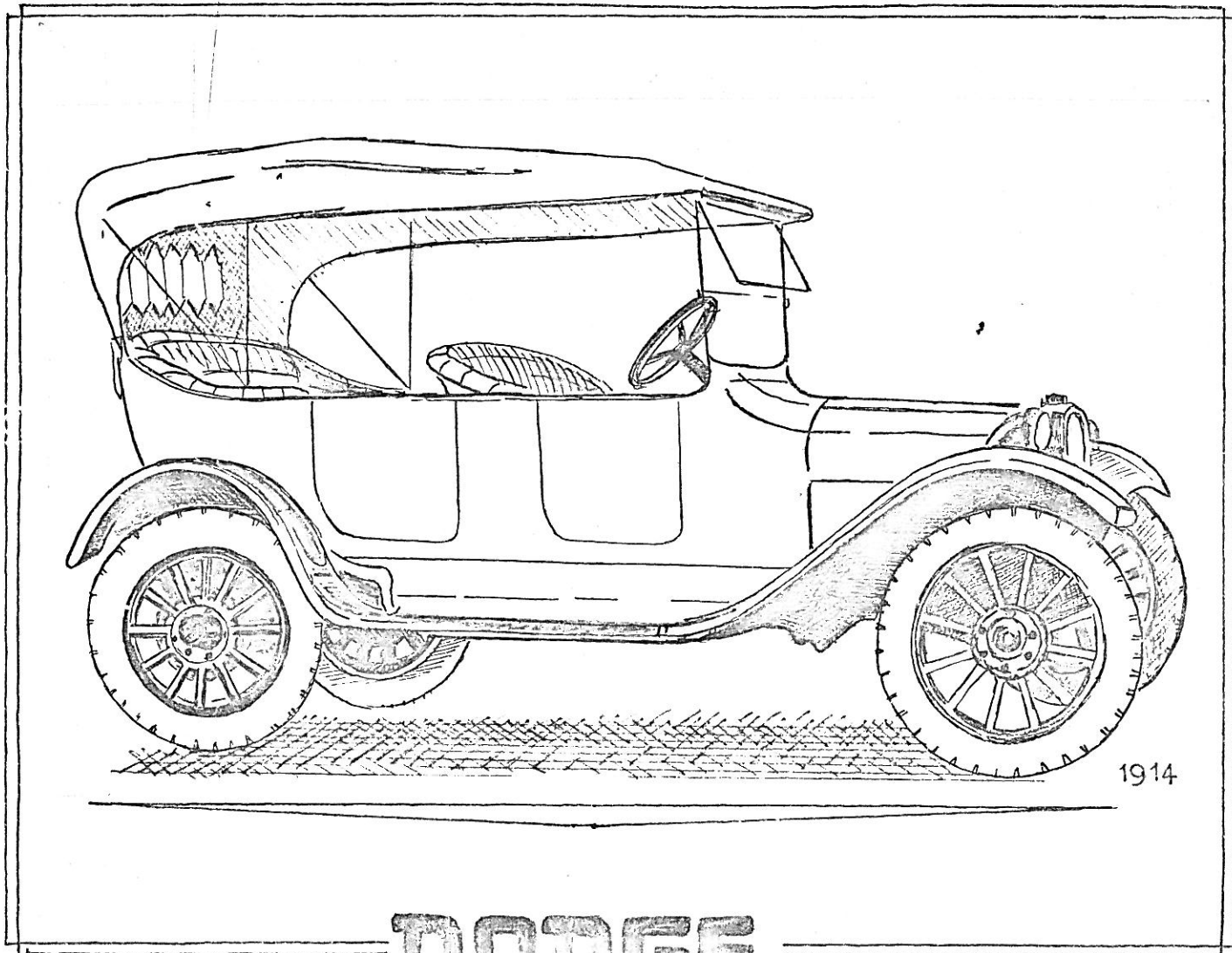


# GAMMELBIL-

NR. 2/73 · 2. ÅRG.

# posten

=ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER=



1914

# DODGE



REDAKSJONELT:

● Leserene vil sikkert ikke ha unngått å legge merke til at de tre foregående nummer av "Gammelbil-Posten" alle har hatt forskjellig titelhode. Dette har vært et eksperiment, og vi vil ikke påberope oss å ha nådd det ideelle når vi nå har besluttet å kjøre avisen med den "heading" den har fått fra og med dette nummer. Det er ingenlunde vårt mål å tilstrebe det fullkomne, men vi må jo omsider bestemme oss for det ansikt vårt organ skal ha for ettertiden. Vi tror imidlertid å ha nådd et resultat vi ikke behøver å skamme oss over, og som her en enkel utforming uten å miste det preget av det "gamle" som vi stiller med gjennom vår hobby.

Red. fikk forøvrig en reprimande i forbindelse med forrige nummer, idet trykkeriet synes sidetallet var endel for rikholdig, og vi har lovet å forsøke å begrense oss, av økonomiske årsaker.....

