med koking og at deler falt av (!), så han dro en smule indignert til Cleveland for å si meningene sine til fabrikanten.

Historien vil ha det til at Alexander Winton ga som svar at han kunne bygge sin egen bil, hvis han var så forbasket smart. James tok Winton på ordet, og sammen med to tidligere Winton-medarbeidere dannet brødrene "Packard & Weiss" i 1899. 6. november samme år så deres første bil dagens lys. Den ble kalt Ohio og hadde en 12 hk. motor, og året etter ble det bygd 3 nye biler under merket Packard, mens firmaet noe forvirrende hadde skiftet navn til "Ohio Automobile Co."



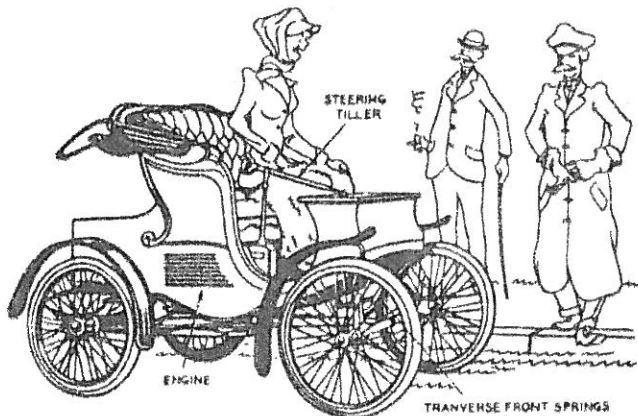
Denne 1901 Packard var den første Packard med ratt, og den lette bilen var rask, for i Ohio ble en eier dømt for å ha kjørt i 65 km/t!

Tegningen til venstre viser en run-about fra 1900. En ensylindret motor på 9 hestekrefter kunne bringe vogna opp i en hastighet av 35 km/t.



PACKARD ROADSTER MODEL C

Produksjonen i de påfølgende to år ligger på 5 og 4 biler. Den kommersielle satsingen var kanskje ikke så imponerende fra starten, for til de som spurte om reklamemateriell om bilen, kunne de bare svare "Ask the man who owns one", en setning som skulle bli Packards store slagord gjennom alle år. I 1903 ble firmaet reorganisert og flyttet fra Warren, Ohio til Detroit og Henry B. Joy gikk inn i ledelsen i firmaet som nok en gang skiftet navn, denne gang til Packard Motor Car Co.



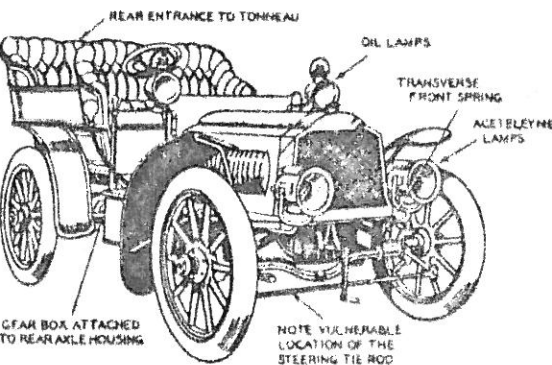
OHIO PACKARD MODEL F

1904, og dette var den første Packard med den senere så karakteristiske, gotiske radiatorkappeformen, som skulle identifisere Packard i 50 år.

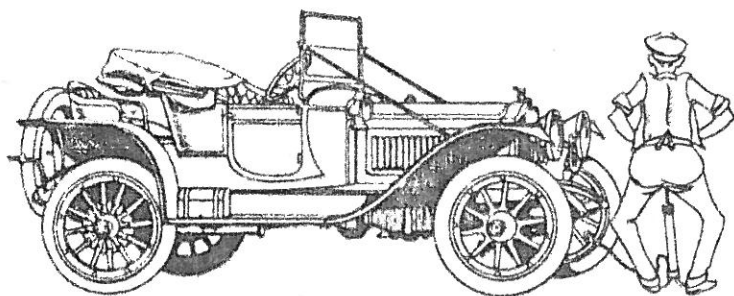
James flyttet imidlertid ikke med firmaet til Detroit, men styrte bedriften fra Warren helt fram til 1909, da Henry B. Joy overtok styringa og introduserte den første 6-sylindrede motoren to år etter.

Så, sent i 1915 kunne man stolt presentere Twin Six-modellen, som ikke bare var verdens første serieproduserte 12-sylindrede bil, men også Amerikas første bil utstyrt

med aluminiumstempler. Publikumsresponsen var enorm, og resultatet var en totalproduksjon på over 10.000 biler, et fantastisk antall på den tiden for et luksusbilmerke, selv om prisen var såpass lav som 2600 dollar.



PACKARD MODEL L

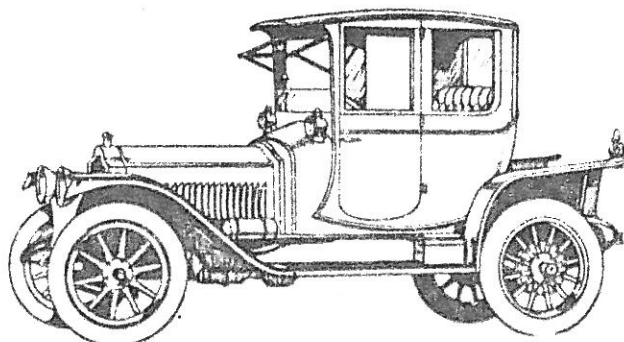


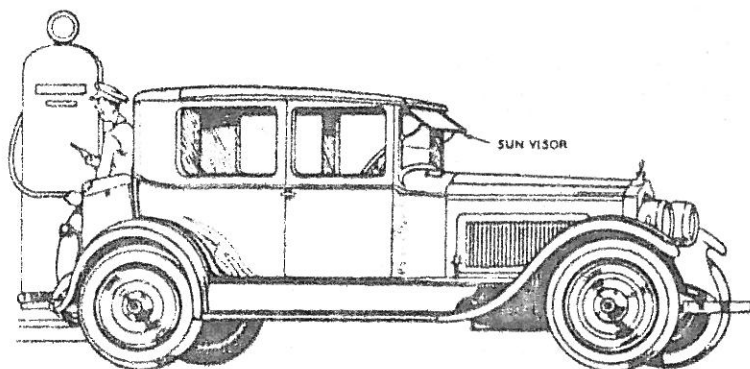
Til venstre en 1912 roadster, som hadde en 6-sylindret motor på 60 hk. 1912 var også året for innføring av elektrisk starter og elektrisk lys.

Under en 1913 coupe som ble solgt for \$4.150 og oppover.

Under 1. Verdenskrig produserte man også 6500 motorer til Liberty-flyene, og satsingen på billigere biler ble større. Ved siden av Single Six kom de med den meget populære og vellykkede Single Eight i 1923, en motor som erstattet de tidligere Twin Six-modellene.

Etter at Joy var røket uklar med resten av firmaledelsen og sluttet i 1916, overtok Alvan Macauley roret i konsernet med mottoet "En bil for gentlemen, bygget av gentlemen", og han mente hvert ord. At det i hvert fall var en bil for gentlemen beviser den lange listen over prominente personer som valgte Packard, deriblant Kong Alexander i Jugoslavia som eide 48 Packarder med en modell av kronen som radiatorfigur!





Den raskt økende interessen for Packard førte dem opp som det dominerende luksusbilmerket resten av tiåret, blant annet fordi Single Eight utgaven overgikk Cadillacs og Lincolns V-8 i akselerasjon og lydløshet, noe som fikk flere andre fabrikker til å planlegge en lignende motor.

Firmaet satset også stort på salg og service med lokale servicefolk utdannet på fabrikkene, og resultatene uteble ikke: i 1928 solgte

man over 50.000 biler, noe som ga en total fortjeneste på 25 millioner dollar (\$500 pr. bil). Om det maskinelle var på topp, manglet det heller ikke mye på designsidan, med over 20 karosserityper bygd av kjente "custom-byggere" som Dietrich, Holbrook, Judkins, LeBaron, Rollston og Murphy.

Og som om dette ikke skulle være nok, satset man etter hvert stort på det markedet som lå i tilbehørssektoren, for eksempel spotlights, steingrinder til radiatororkappa, spesialmaskotter, reservehjuldeksel, deluxe-hjul og dual windshield. Her gikk profitten helt opp i 100%!

V-12 motoren på 420 kubikktommer kom igjen på markedet i 1931, og på tross av Depresjonen hadde Packard fortsatt å bygge luksusbiler helt i toppklassen. Salget sank imidlertid faretruende, og for i det hele tatt å overleve, måtte de ha en mer salgbar bil ut på markedet. Cadillac hadde på den tiden overtatt toppen av luksusbilmarkedet med sin V-16, som Packard ikke hadde noe svar på, og dessuten solgte de V-12-utgaven for samme prisen som Packard Eight.

Packard 900 Light Eight var en "pocket-versjon" av luksusbilen som var ment å konkurrere med Stutz Blackhawk og La Salle, med en pris på \$1800, og det ga utvilsomt mye bil for pengene. Suksessen uteble imidlertid, og mens man vurderte neste forsøk på å lage en ny "billigbil", ble det kun gjort mindre forandringer på produksjonen. (Twin Six skiftet navn til Twelve osv.)

Resultatet forelå i 1935 og ble kalt 120, en mindre, masseprodusert bil i middelprissjiktet, som allerede før introduksjonen var en ubetinget suksess. Triumfen på dette markedet kom først og fremst av at nå kunne man rekke ut til alle dem som ønsket å eie en Packard, men som før ikke hadde økonomisk kapasitet til å realisere denne drømmen. Med en pris på ca. 1000 dollar slo den både Buick, Nash og Studebaker som opererte på det samme markedet, og produksjonen av 120-modellen kom opp i hele 80.000 biler. For første gang på fem år ble underskuddet snudd til overskudd, slik at man kunne fortsette med produksjonen av biler i toppklassen. Suksessen gikk imidlertid ut over luksusbilsalget som sank både i '35 og '36, da Cadillac gikk forbi på salgsstatistikken over solgte biler med pris høyere enn 2500 dollar.