● Ellers våres det jo så smått, og det er på tide å tenke på våre egne og mer lokalpregede arrangementer. Disse bør jo såvidt mulig legges opp slik at de ikke kolliderer med NVK's eller Norsk A-Modell Klubb's arrangementer, og vi kan tenke oss at vårt første "løp" må bli en utflukt helt uten preg av rally eller konkurranse forøvrig, men heller en slags "vårslipp" av stallede gammelbiler med en lang vinter i garasjen bak seg. I denne forbindelse må vi med det første velge en arrangementskomite til å legge opp et mønster til program for "vårslippen", som vi kan tenke oss som en picnic-utflukt til et idyllisk sted, medbringende pledd og nistekurv, kone og unger (for de som måtte ha det!)

● Nesten daglig får red. spørsmål som vi nesten føler "pinlige". Vi tenker på de

spørsmål om vår klubbvirksomhet, som ofte ikke er så lette å besvare, ettersom det jo egentlig ikke er noen klubb;-den har jo ikke engang et navn! På denne bakgrunn har red. - i samarbeid med et par-tre andre medlemmer- tatt seg den frihet å utforme et par utkast til klubbmerke, og i den forbindelse forslagsvis gitt vår virksomhet det uhøytidelige og samtidig dekkende navnet GAMMELBILKLUBBEN. Ettersom vi ikke trenger et formelt og komplisert navn og heller ikke et overdådig og detaljert merke, lar vi nevnte forslag oppstilles på vår tavle på møtet den 7.mars;-ikke som noe annet en et forslag, og med en liten baktanke om å provosere et bedre forslag både til et navn og et symbol på vår klubb!

La oss like godt få det avgjort så snart som mulig; -vi kommer allikevel ikke utenom et klubbnavn, og dermed også et klubbmerke!

red.



Et medlem spør om det går an å kalle A-Fordens reservehjul for "en utestående ford-ring".....

Han spør også om gamle dagers "driftekarer" er det samme som vi i vårt amerikansk-influerte språk mener med co-driver.....

### Regnskap

Kasserer Tore Ødegaard's økonomiske rapport etter siste møte er positiv, så det ser ut til at vi skal få råd til litt løpsarrangementer når sommeren omsider innfinder seg:

Kassabeholdning, 31/1-73.....kr. 307,00  
 overskudd, "kveldsspleisen" 7/2.....kr. 6,75  
 overskudd, utlodningen 7/2.....kr. 116,00

Kassabeholdning 28/2-73.....Kr. 429,75

.....



### MOTORHISTORISKA SÄLLSKAPET I SVERIGE

Box 244, 142 00 Trångsund Postgiro 40 14 41

- MHS grundades 1935 och har idag cirka 600 medlemmar över hela landet
- MHS ger ut en medlemsmatrikel där man lätt kan finna både ägare och fordon
- MHS hållar alla kategorier av veteranintresserade välkomna
- MHS ordnar varje år Lopp 30, en tävling enbart för trettioårsbilar
- MHS intresserar sig för alla gamla bilar fram till 1939, i synnerhet amerikanska
- MHS ordnar varje höst en Veteranmarknad i Södertälje där man kan köpa, byta och sälja bilar, delar och campaprylar
- MHS har även tänkt på de alltmär sållynta efterkrigsbilarna genom den nybildade "Sektion 46/56" för bilar tillverkade mellan dessa år
- MHS ordnar varje år flera lokala träffar ute i landet
- MHS ger ut tidningen Motorhistoriskt Magasin med 10 nummer per år. Tidningen är gratis för medlemmar liksom annonseringen
- MHS är en av initiativtagarna till Motorhistoriska Riksförbundet, en topporganisation för Sveriges samtliga seriosa veteranbilsklubbar
- MHS medlemsavgift är endast 40 kr för 12 månader. Snk medlemskap f.ä.

## V I V O K S E R O G V O K S E R . . . . .

På vårt femte møte (onsdag 7. februar) kunne vi atter notere ny rekord i oppslutning, idet hele 37 mann hadde funnet veien til klubblokalet på Åskollen. Også denne gangen var det endel nye ansikter å se, nemlig -:

BAKKE, Per, 3600 Kongsberg  
 DYVE, Vidar, Åskollen, 3000 Drammen  
 ENGELUND, Svenn, Oslo.  
 KOISTAD, Terje, Oslo.  
 LARSEN, Harry, 3050 Mjøndalen  
 MOE, Arthur, 3074 Skoger  
 NESTHORNE, Nils, 3050 Mjøndalen  
 RØED, Emil, Furulia 24, 3000 Drammen  
 SAND, Bjørn, Drammen/Kongsberg

-dessuten:

WIKBERG, Ole, Heiaterrassen 17, 3000 Drammen (tlf.834574)

-som også var tilstede på forrige møte, men ikke var ført opp på listen.

Som vanlig var det Mads Josted som innledet ved å ønske velkommen, og han rettet også noen spesielle velkomstord til Arthur Moe, -vår lokale "grand old man" innen gammelbilhobbyen. Etter at vi hadde forsynt oss både av kaffekjele og kakefat, viste Mads en del fargelysbilder fra sitt eget spesialfelt (A=Ford), og bildene ble munter og treffende kommentert på hans etterhvert så velkjente vis.

Positivt var det at en av kveldens "nye" -Bjørn Sand- hadde tatt med seg fremviser og farge-dias, og vi fikk se opptak fra et gammelbilløp i Gouda i Holland, forøvrig bare et "stenkast" ifra Martin Giljamse's hjemsted. Sand viste også bilder fra Frogner Stadion i forbindelse med innkomsten i et av NVK's mange løp.

Forrige møtes verktøytilbud later ikke til å ha fått den forventede respons, noe som vel kan forklares med at de færreste har muligheter til å arbeide noe særlig med restaurering i vinterhalvåret og derfor kanskje ikke har den nødvendige oversikt over hva som mangler i verktøykassa. Trolig kan det være mer aktuelt å ta søken opp igjen til høsten.

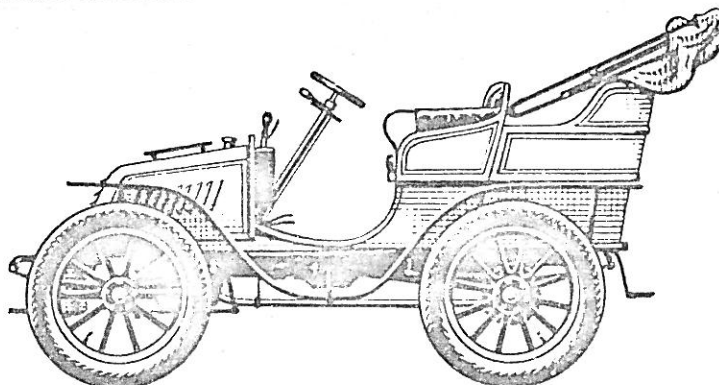
Selvfølgelig var det utlodning denne gangen også, og Ingar Eyensen var ubeskjeden nok til å dra avgårde med to gevinster, -en meisel og en avbitertang. Såvidt vi kunne se var det Kai Martinsen som vant vannpumpetanga.

Mot slutten av møtet ble det "fremtvunget" en filmpremiere på Gunnar Kristiansens lokal-dokumentariske fargefilm, et innslag som egentlig var ment å spares til neste møte. I godt og vel en halv time fikk vi være med rundt til forskjellige medlemmer, og fikk se alle kategorier motorkjøretøyer fra rustne og råtnede objekter til skinnende blanke og helrestaurerte ting. Det er ingen tvil om at det skjer saker og ting i garasjer og uthus, og vi nærer de største forventninger for de kommende år!

Innimellom kaffekos og bilprat ble det også delt ut et nytt nummer av "Gammelbil-Posten", og da oppbruddet kom ved 23-tiden var ennå et vellykket møte gått over i historien.

ref.

### MÅNEDENS VETERAN:



10

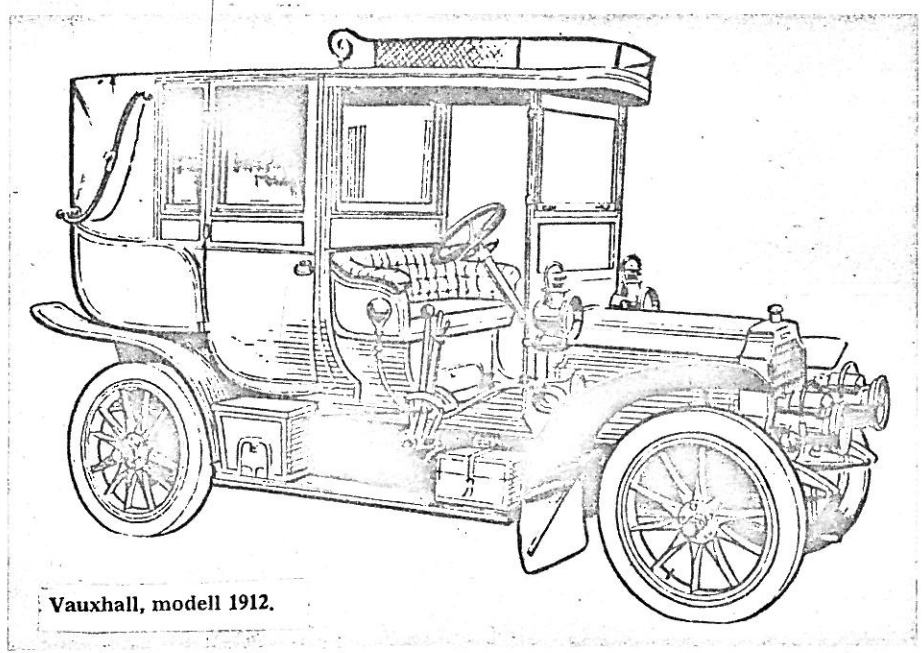
1902 · OPEL DARRACQ ·

#### 10. 1902 - Opel Darracq.

Det tyske Opel-konsernet begynte med fremstilling av sykler. I bilens barndom var Opel et velrenomert familieforetagende, som ble overtatt av General Motors i 1929. Innen Adam Opel og hans folk for alvor kastet seg ut i selvstendige konstruksjoner, virket de som samlefabrikk for bl.a. det store franske bilkonsernet Darracq, som senere også kontrollerte både Talbot og Sunbeam. Resultatet av det fransk-tyske samarbeidet ble utstyrt med en 1-sylindret motor på 8 HK. Toppfarten var 30/35 km/t. En særlig finesse var rattgearet. Innstigningen til baksetet kunne man gjøre bakfra!