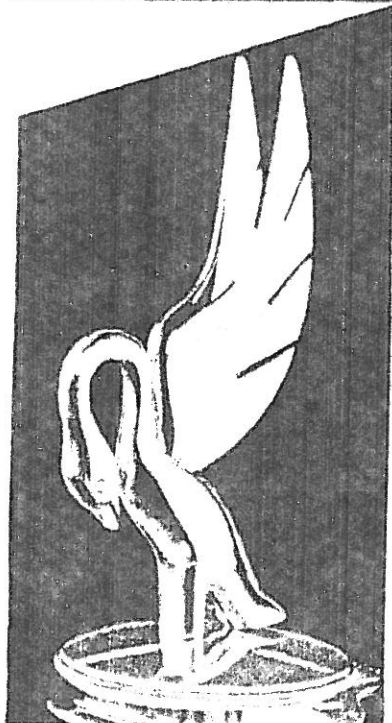
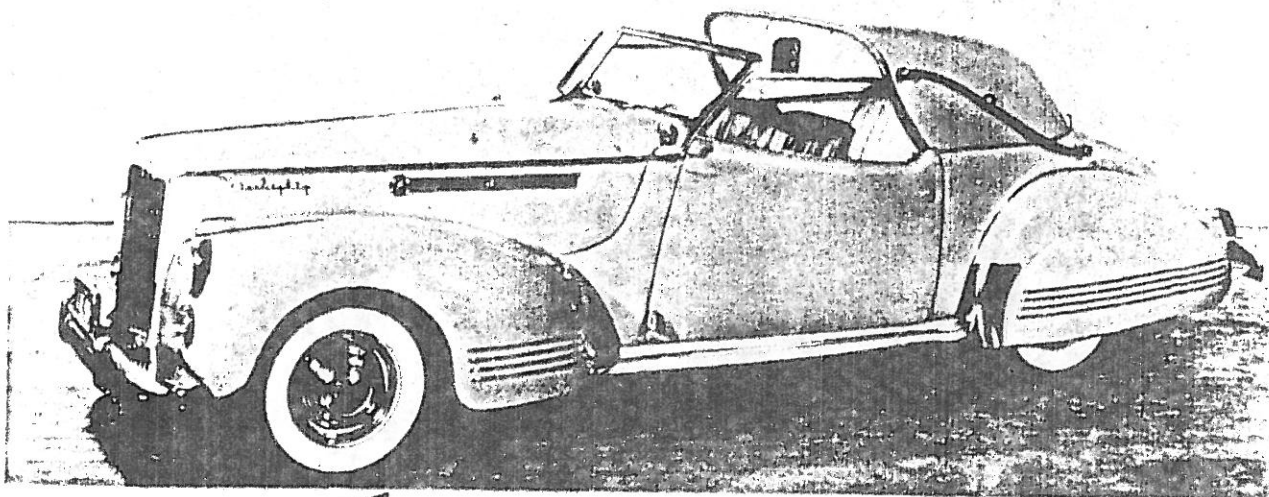
Karosserifirmaet Dietrich, som i flere år hadde vært Packards nærmeste medarbeider på det feltet, trakk seg fra samarbeidet, og i deres plass kom i stedet LeBaron som designer. Hadde det ikke vært for produksjonen av de billigere modellene, ville neppe firmaet overlevd så lenge, for luksusbilene var en uforholdsmessig stor utgiftspost på regnskapet: Halvparten av fabrikkarbeiderne jobbet på biler som utgjorde 6-7% av produksjonen.

Som andre fabrikker, ble Packard dratt med i krigsproduksjonen seint i 1941, en produksjon som hovedsakelig besto av bygging av båt- og fly-motorer.

Etter krigen kom Six, Custom Super Clipper og Custom Eight på markedet med en produksjon i 1946 på 42000 enheter. Slutten av 40-tallet betydde en ny topp for firmaet, da salget kom tett oppunder hundre tusen vogner. På denne tiden begynte det imidlertid virkelig å vakle i grunnvollene i firmaet, som var under ledelse av James Nance.

Han aktet imidlertid å "renske opp" i firmaet, og et ledd i denne aksjonen var blandt annet å brenne alle tidligere arkiver og historiske dokumenter. Her skulle det virkelig satses på en ny start! Packard hadde samlet alt av tegninger, skisser, fotografier, design og malerier helt fra starten, så det var tonnevis av uvurderlig materiale som gikk tapt, en samling som av enkelte er blitt betegnet som det mest fullstendige firmaarkiv i bilhistorien.

Dette, og andre tvilsomme tiltak for å markere "den nye givne", hjalp ikke så mye, for mye trøbbel lå foran på begynnelsen av 50-tallet. Man greide aldri igjen å nå opp mot Cadillacs suksess, selv om bilene fortsatt var bra, og i 1954 begynte firmaet virkelig å tape penger. Problemene ble forsøkt løst ved å gå sammen med Studebaker, et tiltak som vel nærmest kunne sammenlignes med å gi havre til en død hest. Det markerte i hvert fall begynnelsen til slutten. De siste ekte Packardene var Patrician- og Caribbean-modellene som gikk ut i 1956, og fra 1957 var Packardene bare "påkostede" Studebakere, og i midten av 1958 gikk merket over i historien.



Packard 1906 Coupe de Ville by Darrin.

Hovedsakelig bygd som en utstillingsdrøm, men det ble også bygd noen eksemplarer for salg.

ooo000ooo

Til venstre sees det fjerde av Packards klassiske radiatorlokkornamenter, Pelican, som også led klengenavnet "Cormorant" (skarven). Den ble introdusert etter en reklamekampanie i 1931 for å stimulere interessen for den kommende Serie 9, og Pelicanen holdt seg til et stykke ut på 50-tallet.

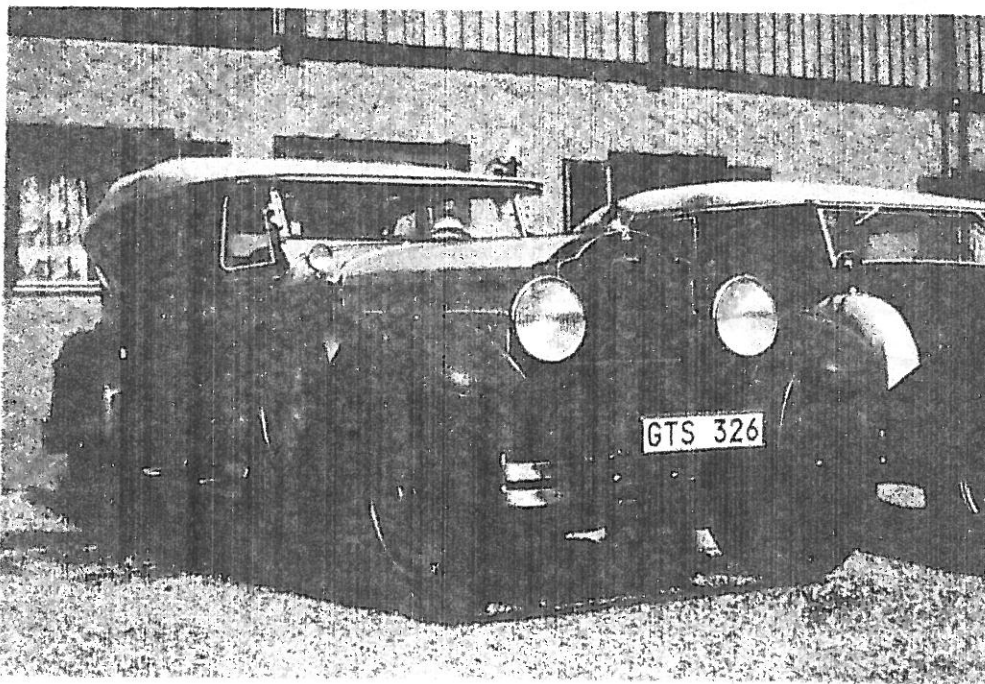
I tillegg til Pelican-maskotten kunne kjøpere av Packard også velge blant to andre alternativer: Packard Deluxe Emblem og Daphne at the Well. Man kunne selv velge hvilken maskott man ville ha, for alle Packarder ble levert med et blankt radiatorlokk.

Packard -treff, Lillehammer.

Blant de utallige løp og treff i sommerhalvåret 1981 var det spesielt ett som fanget min interesse: Packard-treffet på Lillehammer 13-14. juni. Det ville jeg se på!

En rask telefon til en veteranbilkollega på Lillehammer bragte rede på hvor og når treffet skulle arrangeres, så på lørdag morgen var det å legge i vei de ca. 20 milene opp til Nordseter på fjellet innenfor selve byen. Forventningene var ganske store, for Packard er jo ikke akkurat dagligdags kost herhjemme, og de ble skrudd ytterligere et par hakk opp på veien til fjells da vi tok igjen to svensk-registrerte 1956 Caribbean Convertibles. Slike vogner hadde jeg jo kun sett avbildet i amerikanske og svenske bilmagasiner!

Vel oppe på fjellet kom vi fram til samlingsplassen, og der var det virkelig biler som kunne få øyet til å bli stort og vått... På to rekker sto det linet opp ca. 25-30 vogner fra 1927 til 1957, og vel ikke to av samme type, så det var bare å parkere Escorten langt vekk. Treffet markerte Nordic Packard Owners Club (NPOC) sitt 10-års jubileum, og det kom da også vogner fra fjern og nær. Mest langveisfarende var uten tvil Bill Hirsch som hadde bragt med sin gedigne 1948 2206 Custom Eight over Dammen for å delta. Den samme Hirsch driver for øvrig med delesalg/produksjon til gamle biler.

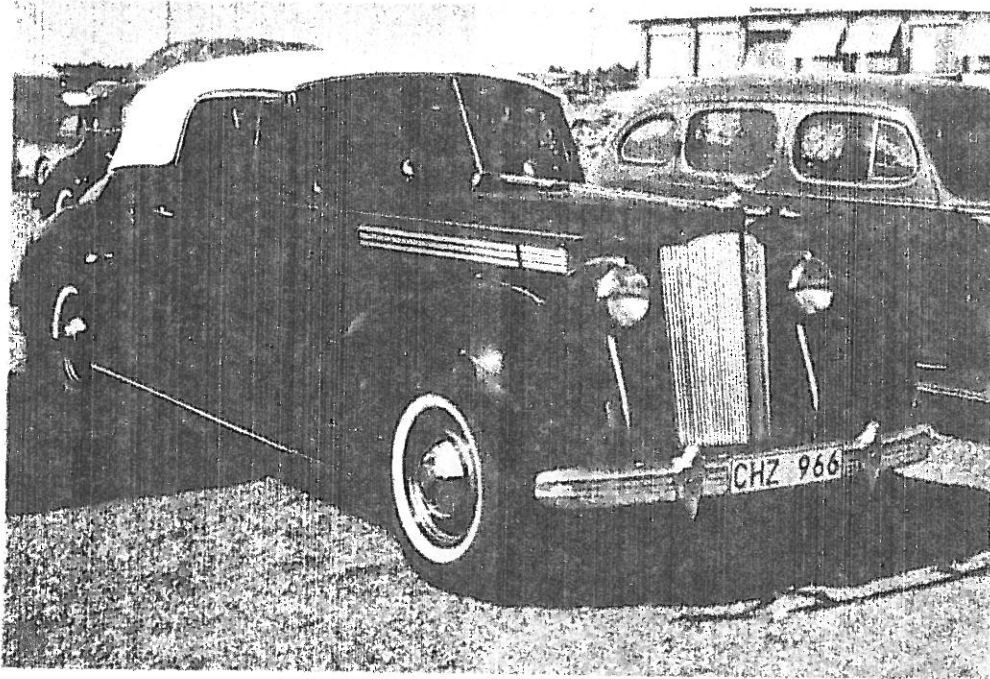


1929 PACKARD 645 DE LUXE EIGHT SPORT PHAETON

Selvfølgelig var alle de nordiske land representert, men det skal ikke legges skjul på at det var de svenske bilene som dominerte treffet, i alle fall når det gjaldt antall. Omkring halvparten av vognene var svenske, og det var mye snadder som var bragt over Kjølen denne helga. To Caribbean Convertibles er allerede nevnt, og vi noterte ennå et par 50-tallere. Men det var uten tvil 20- og 30-tallerne som påkalte størst interesse. Eldste bil var en 1927 Touring.

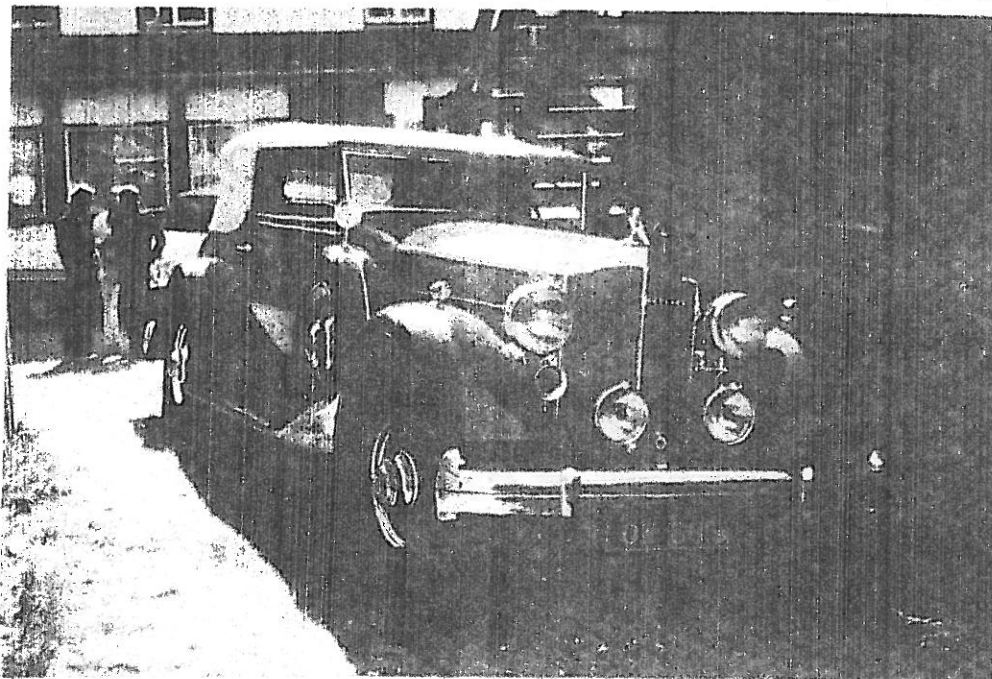
Et av treffets (mange) høydepunkter var utvilsomt en nydelig beige/rød 1928 645 De Luxe Eight Sport Phaeton med Dietrich-karosseri. (Se bildet ovenfor) Akselavstanden på 145" og det lavt profilerte Phaeton-karosseriet ga vognen et virkelig sportslig preg.

Ray Dietrich hadde reist fra New York og kompanjongen LeBaron i 1925 for å starte sitt eget firma, Dietrich Incorporated i Clay Avenue, Detroit. I 1928 var han den største leverandøren av custom-karosserier for luksusmarkedet og dessuten Packards designkonsulent. En kan lett forstå hvorfor Dietrich ble valgt når en ser et karosseri så elegant som dette! Ytterligere en Dietrich-signert vogn på svenske skilter var på treffet, en 1934 Super Eight Sedan Convertible med 147" akselavstand. En A-Ford har til sammenligning ca. 105" (tror jeg), så det var virkelig gedigne vogner å titte på.



Imponerende var også en Serie 16 120 Convertible Coupe, ikke på grunn av størrelsen, men for en restaurering! Eieren hadde ikke restaurert noen gammelbil før han kom over denne i en miserabel forfatning, og han har utført det aller meste arbeidet selv. Vogna tåler absolutt å bli studert inngående, for detaljarbeidet var bare enormt.

Det ville føre for langt å gå i detalj på alle de fine vognene, som hver for seg kunne være verd en artikkel, men det nytter ikke å gå utenom engelskmannen Mr. Edwards som kom kjørende i en 1934 Packard 1107 Twelve Convertible Victoria by Dietrich, en vogn som holdt en utrolig høy standard. Perfekt ned til minste detalj, og med en finish som nesten kunne få en til å lure på om bilen noen sinne hadde vært på veien, men Edwards var såvisst ikke redd for å legge ut på en slik langtur med vogn for egen maskin. - Og så er det noe spesielt



med lyden av en V-12...og sikkert bensinforbruket også. Totalt ble det bygget 960 12-sylindrede vogner i Serie 11 fordelt på 24 karosserityper, så det er en virkelig sjeldenhet med et produksjonstall langt under hundre.



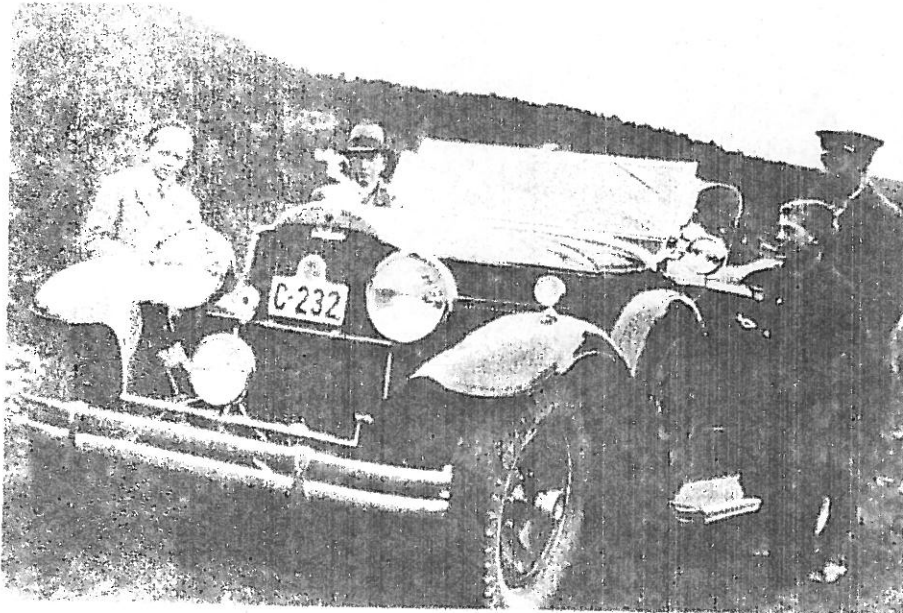
1934 PACKARD 1107 TWELVE CONVERTIBLE VICTORIA

Sjelden var også den eneste danske vogn, en 1928-modell type 413 med et meget spesielt fransk "All-Weather"-karosseri, hvor blant annet dørhåndtakene var av elfenben! Den var vistnok blitt importert fra Portugal en gang på 70-tallet. Av de norske deltagerne merket vi oss selvsagt Erik Bøles gedigne 2-seter (se egen artikkel), Hans Erik Engelstads 1928 Touring, Øyvind Ofstads 1931 833 Touring og Knut Samuelsen et år nyere Light Eight, samt et par-tre sene 30-tallere og Hans Chr. Fæstes 1942-modell.

Det blir vel en stund til vi får se en slik samling av ett bilmerke her til lands, men det kan vel NPOC legge et nytt treff til Norge om noen år?

....OG HER ER NOEN NORSKE PACKARDS...

Blant de som hadde funnet veien til treffet, var altså Øyvind Ofstad med sin 1931 833 Touring fra Trondheim. Bilen ble opprinnelig



ØYVIND OFSTADS 1931 PACKARD DEN GANG DEN VAR NY.

kjøpt av grosserer Rolf Malm i Oslo, men etter et ubell hvor sjåføren sovnet ved rattet og vognen endte ute i periferien, ble den reparert og solgt til Afarnes Auto. De brukte den i rute- og drosje-trafikk helt fram til 1962, etter at tyskerne hadde beslaglagt vognen under krigen.