Vauxhall og Bedford.

Vauxhall Motors Ltd., har produsert 3 503 800 av de 10 000 000 motorkjøretøyene. Firmaet sendte sin første motorvogn ut på markedet i 1903. Modellen var en 1-sylindret motorvogn på 5 Hk, og denne to-seteren skulle bli forløperen til en lang rekke populære Vauxhall-modeller. I årene som fulgte, hadde firmaet sterk og hurtig vekst. Vauxhall fikk ry for kvalitet og berømte modeller så dagens lys på løpende bånd. Mest kjent var «Prins Henry» (1911—1914) og «30/98» (1913 og 1919—1926). Under den 1. verdenskrig leverte Vauxhall hele 2000 25 Hk's stabsvogner til det engelske krigsdepartement. Vauxhall sluttet seg til General Motors i 1925. Under den 2. verdenskrig var Vauxhall Motors Ltd. moderselskap for 11 fabriker som produserte de berømte Churchill-tanks. Selskapet bygde også ¼ mill. Bedford-lastebiler for forsvaret, og et utall forskjellige deler ble levert til de væpnede styrker. Vauxhall Motors Ltd. har nå, som nevnt, passert 3 500 000 biler, og firmaet er i dag et av «de tre store» i britisk bilindustri.



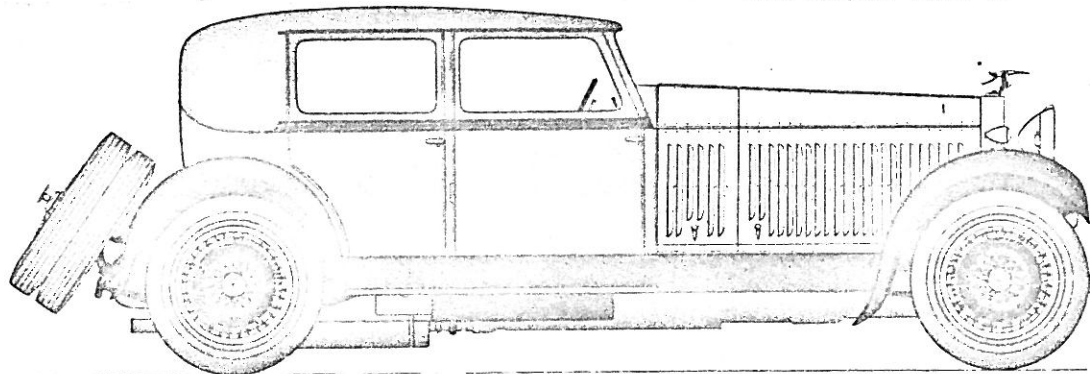
Vauxhall, modell 1912.

# classic cars

Vi lovet i "Gammelbil-Posten" nr. 1 å komme tilbake med en omtale av gruppen "Classic Cars", og vil nedenfor gjengi en artikkel publisert av "Classic Car Club of America", hvor det gis en uttømmende redegjørelse om hva som ifølge klubbens autoritative "Classification Committee" er "Classic Cars":

99 Mer enn 15 års inngående overveielser er lagt ned i det klassifikasjonssystem "Classic Car Club of America" nå bruker. Klassifikasjonskomiteen har, med støtte av klubbens styre, forsøkt å hindre at den estetiske vurdering skulle basere sine vedtak på slike konkrete faktorer som opprinnelig salgspris, antall fremstilte eksemplarer, "classic components" så som Bijur sentralsmøring, ser-

1928 Hispano-Suiza 45

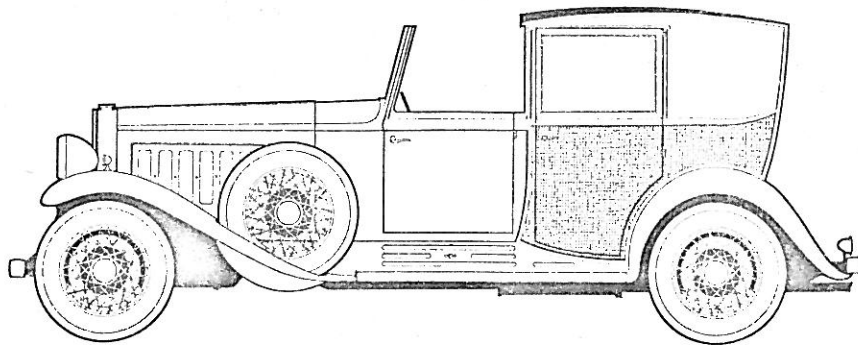


voutstyr, cylindervolum og andre konkrete karakteristika. Den følgende gjengitte oversikt omfatter alle amerikanske merker mellom 1925 og 1942 ( for Lincoln Continental's til og med 1948 ), dessuten de fleste utenlandske merker som har egenskaper som kan gjøre det aktuelt å godkjenne dem. Andre mindre kjente merker kan eventuelt godkjennes, etter at søknad om dette er behandlet av

klassifikasjonskomiteen.