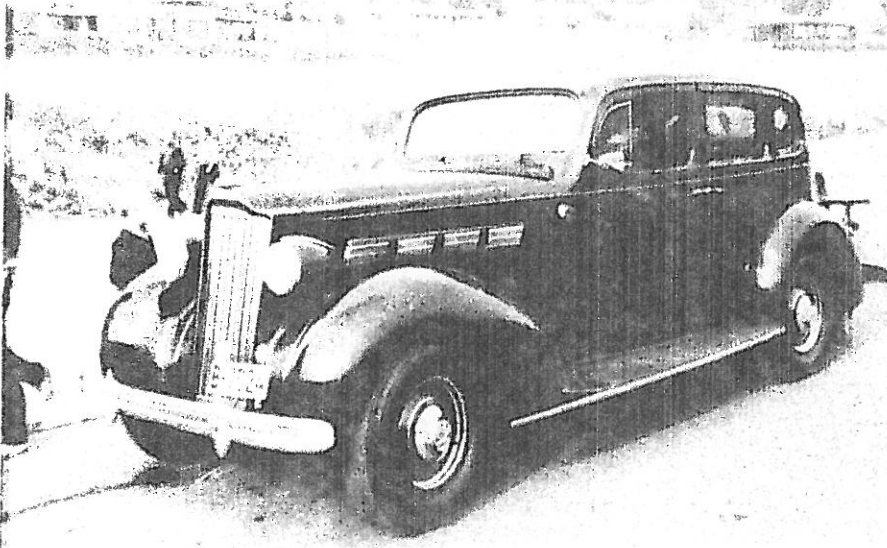
Da Ofstad overtok vognen fra selskapets grunnlegger i 1967, var den temmelig komplett, men lang og tro tjeneste og noen års lagring hadde satt sitt preg.

Året etter startet den omfattende restaureringen som ble endelig slutført i 1976 med et resultat som var stasvogna verdig.

Biltilsynet hadde heller ikke så mye i mot å levere ut skiltet til vognen, så samme sommer kunne iomfrutturen gå tilbake til gamle trakter på Vestlandet, hvor eieren ble strålende mottatt av den originale eier, som i mellomtiden var blitt 85 år! Siden har Ofstad deltatt i både

inn- og ut-land med vognen, nå sist under det store byjubileet i Trondheim, hvor vognen var innslag i et historisk opptog i bygatene.

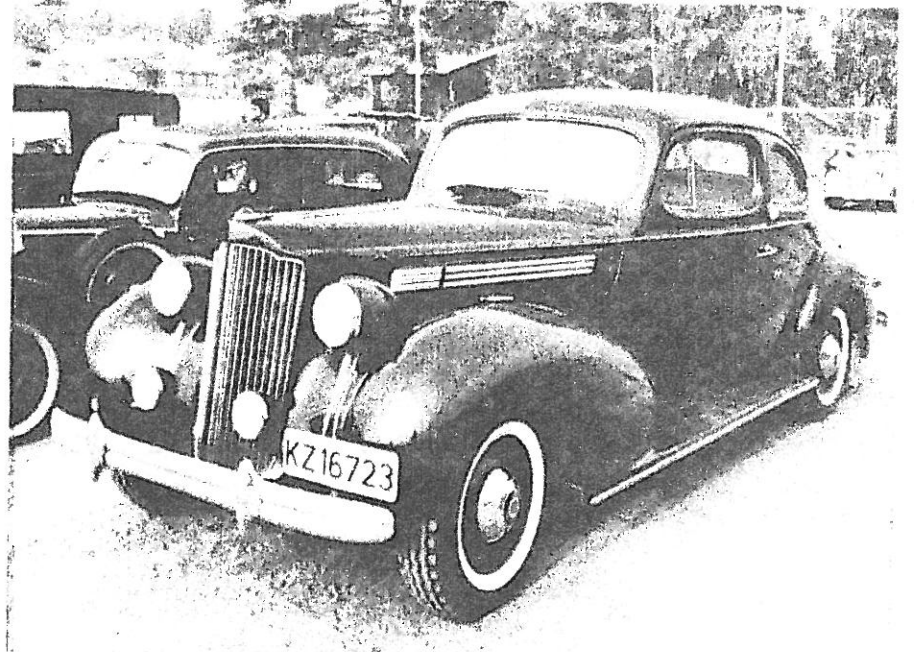
ooo000ooo



I Moss går denne Packard som forskjøner bygatene om sommeren, Nic. Vogts 1937 1200C Touring Sedan som siden 1969 har vært i daglig bruk i den lyse årstid.

Bildet til høyre viser Johan Lunde Schmidts 1939 1701 Club Coupe, som vistnok skal være den eneste av sitt slag i Norden. Club Coupeen er jo en ganske uvanlig konstruksjon med to klappseter bak forsetene. Drivkreftene sørger en 8-sylindret rekkemotor på 120 HK for.

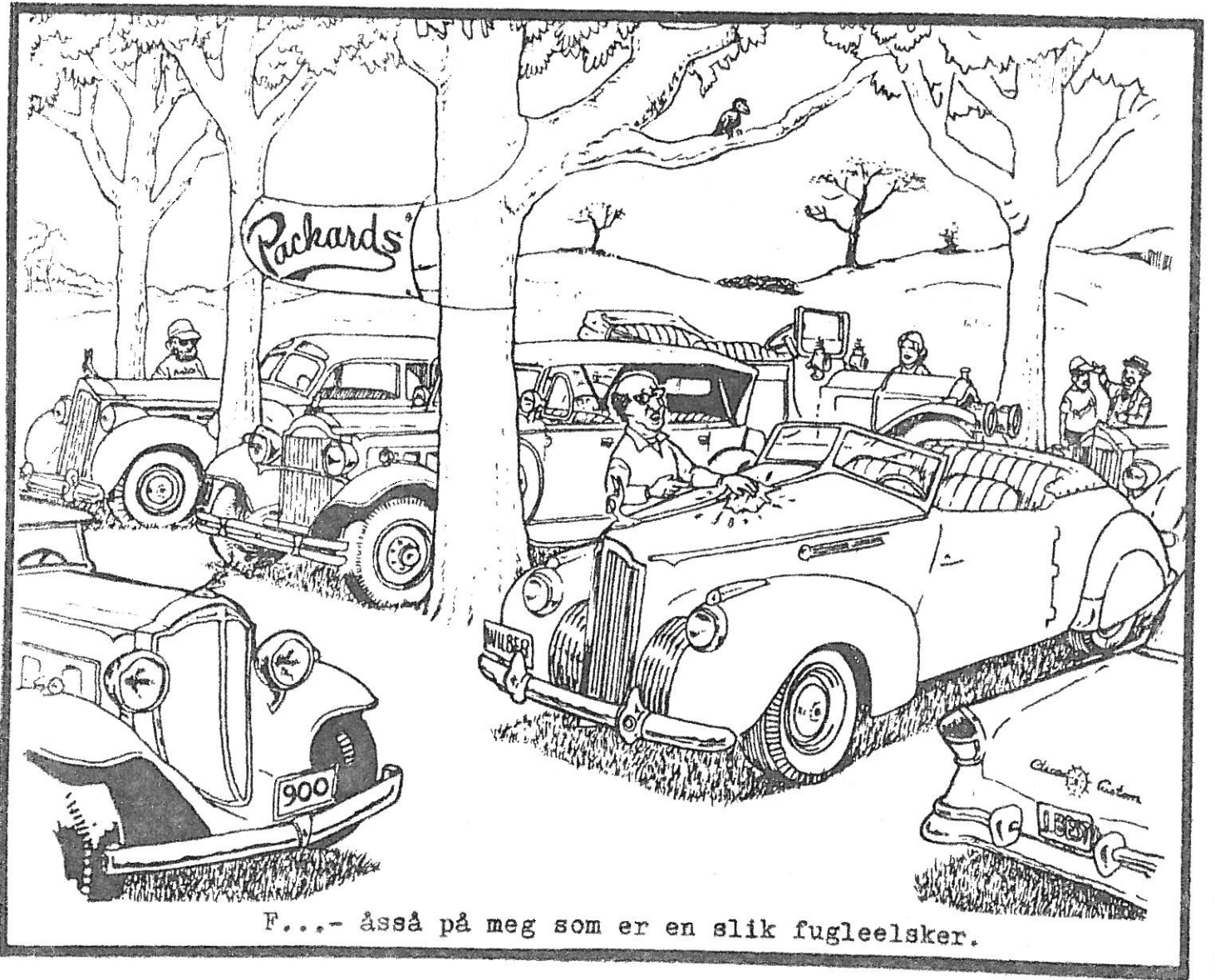
ooo000ooo



KILDER:

"THE OLYMPIAN CARS" by Richard Burns Carson
 "THE PACKARD STORY" by Robert E. Turnquist
 "AUTOMOBILE QUARTERLY'S WORLD OF CARS" + div. "Car Collector and Car Classics".

ASK THE MAN WHO OWNS ONE



F...- åsså på meg som er en slik fugleelsker.

ANNONSER

SELGES: 5 stk. komplette hjul 6.00-16 passer antakelig Jeep krigsmodell.

HENV.: Hans Kind, Markusv.23, 3000 Drammen. TLF.818211

SELGES: 6-syl Chrysler industrimotor short-blokk, mangler topplokk og bunnpanne, eller montert. Ca 1940-50 talls årgang. Ikke gått.

HENV.: Tore Ødegaard Tlf 817985

FRA VREDESTEIN NORGE A/S kan vi melde at de har følgende dekk på lager: h.s. - hvit side

| | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 600-16 BFGoodrich 3 1/4" (h.s.) | 850-14 BFGoodrich 2 1/4" (h.s.) |
| 750-16 Coker 4 1/2" (h.s.) | 670-15 " 2 1/2" (h.s.) |
| 500-20 BFGoodrich | 710-15 " 3" (h.s.) |
| 450-21 " | 820-15 Coker 5" (h.s.) |

Antallet er begrenset, og i tillegg har de følgende slanger: 525/550-17/18 og 500/525-19.

Dekkene vil bli solgt direkte fra lager i Lundlivn. 11, Økern, Oslo5 Tlf 02-645180. Eventuelt oppkravsgebyr og frakt vil komme i tillegg.

KJØPES: Til 1936/37 Singer Bantam søkes alt av deler, spesielt interessert i fordeler, radiatorer, lykteglass, hjulkapsler og felger (17" ståleikefelg)

HENV.: Ivar Engerud, Horgen, 3300 Hokksund. Tlf. 03-751409

JUBILEUMSBOKA

Som nevnt i forrige nummer (og nummeret før der) skal vi forsøke å få laget ei minnebok, men hittil har responsen fra medlemmene på oppfordringen om å sende inn bilder vært uhyggelig liten. Øivind Langeland har praktisk talt ikke mottatt stoff, så nå er det kanskje på tide å reagere???

Bare det å redigere en slik bok er et så stort arbeide at det er om å gjøre å få inn så mye stoff som mulig på et tidlig tidspunkt.

ooo000ooo

Det DU må gjøre, er å gå igjennom bildebunken og finne fram noen (helst) bilder av perlen som kan passe i boka.

Bilder fra treff, årsmøter, løp, turer og andre arrangementer har selvsagt også interesse.

VI trenger aller helst negativet (sort/hvitt eller farger spiller ingen rolle)

INNSENDT MATERIALE VIL SELVPØLGELIG BLI LEVERT TILBAKE

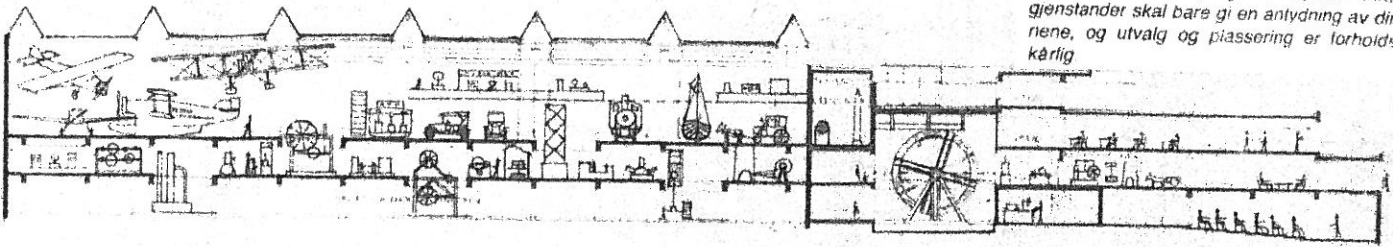
Send også med noen ord om kjøretøyet (historie, data etc.)

Har du ikke noe passende bilde, så knips noen så fort som mulig, eller si i hvert fall i fra slik at vi som en siste utvei, kan få tatt et bilde som kan komme med i boka.

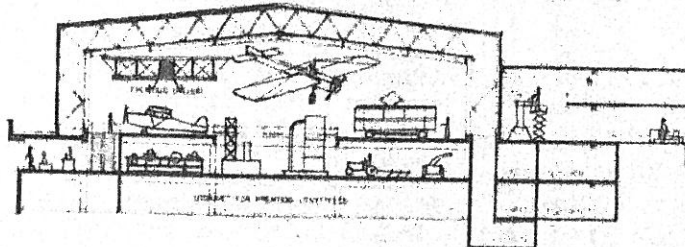
IKKE VENT, SEND INN MATERIALE SÅ SNART SOM MULIG TIL:

HR. ØIVIND LANGELAND, POSTBOKS 1081, 3001 DRAMMEN

Snittet gjennom museumsbygningen viser plasseringen av de forskjellige funksjoner. Inntegnede gjenstander skal bare gi en antydning av dimensjonene, og utvalg og plassering er forholdsvis vilkårlig.

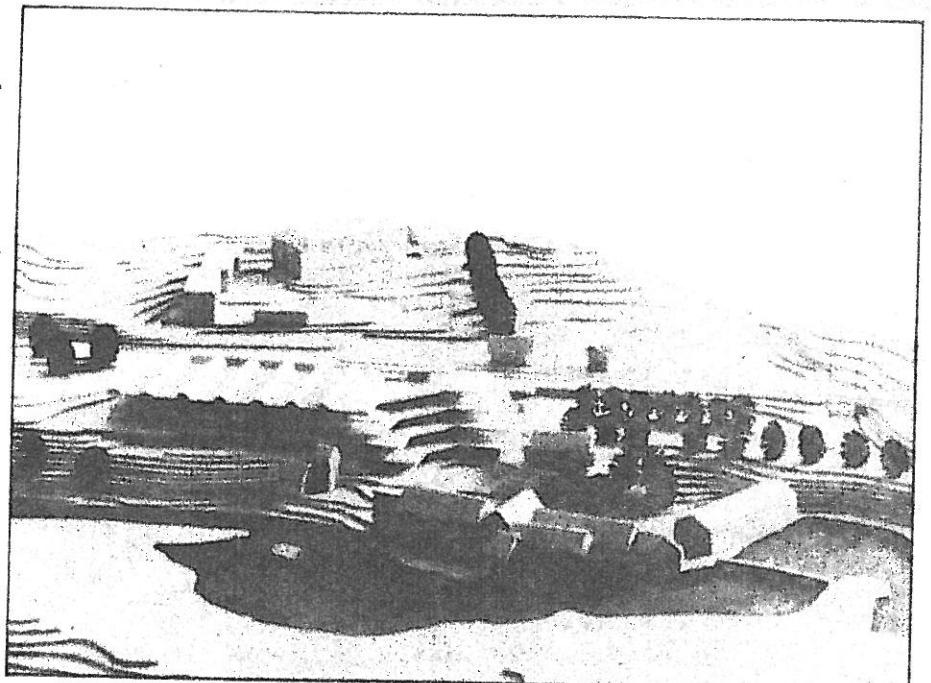


Norsk Teknisk Museums nybygg:



Som de fleste sikkert vet, har det i lengre tid vært arbeidet med å skaffe NTM nye og mer egnede lokaler enn det bygget man nå har i Fyrstikkaleen 1. Plassmangelen har lenge vært et stort problem, og nå ser det heldigvis ut til at det snart skal bli en løsning.

Planene for et nybygg er allerede kommet langt, og parallelt med planlegging av selve bygningen går planlegging av utstillingene. For de forskjellige temaer er det dannet komiteer med representanter fra



Modellen viser første byggetrinn av det nye museet. I forgrunnen Frysja eller Akerselva, til høyre Mustads gamle fabrikkbygninger, idag brukskunstsentre.

de respektive industrigrupper. Hensiktene er å få fagfolkene sammen med museumsfolkene, slik at utstillingene kan bli så representative som mulig, hele tiden med siktepunkt å bygge opp et "levende museum".

Den nye tomten ligger på Kjelsås, mellom Kjelsås Jernbanestasjon og Frysja ved Akerselva, hvor NVK har sine restaureringslokaler ved Mustads gamle fabrikkbygninger. Like nedenfor ligger den gamle kraftstasjonen, med bygning og dam eksteriørmessig bevart. Tomten er stilt til disposisjon av Staten og Oslo kommune.

For finansiering av nybygget ble det lagt opp til en tredeling av utgiftene mellom Staten, Oslo kommune og museet selv, det vil si museets fonds, nåværende bygning og innsamling fra industri og næringsliv. Våren 1980 startet en innsamlingskomite arbeidet med å skaffe de midler som mangler på den delen museet skal skaffe tilveie. Første byggetrinn, som er på vel 17000 kvadratmeter gulvflate, skulle gi rom for en noe større og mer representativ bilavdeling enn man nå har. Så i påvente av et eget bilmuseum i Norge, får vi foreløpig ta til takke med de forbedringer som måtte komme på NTM og håpe at byggeplanene nå blir realisert!

Litt av hvert om STORT og smått...

FRA våre danske venner i NVMK kan vi melde om at det har vært generalforsamling i klubben, og de har valgt følgende styre for 1982: Henrik Houmøller (formann), Viggo Winther-Sørensen (kasserer), Nils Jørn Christensen (sekretær), Jørgen Maibom (tur & festutvalg), Ole Svensson (teknisk utvalg), Arnold Andersen (redaktør) og Poul Erik Lund (lokaleforvalter). Mange kjente navn som nok fortsatt kan gjøre en god jobb for klubben, som nå har et medlemstall på ca 220!

MENS vi er inne på NVMK kan vi jo ta med et par resultater fra klubbmesterskapet deres. Det ble vunnet av Frede Møller i bilklassen, og Poul Erik Lund tok seg av tohjulingenes oppgjør. Gratulerer! - Dersom vi imidlertid går (et godt stykke) nedover resultatlisten finner vi på en meget respektabel toogtyvende - 22 - plass vår egen "Sjef" med fattige 2 poeng som møysommelig ble skrapet sammen under fjorårets Vendsysseitur. Gratulerer med innsatsen Alf - vi visste du ville forsvare klubbens farger også på det internasjonale plan!

INTERNASJONALT kan man også si at Sandefjordsmannen Erik Wegger har markert seg. I en VG-reportasje 3. februar går det fram at han er lei av "pottit-Norge" og skal emigrere til Australia på en noe uortodoks og sikkert også ukomfortabel måte, i en nvestaurert T-Ford 1923-modell Touring på vinterstid! Når dette leses er vel Wegger, dersom alt har gått etter planen, kommet seg omtrent til Singapore, en tur han hadde beregnet til ca 6 uker. Fra Sandefjord var reiseplanen gjennom Danmark, Vest-Tyskland, Frankrike, Italia, Jugoslavia, Bulgaria, Tyrkia, Iran(!), Pakistan, India, Bangladesh og Burma med endelig mål i Singapore, hvor det er meningen at bilen skal fraktes videre med båt.