Utenlandske (les: ikke amerikanske-) biler godkjennes ikke som "classic cars" hvis de er bygget senere enn 1942. Ingen "commercial vehicles" så som lik-biler eller sykebiler er godtatt som "classic cars";-stasjonsvogner kan eventuelt godtas etter søknad.

I en slik liste som den følgende vil det alltid være noen utelatelser, eller med andre ord det vil alltid eksistere noen spesielle biler som vil trenge ekstra grundig, individuell overveielse for at man skal kunne avgjøre om de bør godkjennes eller ikke. Medlemmer som mener at de har slike biler, og som ønsker å få disse godkjent som "classic cars", må forholde seg slik-:



CADILLAC 1931

The Cadillac Automobile Company ble startet i 1902, og ble i 1910 en avdeling under General Motors. Gjennom årene ble det produsert biler i den dyre prisklasse under navnene Cadillac og La Salle.

I 1930 ble en 165 hesters V-16 motor introdusert, og karosseriene til disse V-16 chassisene ble laget av Fleetwood. Den avbildede Town Brougham modellen kostet 9200 dollar og var

den dyreste serieproduserte vogn i Amerika dengang. I motsetning til våre dagers Cadillacer, var vognene tildels håndarbeidet og var meget slitesterke. Karosseriene var elegante, med enkle linjer, ikke som de pompose blikkdåsene fra siste etterkrigstid. V-16 modellen ble laget i serier på 400 hvert år, og er i dag ansett for å være en classic av rang.

Ryhl.

- 1: Send inn fotografier av bilen tatt forfra, fra siden og bakfra. Fotografierne vil ikke bli returnert, da de vil bli innlemmet i klassifikasjonsarkivet.
- 2: Gi komplette spesifikasjoner over motor, transmisjon og chassis, inklusive akselavstand.
- 3: Oppgi spesielle karaktertrekk ved bilen, så som spesialbygget karosseri, uvanlig design, eller spesielle tekniske konstruksjoner.
- 4: Oppgi opprinnelig kjøpesum hvis denne er kjent, og oppgi modell- og serie-nummer eller -betegnelse.
- 5: Gi en kortfattet redegjørelse om hvorfor eieren selv mener at bilen bør bedømmes som "classic car", med argumenter for dette. 99

Av praktiske grunner er nedenstående oversikt gjengitt på engelsk. XXX betegner "full klassiker". - NO ="ikke klassiker". - PLEASE APPLY ="mulig klassiker"(evt. etter søknad).

## CLASSIC CARS

FULL CLASSIC MARKED: \*\*\*  
PART CLASSIC MARKED: IN DETAIL  
NON CLASSIC MARKED: NO

A.C. - \*\*\*  
Adler - Please apply.  
Alfa Romeo - \*\*\*  
Alvis - Speed 20, 25 and 4 3 litre.  
Amilcar - Supercharged Sports Model - \*\*\*  
Others - Please apply.  
Apperson - NO  
Armstrong Siddeley - Please apply.  
Aston-Martin - Ulster and Mark 2 Team cars \*\*\*  
Others, please apply.  
Auburn - All Classic, except 6 cy.  
Austin (American) - NO  
Audi - NO  
Austro-Daimler - \*\*\*  
Autovia - NO  
Bay State - NO  
Bentley - \*\*\*  
Blackhawk - \*\*\*  
B.M.W. - \*\*\* 327, 328 and 335 only.  
Brewster - Heart Front Fords and one Heart Front Buick - \*\*\*

Buccoli - \*\*\*  
Bugatti - \*\*\*  
Buick - NO, except one custom by Smith Bros.  
Cadillac - All 1925 thru 1935 - \*\*\*  
All 12's and 16's - \*\*\*  
1936-1942 - All 70, 72, 75, 80, 85, 90 - \*\*\*  
All others are NO, except five individual. 60's customs.  
Case - NO  
Chandler - NO  
Chevrolet - NO  
Chrysler - 1926 thru 1930  
Imperial 80 - \*\*\* 1931 Imp. 8 Series C.G. 1932- C.G. and C.L. 1933-C.L. 1934-C.W. 1935  
C.W. & 5 Newports and 6 Thunderbolts - \*\*\*  
All other - NO  
Citroen - NO  
Cleveland - NO  
Cole - NO  
Continental 1933 and 1934 - NO  
Continental Lincoln - \*\*\* Thru 1948.  
Cord - \*\*\*  
Cunningham - \*\*\*  
Dagmar - 25-70 Model only - \*\*\*  
Daimler - Please apply.