Grunnen til at Wegger forlater "Mor Norge" med alt han eier er at han "er lei Norge med alle sine restriksjoner og reguleringer" og derfor vil bosette seg på Australias solkyst.

En skal være forsiktig med å ta alt som står i VG for god fisk, men i reportasjen går det fram at Wegger, som er utdannet mekaniker, kjøpte T-Forden allerede i 1961 for 2500 kroner, (prisen virker kanskje noe høy?) og at han har brukt nærmere 100000 kroner(?) på å restaurere den. Da er det etter min mening ikke noe rart om han vil vekk fra "Pottit-Norge"!

Harrah's

FRA "Pottit-Norge" til USA. Som omtalt i et tidligere nummer av Motorhistorikeren, har det vært usikkert med fremtiden for Harrah's Automobile Collection etter at hotellkjeden Holliday Inn overtok drift- en. En auksjon av hele samlingen bit for

bit var på tale, men nå ser det ut til at avviklingsplanene er lagt på hylla i følge AMCAR no.2-82. Driften skal for fremtiden besørges av et nytt selskap kalt Harrah's Automobile Collection Inc., og første skritt er et nybygg til 300 av de mest interessante vognene i samlingen. At alle de over 1100 bilene blir beholdt er nok utenkelig, så det blir vel et noe redusert Harrahs for fremtiden? På museets septembrauksjon ble det i alle fall solgt 130 biler, 7 båter og 6 fly. Flesteparten av bilene som ble auksjonert, var "lagervogner" som aldri hadde vært vist for publikum, og forfatningen var deretter. Ikke desto mindre innbragte vognene summer langt over forhåndstipsene.

APROPOS bilmuseer og pengeproblemer, eller i dette tilfellet kanskje aller helst mangel på sådanne. Selvfølgelig er det også nå USA det gjelder, nærmere bestemt Fredrick C. Crawford Auto-Aviation Museum som har mottatt en gave fra veteranbildekkprodusenten Thomas J. Lester på \$1,2 millioner til utvidelser og nyinnkjøp til samlingen som allerede inneholder over 200 biler. Lester og hans kone Shirlee (som var Miss De Soto i 1951!) er begge veteranbilinteresserte, og de har tidligere gitt følgende biler til samme museum: 1899 Benz, 1901 Packard, 1911 Renault, 1921 Lincoln og en 1930 Auburn. Det kan jo også nevnes at Lester har sitt eget lille museum i Deerfield Beach, Florida med 50 topprestaureerte biler...

I Frankrike er det jo også et museum som har fått mye omtale de seinere åra: Schlumpf-samlingen. Historien om brødrene Hans og Fritz skulle være kjent nok, likeledes at museet, som rommer verdens største Bugatti-samling, har vært stengt for publikum etter at arbeiderne okkuperte bygningene. Schlumpfbrødrene rømte til Sveits og har levd i eksil der de siste årene, men de har stadig hevdet at bilene i samlingen var deres personlige eiendom.

Fredag den 13. november var nok imidlertid ikke den lykkeligste dagen i brødrenes liv. Da undertegnet nemlig Dr. Goetschy kontrakten på kjøp av 406 biler for den nette sum av 35.200.000 franc (omtrent den samme summen i norske kroner). Så nå eksisterer det ikke lenger noen "Schlumpf-samling", bare det Nasjonale BilMuseum i Mulhouse som skal drives av et konsortium. Museet skal etter planen åpnes denne sommeren. Hva som imidlertid ikke er klart er hva som skal skje med de gjenværende bilene, minst 250 i tallet.

ANNENHVER måned dumper HORNET, Nordjysk Vintage Motor Klubs delikate trykksak, ned i redaktørens postkasse, og med den en del nytt fra vennskapsklubben vår i Danmark. Så også forleden dag. Det artigste er kanskje å lese om hva som skjer med medlemmenes kjøretøypark, om det kommer noen nye sykler og biler på veien snart og om hva som er under restaurering. (Slikt skulle vi gjerne hatt litt om også i Motorhistorikeren, men det krever at noen gir redaktøren et lite tips i hvert fall!) NVMKs ukronede restaureringskonge, Sten Laursen, har denne vinteren greid det utrolige å restaurere en 1932 B.S.A. 1000 cm³ motorsykel mellom to utgivelser av medlemsbladet!

Fra sykkel ble hentet til den sto blank og skinnende som ny i verkstedet tok det 5 uker! De som har sett de to foregående "verkene" fra hans hånd, en åpen Morris Eight og en 1926 Citroen, vil vite at det ikke er snakk om noe slurvearbeid, men tvert i mot en utrolig effektivitet. Sten har imidlertid et par prosjekter til i verkstedet, en 1933 Singer Le Mans Nine og en 1931 Renault Primaquat, så da skulle han i hvert fall ha arbeid for noen måneder framover!

VI har planer om å lage en liste i et fremtidig nummer over hvor man kan få kjøpt eller utført ting i forbindelse med restaureringsarbeidet. Har du noen tips om hvor en skaffer forstillingsdeler, får smidd bladfjærer, ordnet med salmakerarbeid eller alt annet, så send inn adresser, slik at listen kan bli så fullstendig som mulig.

SÅ til slutt et lite redaksjonelt problem, som kan vise seg i nr.4. Når Drammensløpet går av stabelen 22. mai, sitter nok undertegnede og plundrer med å trenge inn i de innerste mysterier omkring teknisk varmelære, så det vi trenger, er en "utskremt medarbeider" til å dekke begivenheten for avisa. Søknader/forslag mottas med takk !

OG GLEM NÅ IKKE JUBILEUMSBOKA!!!!!!

LANDSKRADET
FOR MOTORHISTORISKE
KJØRETOYKLUBBER
INTERESSERÅDE TIL ALLE ØLDRER
POSTBOKS 612 SENTRUM
OSLO 1

Oslo den 17.3.82.

| OVERSIKT OVER KLUBBER TILSLUTTET LMK FR. 7.3.1982 | Totalt antall medlemmer | Tellende medlemmer |
|--|-------------------------|--------------------|
| Agder Motorhistoriske Klubb Boks 4551 Grim, 4601 Kristiansand | 160 | 106 |
| American Car Club of Norway (ACCN) Boks 1177, 7001 Trondheim | 5.500 | 400 |
| Bergen Veteranvogn Klubb Boks 43, 5074 Godvik | 200 | 75 |
| Early Ford V-8 Club, Boks 3248 Sagene, Oslo 4 | 280 | 280 |
| Gammelbilens Venner Boks 3512 Tjensvoll, 4001 Stavanger | 165 | 130 |
| Grenland Veteranvogn Klubb Boks 504 Borgestad, 3901 Porsgrunn | 132 | 90 |
| Haugaland Veteranvogn Klubb Boks 12, 5570 Grindafjord | 65 | 52 |
| Historiske Militære Kjøretøyers Forening (HMK) Boks 51 Blindern, Oslo 3 | 100 | 100 |
| Horten Veteranvogn Klubb v/Horten Bryggeri, 3190 Horten | 48 | 16 |
| Hålogaland Kjøretøyhistoriske Klubb Boks 48, 9438 Breivika | 40 | 24 |
| Lillehammer Veteranvogn Klubb Boks 1106, 2601 Lillehammer | 106 | 103 |
| Mercedes-Benz Klubben, Norge Boks 68 Ulvøya, Oslo 1 | 400 | 104 |
| Motorhistorisk Klubb - Drammen Boks 2193, 3001 Drammen | 150 | 150 |
| Motorveteranene, Boks 1090, 2301 Hamar | | 65 |
| Norsk M.G. Klubb, Boks 15 Vindern, Oslo 3 | 160 | 48 |
| Norsk Sportsvogn Klubb, Boks 13 Sentrum, Oslo 1 | 350 | 40 |
| Norsk Veteran Motorsykkel Club (NVMC) Boks 594 Sentrum, Oslo 1 | 800 | 700 |
| Norsk Veteranvogn Klubb (NVK) Boks 5379 Majorstua, Oslo 3 | 940 | 920 |
| Sunnfjord Veteranvogn Klubb, Boks 149, 6801 Førde | 36 | 29 |
| Toten Gammelbil Klubb v/Ole Fr. Haugen, Idrettsvn. 5, 2830 Raufoss | 45 | 15 |
| Traction Norvege, Boks 72 Vindern, Oslo 3 | 87 | 70 |
| Trøndelag Veteranvogn Klubb Boks 2136, 7001 Trondheim | 160 | 125 |
| Veteran V.W. Klubben, Boks 75 Røa, Oslo 7 | 150 | 60 |
| Setfald Veteranvogn Klubb Boks 47, 1740 Bergenhaugen | 150 | 110 |
| TOTALT | 10.224 | 3.810 |

Oslo den 17.3.82.

KLUBBER SOM IKKE ER TILSLUTTET L.M.K.