**Darracq** - 8 cyl. cars and 4 liter, 6 cyl - \*\*\*  
**Others** - NO  
**Davis** - NO  
**Delage** - 4 cyl. cars NO  
**Others**, please apply.  
**Delahaye** - 4 cyl. cars - NO  
**Others**, please apply.  
**Delaunay Belleville** - 6 cyl. cars - \*\*\*  
**Others** - NO  
**De Soto** - NO  
**Devaux** - NO  
**Diana** - NO  
**Doble** - \*\*\*  
**Dodge** - NO  
**Dorris** - \*\*\*  
**Dort** - NO  
**Duesenberg** - \*\*\*  
**du Pont** - \*\*\*  
**Durant** - NO  
**Elcar** - NO  
**Erskine** - NO  
**Essex** - NO  
**Excelsior** - Please apply.  
**Falcon Knight** - NO  
**Farman** - Please apply.  
**Fiat** - Please apply.  
**Flint** - NO  
**Ford** - NO  
**Franklin** - all models - \*\*\* except 1933-34 Olympic Sixes which are NO  
**Frazer Nash** - Please apply.  
**Gardner** - NO  
**Graham** - NO  
**Graham Paige** - NO, except 1929 Graham Paige, LeBaron, D. C. Phaeton and 1930 G. P. Erdman and Rossi Conv. Vict.  
**Gray** - NO  
**Hansa Lloyd** - NO  
**Haynes** - NO  
**Hispano Suiza** - \*\*\*  
**Horch** - \*\*\*  
**Hotchkiss** - Please apply.  
**Hudson** - NO, except 2 Biddle & Smart bodied "Greater Super Sixes". - \*\*\*  
**Hupmobile** - NO  
**Invicta** - \*\*\*  
**Isotta Fraschini** - \*\*\*  
**Itala** - \*\*\*  
**Jensen** - Please apply.  
**Jewett** - NO  
**Jordan** - Speedway Series 'Z' \*\*\* only.  
**All others** - NO  
**Kissel** - 1925 and 1926, 1927 - 8-75, 1928, 8-90 and 8-90 White Eagle, 1929 - 8-126 and 8-90 White Eagle, 1930 - 8-126, 1931 - 8-126 \*\*\* - **All others** - NO  
**La Fayette** - NO  
**Lagonda** - \*\*\*, except Repier, which is NO  
**Lammis-Graham** - NO  
**Lanchester** - Please apply.  
**Lancia** - Please apply.  
**La Salle** - 1927 thru 1933 - \*\*\* 1934 on - NO.  
**Lexington** - NO  
**Lincoln** - All K., L., K.A. and K.B. - \*\*\* 1941 - 168H and 1942 - 268H \*\*\* Zephyrs - NO.  
**Locomobile** - All models 48 and 90, 1927 - 8-80, 1928 - 8-80, 1929 - 8-80 and 8-88 \*\*\* - **All others** - NO.  
**Marmon** - All 16 cylinder - \*\*\* 1931-88 and Big 8, 1930 - Big 8, 1928 - E75, 1927 - 75, 1925 and 1926 - 74 \*\*\* **Others** - NO  
**Marquette** - NO  
**Maxwell** - NO  
**Maybach** - \*\*\*  
**McFarlan** - \*\*\*  
**Mercedes Benz** - All 230 and up, and S., S.S., S.S.K., S.S.K.L., Grosser and Mannheim \*\*\*  
**Mercer** - \*\*\*  
**M. G.** - K3 Magnette \*\*\*  
**Others**, please apply.  
**Minerva** - 4 cyl. cars - NO.  
**Others** \*\*\*  
**Moon** - If custom, please apply.  
**Others** - NO  
**Nash** - NO  
**Oakland** - NO  
**Oldsmobile** - NO  
**Opel** - NO  
**Overland** - NO

**Packard** - All sixes and eights 1925 thru 1931 are \*\*\*  
 All twelves are \*\*\*, 1932 - 900 (Light eight) is NO. All 1932 - 901, 902, 903, 904, 905 and 906 cars are \*\*\*, as are all 1933 and 1934 cars, 1935 etc. follows:

CLASSIC		NON-CLASSIC	
1935	1200, 1201, 1202, 1203, 1204, 1205, 1207 and 1208	1935	120 8 cyl.
1936	1400, 1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1407 and 1408.	1936	120-B 8 cyl.
1937	1500, 1501, 1502-1506, 1507 and 1508.	1937	115C 6 cyl. 120C 8 cyl. 120CD 8 cyl. 138CD 8 cyl.
1938	1603, 1604, 1605, Super 1607 and 1608.	1938	Six 1600 6 cyl. 1601 8 cyl. 1601D 8 cyl. 1602 8 cyl.
1939	1705 Super 1707 and 1708	1939	1700 6 cyl. One-Twenty 1701 8 cyl. One-Twenty 1702 8 cyl. Super 1703 3 cyl.

CLASSIC		NON-CLASSIC	
1940	1806, 1807 and 1808 One-Eighty	1940	One-Ten 1800 6 cyl. One-Twenty 1801 8 cyl. One-Sixty 1803 8 cyl. One-Sixty 1804 8 cyl. One-Sixty 1805 8 cyl.

CLASSIC		NON-CLASSIC	
1941	1906, 1907 and 1908 One-Eighty	1941	One-Ten 1900 6 cyl. One-Twenty 1901 8 cyl. One-Sixty 1903 8 cyl. One-Sixty 1904 8 cyl. One-Sixty 1905 8 cyl. Clipper Eight 8 cyl.

CLASSIC		NON-CLASSIC	
1942	Super One-Eighty 2006, 2007 and 2008	1942	Clipper Six 2000 6 cyl. Clipper Six 2010 6 cyl. Clipper Six 2020 6 cyl. Clipper Eight 2001 8 cyl. Clipper Eight 2011 8 cyl. Clipper Eight 2021 8 cyl. Super, One-Sixty 2003 8 cyl.  One-Sixty 2023 8 cyl. One-Sixty 2004 8 cyl. One-Sixty 2005 8 cyl. One-Sixty 2055 8 cyl. One Sixty 2030 8 cyl.