- American Cars of Southern Norway Owners Club
Boks 27 Simensbråten, Oslo 11
- Buick Club of Norway, v/Pettersen, Rudsvn. 20 B, 1350 Rud
- Classic Chevrolet Club of Norway, Boks 707 Sentrum, Oslo 1
- Gammelsaabens Venner, Tåsenvn. 106, Oslo 8
- Hallingdal Veteranvogn Klubb, v/Hans Øye, 3540 Nesbyen
- Nordisk Morris Minor Klubb, Boks 37 Hovseter, Oslo 7
- Nord-Trøndelag Motorhistoriske Forening
v/Bård Toldnes, Kvamslia 3, 7700 Steinkjer
- Norsk A-Modell Klubb, Boks 1930 Vika, Oslo 1
- Norsk-Britisk Bilhistorisk Forening
v/Bård Nielsen, Strindvn. 22, 7000 Trondheim
- Norsk Hudson Essex Teraplan Klubb
v/Bård Toldnes, Kvamslia 3, 7700 Steinkjer
- Norsk Jaguar Klubb, Boks 1748 Vika, Oslo 1
- Norsk Land-Rover Klubb, v/Per Høeg, Ove Jensensv. 8, 1370 Asker
- Norsk Volvo PV Klubb
v/Jack Andersen, Ragnhild Schibbyesv. 23, Oslo 9
- Norsk Volvo P - 1800 Klubb
v/Ragnar Skogen, Welhavensgt. 3, 3670 Notodden
- Nor-Way Vans Club, Boks 60 Kværner, Oslo 1
- Off-Roaders Norway, Boks 29 Bekkelaget, Oslo 1
- Porsche Klubb Norge, Boks 32 Lysejordet, Oslo 7
- U.S. Cars Association Norway (USCAN), Boks 133, 3051 Mjøndalen
- Valdres Veteranvogners Venner
v/Odd Ødegård, Creditkassen, 2900 Fagernes
- Veteranvognklubben Ørsta & Volda
v/Trond Ryslett, 6110 Austefjorden
- W.P. Chrysler Club of Norway, Boks 1135, 1601 Fredrikstad

VI VIL MINNE OM AT VI FORTSATT HAR FØLGENDE
KLUBBUTSTYR TIL SALGS:



| | |
|----------------------------------|-------|
| Vognmerke, emaljert..... | 120,- |
| Jakkemerke, stoff..... | 26,- |
| Jakkemerke, emaljert m/nål..... | 30,- |
| Merke, emaljert uten nål..... | 30,- |
| Pute m/klubbmerke, komplett..... | 35,- |
| Putetrekk m/klubbmerke..... | 30,- |
| T-skjorte, voksne/barn..... | 35,- |

Dette kan kjøpes på møtene av kassereren eller bestilles fra klubb-
adressen: MHK-Drammen, Postboks 2193, (Strømsø), 3001 DRAMMEN.

Hos BILUTSTYR A/S, DRAMMEN har medlemmer av MHK følgende rabatter:

| | |
|-------------------------|------|
| Motoroljer. Nettoppris= | 25% |
| Dekk, ferdig montert | +30% |
| Filter..... | +25% |
| Vindusvisker..... | +25% |
| Batterier.....fra | +25% |
| Rekvisita.....fra | +20% |
| Verktøy..... | +10% |



Iver Holtersgt. 45,
Rundtom,
3000 Drammen

Telefon (03) 81 99 92

MEDLEMSKORT VISES.

KNUT HARALDSEN
Arvehandel

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

På alle varer $\frac{1}{2}$ 10 %

MEDLEMSKORT VISES.

Fridtjof Ristvedt

3320 Vestfossen
Telefon 75 7175

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

MEDLEMSKORT VISES.

bård's service a.s
båt & henger

Landfalløya 49. 3000 Drammen.
telf 03-83.12.44.

| | |
|--|---------------|
| Leie biltransporter 2000 kg. døgn | Kr.175.- |
| " " " weekend | Kr.300.- |
| Leie varehenger 600 kg. (200 x 150 cm) | døgn Kr.100.- |

På disse priser $\frac{1}{2}$ 20 % pluss moms.
MEDLEMSKORT MÅ VISES.

Brenderup
TRAILERS

Oslo den 17.3.82.

T E R M I N L I S T E F O R 1982

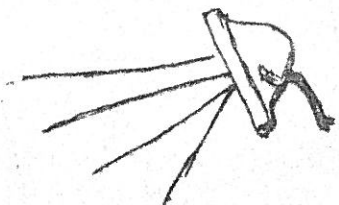
| | | |
|-----------|---|------------------------|
| 25.4. | Garasjerunden, Oslo-distriktet | NVK |
| 2.5. | Varmenstring | Trøndelag VK |
| 6.-9.5. | Motorama utstilling, Nidarhallen, Trondheim | ACCN |
| 8.5. | Loppemarked, Frysja, Oslo | NVK |
| 9.5. | Sesongstart/rekusløp | VW |
| 9.5. | Follo rundt, sykler eldre enn 1954 | NVMC |
| 9.5. | Vårsjekken/byttemøte, NAF-teststasjonen, Drammen | MHK-Drammen |
| 15.5. | Delemøte, Dal | V 8/A-Ford |
| 15.5. | Messingtrippen/varmenstringen | NVK |
| 16.5. | Varmenstring, Oslo. Kun sportsvogner | NSK |
| 20.5. | Ford pick-nic, Oslo-området | V 8/A-Ford |
| 22.5. | Drammensløpet. Kun medlemmer | MHK-Drammen |
| 23.5. | Fellesarr. med Norsk Jernbaneklubb. Kun medl | Østfold VK |
| 28.-31.5. | The Viking Fjord and Mountain Rally. FIVA A-løp | NVK |
| 29.-30.5. | Firdaløpet, Førde | Sunnfjord VK |
| 29.-31.5. | Stjerneløpet, Byglandsfjord, Setesdalen | Mercedes |
| 5.-6.6. | Arendal Automobiles 82, Udstilling og Løb | Agder MK |
| 6.6. | Østfoldløpet, Tregstad | Østfold VK |
| 6.6. | Aggeøalsløpet | NVMC |
| 11.-13.6. | Landstreiff, Hunderfossen. Kun medlemmer | ACCN |
| 11.-13.6. | Vestlandstreiff, Ryfylket. Samarbeid med Bergen og Haugaland VK | Gammelbilens V. A-Ford |
| 11.-13.6. | Grensetreff, Hamar. Kun A-Forder | NVK |
| 12.6. | Nesoddenløpet | V 8 |
| 18.-20.6. | St.Hans treff hos Taugbøl, Skotterud | Toten GK |
| 19.6. | Totenløpet | NVMC |
| 19.6. | Glommaløpet | MG |
| 19.-20.6. | M.G.-stevne | NVKs T-Fordklub |
| 19.-20.6. | T-Ford-løpet | VW |
| 19.-20.6. | Lølandtreff, Redalen | NVK |
| 26.-27.6. | Midtsommerløp. Etterkrigsbiler særlig invitert. Kun medlemmer | NVMC |
| 3.7. | Skogsløpet | MHK/NVK |
| 3.-4.7. | Karlskogaløp | Grenland VK |
| 7.-8.8. | Grenlandsrallyet | MHK-Drammen |
| 7.-8.8. | Høstløpet/minneløp, Drammen-Kongsberg-distriktet | NVMC |
| 15.8. | Sørumsand rundt | Lillehammer VK |
| 21.8. | Lillehammerløpet | VW/HMK |
| 21.-22.8. | Trandumtreff | V 8 |
| 22.8. | Ford V 8 løpet | Trøndelag VK |
| 29.8. | PO-løp | NVK |
| 4.9. | Sandvigen - Sundvolden | V 8 |
| 18.9. | Delemøte, Dal | NVK |
| 18.-19.9. | Høstløp m/sportslig tilsnitt | |

MERK ! Firdaløpet, som står oppført den 29.-30.5, kommer antakelig til å bli flyttet. Ny dato er foreløpig ikke fastsett.

9

MAI

trommer vi sammen til



VÅRSJEKK & BYTTEMØTE

på NAF Testestasjon på Åssiden, Drammen.

Fra Oslo og Vestfold tar du E 76 gjennom Drammen retning Kongsberg. Når du får LIGO, et stort matsenter, på høyre side, er du i et lyskryss som du tar til venstre i. Herfra blir veien merket. Kommer du fra Kongsberg, Hallingdal, er det til høyre i første lyskryss etter Travbanen.

Fra klokka 10 til 14 har du anledning til å få sjekket og justert lys, bremses etc i skikkelige apparater + gode råd fra gamle ringrever i verkstedbransjen.

OBS! Skulle det være for mange defekter på bilen din, kan du passe på og bytte den bort. Byttemøtet starter samtidig med den tekniske sjekken og holder på så lenge det er i deltakernes interesse. Dog ikke ut over kl 16. Vi selger brus.

DET HENSTILLES TIL ALLE Å HA MED SEG MINST EN SEKK MED RART I.
Alle ønskes med dette vel møtt!

LITT AV HVERT.

- Plastskiltene blir klare for levering til mainmøtet.
- To medlemmer av styret representerte klubben på landsmøtet til LMK lørdag den 6. mars.
- Det kommer inn medlemskontingent fra tid til annen, enda. Når dette leses, se samtidig etter om du er en av de få som står til rest med betalingen. Om så skulle være tilfelle, vær da vennlig og grei opp i forholdet snarest.
- I en herværende dagsavis så vi å lese forleden at et av våre medlemmer, en Karlson oppe på Lierskogen, har fått løyve til å drive turkjøring med veteranbuss. Han har visst en gammel buss.
- Vi har igjen fått inn nye klubbkjorter med "brystfagert" merke til salg. Seks størrelser fra 4år til XL.

- Det har kommet inn ytterligere to stk 3-hjulede Tempoer til Bryhns på Spikkestad. Disse har gått i fisketransport, men liker seg vel ikke bedre i vannet for det, Finn.
- Som sagt, vi leser aviser fra tid til annen og ser at enkelte av våre medlemmer har mer enn en hobby. Således kan vi gratulere sekretæren med ei tulle, og Gunnar Kristiansen med gutt nummer to.
- Til slutt tar vi med at vi fra NAF i Drammen har blitt bitt stille noen gamle biler søndag, 23. mai. Vi skal kjøre noen gamle på en hyggetur til et enda ikke fastsatt sted, og det blir bevertning og underholdning. Vi vet at de som har vært med på disse arr. tidligere, har hatt en meget hyggelig dag. Kontaktmann i forbindelse med dette arrangement er vårt medlem, Fridgeir Norman.



VOLVO **ISBERG'S A/S**
DRAMMEN.

Velkommen til Isberg's

1 OSLO - (ØVERN)

TIRSDAG 4 MAI 1982.

ISBERG'S



Isberg's, Oslo, åpner Norges største bilsenter

På Økern i Oslo ligger Isberg's nye bilsenter. Hvor mange m² det er på og hvor mange som arbeider der, skal vi ikke ta opp her. Det viktige for bilbrukerne er hva det inneholder og om det har mer å tilby enn andre bilforhandlere.