**Paige** - NO  
**Peerless** - Series 60, 1926-1928 and Custom 8, 1930 and 1931 and DeLux Custom 8, 1932 - \*\*\*  
**All others** - NO  
**Peugeot** - Please Apply.  
**Pierce-Arrow** - \*\*\*  
**Plymouth** - NO  
**Pontiac** - NO  
**Railton** - Please apply.  
**Renault** - 45 HP - \*\*\*  
**Others**, please apply.  
**Reo** - 1933 Royale Custom 8, 1930 and 1931 Royale Custom 8 and Series 8-35 and 8-52 Elite 8 - \*\*\*  
**All others** - NO  
**Revere** - \*\*\*  
**Rickenbacker** - NO  
**Riley** - Please apply.  
**Roamer** - 1925 - 8-88, 6-54e and 4-75, 1926 - 4-75e and 8-88, 1927, 1928, 1929 - 8-88, 1929 - 8-125 and 1930 - 8-125 - \*\*\*  
**All others** - NO  
**Rockne** - NO  
**Rohr** - \*\*\*  
**Rollin** - NO  
**Rolls-Royce** - \*\*\*  
**Roosevelt** - NO  
**Ruxton** - \*\*\*  
**Salmson** - NO  
**Squire** - \*\*\*  
**S. S. Jacuar** - SS1, SS90 and SS100 - \*\*\*

**Star** - NO  
**Stearns Knight** - \*\*\*  
**Sterling Knight** - NO  
**Stevens Duryea** - \*\*\*  
**Steyr** - Please apply.  
**Studebaker** - NO  
**Stutz** - \*\*\*  
**Sunbeam** - 8 cyl. and 3 twin cam \*\*\*  
**Others** - NO  
**Sunbeam Talbot** - NO  
**Talbot** - 105 and 110 models - \*\*\*  
**Others** - NO  
**Tatra** - Please apply.  
**Terraplane** - NO  
**Triumph** - Dolomite 8 and Gloria 6 models - \*\*\*  
**Others** - NO  
**Vauxhall** - 25-70 and 30-98 - \*\*\*  
**Others** - NO  
**Velie** - NO  
**Viking** - NO  
**Voisin** - \*\*\*  
**Westcott** - NO  
**Whippet** - NO  
**Wills Saint Claire** - All 1925 and 1926 - \*\*\*  
**Willys** - NO  
**Willys Knight** - NO  
**Windsor** - NO

**Kjennetegn for biler i Norge**

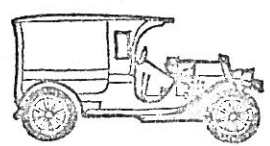
Bokstav kombn.	Registrerings-distrikt
AA-AC	Halden
AD-AP	Sarpsborg
AR-AV	Fredrikstad
AX-BB	Moss
BC-BK	Drobak
BL-CB	Sandvika
CC-CZ	Lillestrøm
DA-FR	Oslo
FS-HA	Hamar
HB-HH	Elverum
IJ-JH	Kongsvinger
HS-JB	Lillehammer
JC-KD	Gjøvik
JU-KT	Honefoss
KE-KS	Drammen
KT-KY	Kongsberg
KZ-LF	Horten
LH-LR	Tønsberg
LS-LX	Larvik
LY-NC	Sandefjord
ND-NL	Skien
NN-NU	Porsgrunn
NV-NZ	Notodden
PA-PB	Rjukan
PC-PL	Arendal
PN-PV	Kristiansand
PX-PZ	Mandal
RA-RD	Flekkefjord
RE-SB	Stavanger
SC-SL	Haugesund
SN-TR	Bergen
TS-TU	Odda
TV-UD	Førde
UE-UP	Ålesund
UR-UV	Molde
UX-VC	Kristiansund N
VD-XC	Trondheim
XD-XP	Steinkjer
XR-XU	Namsos
XV-YD	Mosjøen
YE-YL	Bodo
YN-YS	Narvik
YT-YV	Svolvær
YZ-ZD	Harstad
ZE-ZN	Tromsø (inkl Svalbard)
ZP-ZS	Vadsø
ZI-ZX	Alta



**For 50 år siden**

19. februar 1923

En opfindelse av elektriker A. B. Knutzen, Drammen, der gaar ut paa ved en elektrisk lyssignal-anordning for droscheautomobiler at angi for publikum om automobilen er fri eller ikke, vil avhjelpe et længe følt savn. Naar bilen er ledig, og taxameteret slaaes av, kobles automatisk ind et elektrisk lyssignal, hvor ordet «Fri» kommer tilsyne.