Etter å ha besøkt bilsenteret, som skal være klart til åpning i september kan vi i sannhet si at vi aldri har sett noe liknende. Anlegget vil inneholde alt hva et bilherte måtte begjære. Utstillingshallen gir plass til et utvalg biler, både nye og brukte, som du aldri vil finne andre steder. Åpningstiden blir utvidet, og blir du sulten under vandringen blant bilene, har Isberg's kafeteria en rimelig matbit å by på.

I tilknytning til utstillingshallen ligger det en liten kinosal for visning av AV-programmer, filmer o.l. I etasjen under ligger verkstedet og tilbehørsbutikken. Verkstedet har hele 30



"Velkommen til Isberg's bilsenter." sier prosjektleder Odd Ivar Ødegård hos Isberg's. I bakgrunnen ser vi inngangen til verkstedet og tilbehørsbutikken.

plasser. Her blir ikke ventetiden lang. For at mekanikerne skal slippe å bruke tid på å gå etter deler o.l., er det lagt opp et datastyrt transportbånd som frakter de ønskede delene helt fram til plassen. Her spares det mye tid.

Lakkeringsverkstedet er Norges og kanskje Skandinavias mest moderne. Luften skiftes stadig ut slik at det ikke finnes støv og lakkpartikler i luften. Det blir lakken finere av.

Det er også lagt opp et hurtigservice-system. Skal du f.eks. montere en bilradio, blir dette gjort mens du tar en kopp kaffe i kafeteriaen.

Tilbehørs- og reservedelsbutikken er på hele 300 m². Her vil det ikke mangle på noe.

Så bor du i Oslo eller har tenkt deg en tur dit, stikk innom Isberg's bilsenter. Men beregn deg god tid, det er mye å se på.

Isberg's i Drammen v/Salgssjef Herr Svein Erik Berg har lagt alt tilrette for en tur til Isberg i Oslo, med hyggelig samvær med omvisning i det store bilsenteret.

Det blir vist en film fra Volvos begynnelse, fram til idag.

Volvo,s nye personbil blir å se.....

Alle deltagere i klubben blir servert kaffe - kaker etc.

Det blir satt opp buss (er) fra Isberg i Drammen (se skisse) med avreise:

KL: 18.30 PREIS.

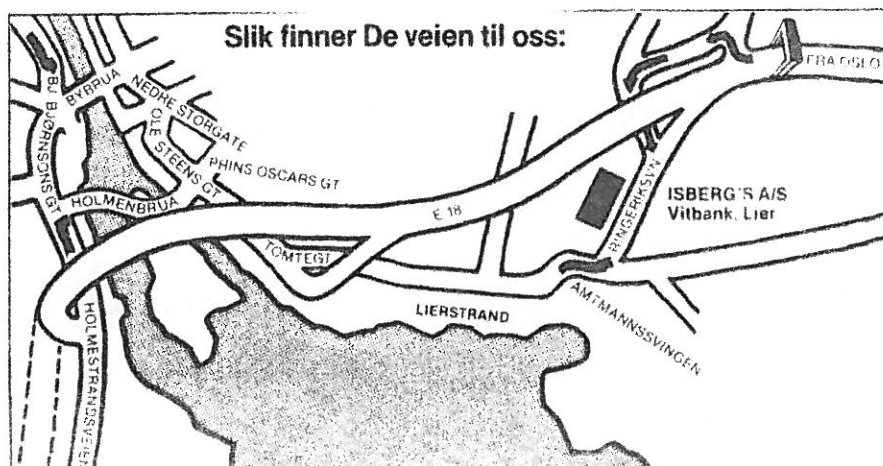
Vi setter naturligvis igjen vår bil hos Isberg i Drammen. For å dekke utgifter til bussreise tur - retur gjør vi beregning på Kr. 20 pr. stk.

Isberg - M.H.K. ønsker alle medlemmer velkommen til denne sikkert artige tur.

NB.

IKKE MÖT PÅ H.V.-huset DENNE KVELD.

VEL MÖTT.
Styret.





DRAMMENS LØPET

LØRDAG 22 MAI 82

Løpet er åpent for medlemmer av MHK Drammen, med kjøreloy som er 30 år eller eldre. Det konkurreres først og fremst om Rundtom Kafeterias vandrepremie, en selv suppeterrin som vinnes "til odel og eie" av den som først oppnår 3 napp (seiere i Drammensløpet). Hittil har ingen mer enn 1 napp i premien.

Løpet starter kl. 10⁰⁰ presis på Hasco Motor A/S, Øvre Eiker vei 136, og går denne gangen mot Asker, til Gamle SPORTEEN nå Halvorsen Elektriske.

Skriftlig bindende påmelding til Kai Martinsen, Batterivn. 18, 2022 Solbergelva. Påmeldingsfrist 10 mai 1982.

Startkontigent kr. 70.- betales ved start.

Ask the man who owns one

Packard "38" Means Mastery of Your Car from Driver's Seat

In the smaller six-cylinder Packard, left drive avoids the necessity of stepping into the road. It is coupled with electric self-starter, electric lighting and centralized control.

Electric cranking device operated easily and simply from driving position.

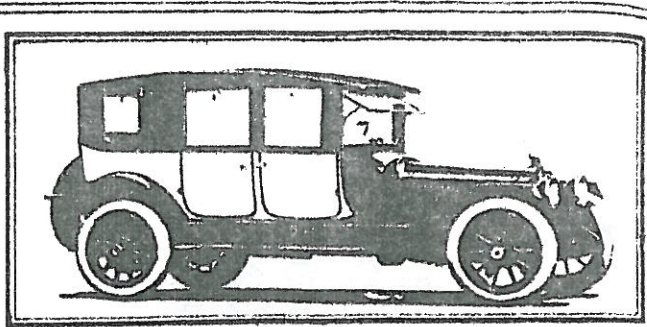
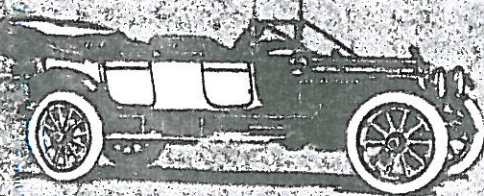
The Packard control board is a compact arrangement at the finger tips. Starting, lighting, ignition and carburetor controls operated with the slightest effort.

A separate high tension system of dual ignition

The Packard "38" has more exclusive features appealing directly to the user and driver than ever before have been gathered into any vehicle.

COLOR CATALOG ON REQUEST

Packard Motor Car Company, Detroit



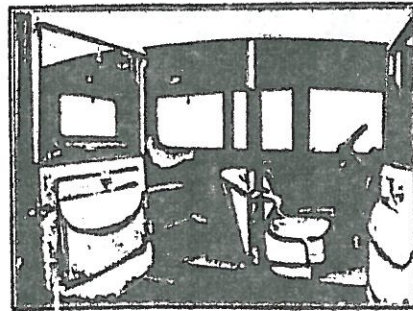
The Packard - SALON BROUGHAM - Three Window Type

A new enclosed carriage of new design has been added to the Packard line, making a total of twenty-one body styles now available for attaching to the "2-38" and "4-48" six-cylinder chassis. The new style is called the Salon Brougham, three window type, and carries four passengers. It fits the phaeton chassis.

and square corners at the rear, the structure of design is accentuated by an extremely low roof and three spacious windows. The effect is strikingly different from that of the more conventional types.

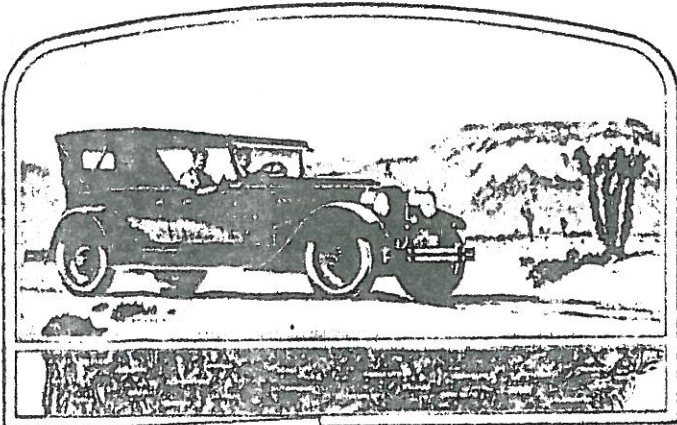
The Salon Brougham is a particularly smart equipage for the owner-driver. Only a limited number of these cars will be built, and patrons who order early will avoid disappointment. **PACKARD MOTOR CAR CO., DETROIT**

While the new type of Salon Brougham follows the general outline of the Packard six-passenger cars, with sloping roof, narrow body



Ask the man who owns one

PACKARD BROUGHAM CORPORATION



—from Lieutenant Wade's Letter to Alvan Macauley, President Packard Motor Car Co.

New York, N. Y.

**** I would never have attempted such a trip in any other car but the Packard Eight, for I know it will take me through any rough road with ease and safety.

SEVEN DAYS Without a Stop!

Lieutenant Leigh Wade, round-the-world flier, accompanied by Linton Wells, his "aerial stowaway" on the flight, recently drove his own Packard Eight from Los

Cheaper Transportation Instead of Cheaper Cars

Corporations require cars for the use of executives. They can afford to buy to the best advantage. They choose Packards for definite, business considerations—longer life and higher second-hand value; ease of handling; lower maintenance cost; reliability; economy and safety; and because the Packard is professional through and through.



IF YOU are a good man in a job or an excellent professional man, they don't know what they are missing or what it is costing them to use a cheaper car.

They never will know until they get their hands on the steering wheel of a Packard. Then they feel the assurance of superior, the sure grip and the ease of control, the smoothness of the ride, the safety of the car.

built for fast travel over short distances, and it doesn't break you pay for power you don't use. The passenger department man says: "The Packard has lasted at least three hours on my personal business trip."

Another says: "With the Packard I can live 20 miles further in the country." Another says: "I can now avoid trouble and keep in schedule in my work." These are the Packard in every reliable sense. The name is the name. The Packard is the name of a name and that no other name can give you and your business.