*Dette er*

# NORSK VETERANVOGN KLUBB

TILSLUTTET FEDERATION INTERNATIONALE DES VOITURES ANCIENNES (FIVA)

Det er en utbredt misforståelse at Norsk Veteranovogn Klubb er den første klubb i sitt slag i Norge. Vi skal imidlertid ikke her gå nærmere inn på dens forløper, men ganske kort konstatere at i en "grotid" under og etter den annen verdenskrig hadde en liten klikk hatt jevnlig private sammenkomster med gamle biler som tema, blandt disse var Geir Hvoslef, Knut Wigen, Knut Griff-Müller, Einar Lunde, Per Gretland og Gerhard C.Prøsch. På et møte hjemme hos Hvoslef den 25.februar 1948 lå dannelsen av en veteranovognklubb i den grad svanger i luften, at Gretland ikke kunne dy seg, men kom med forslag. På nytt møte, denne gang hos Prøsch i Bærum, den 12.mars 1948, ble så "AUTOMOBILHISTORISK KLUBB" høytidelig stiftet. Styret ble valgt og retningslinjer trukket opp.

Fra denne spede begynnelse var dermed ideen om Norsk Veteranovogn Klubb allerede utfanget. Vi skal huske at hva vi enn måtte mene, så var det fremfor alle en spesiell entusiast som arbeidet for å reise norsk veteranovognbevegelse, og det var Knut Griff-Müller; -hvis planer da også etterhvert skulle bli en realitet. Dagen kom ved et tilfelle den 15.mai 1952 under en veteranovognekspedisjon til Gjøvik Gård, hvorfra man hentet generalkrigskommissær Mjøens gamle Rover, som fire entusiaster hadde fått som gave. På hjemturen, med Roveren oppe på en lastebil, ble veien lagt om gårdbruker Nils Hvindens gård i Røykenvik, hvor "ekspedisjonen" ble godt mottatt. I et gulnet dokument fra den dagen står følgende å lese:-

"År 1952 den 15.mai møttes Knut Griff-Müller, Gerhard Carl Prøsch, Sven Wollebæk og Per Thorvaldsen hos Nils Hvinden på Nedre Næs Gård i Røykenvik. De møtende ble etter forslag fra Knut Griff-Müller enige om å stifte Norsk Veteranovogn Klubb, med formål å oppspore, erverve, restaurere og bevare vogner av klassiske årganger.

Det nedsettes et arbeidsutvalg med Knut Griff-Müller og Per Thorvaldsen hvis oppgave er å utarbeide foreningens lover, forberede og innkalle til første generalforsamling.

Nils Hvinden stillet sin utløse til disposisjon for lagring av vogner. De møtende erklærte Norsk Veteranovogn Klubb for stiftet.

Protokollen referertes, møtet hevet.

C.G.Prøsch

Per Thorvaldsen

K.M.Griff-Müller

Sven Wollebæk

Nils Hvinden

Det nedsatte arbeidsutvalg gjennomførte sin oppgave i forsvarlig tempo, generalforsamlingen ble holdt og en rekke medlemmer tegnet seg. 1953 sto i konsolideringens tegn, 1954 kulminerte med et stort anlagt veteranovognløp den 13.september; et løp som samlet stor interesse med 73 deltagende vogner og henimot 40 000 tilskuere, starten var henlagt til Sandvika i Bærum. 1955 stimulerte de aktive ganske vesentlig, bl. a. ved at den unge klubben fikk innbydelse til å delta i den engelske klubbs "Silver Jubilee Rally" i England, og 1 vogn med to av medlemmene startet. I 1956 instituerte NVK sitt årlige hovedløp, "Automobil-løbet Sandviigen-Sundvolden", som ble bestemt til å gå siste søndag i september, som en slags hyggelig avrundning av løps-sesongen. NVK har etterhvert rukket å bli drøyt 20 år gammel, -og jubileumsåret 1972 ble markert med et veritabelt tredagers-rally fra Oslo til Larvik i slutten av august, og med meget bred utenlandsk deltagelse. Klubben har nå ca.350 medlemmer, men er stadig åpen for nye interesserte. Dens hovedformål er, -idag, som for 20 år siden fortsett "å oppspore, erverve, restaurere og bevare motorkjøretøyer av klassiske årganger, og/eller av teknisk-historisk interesse. -Å sikre historiske og tekniske data om slike kjøretøyer, -Å arrangere konkurranser og stevner med slike kjøretøyer som deltakere. -Å øke interessen for og kunnskapen om slike kjøretøyer."

(Delvis redigert sitat fra NVK's program til "Rally Oslofjord"13-18.mai 1957)

## ONSDAG

den 4. april er det nytt møte i klubben vår, og vi begynner som vanlig ved 19-tiden. Og husker du på det, så vennligst ta med kopp!

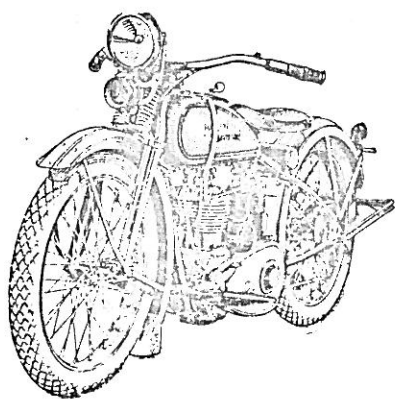


**RENOLD** motorsykkelskjeder

Forhandles av de fleste rekvisitaforretninger

# MS- Siden

## HARLEY- DAVIDSON



*Følgende modeller føres paa lager:*

**BIG**, 1208 kub.cm. 2-cylindret motor. Den rette cykle for tung sidevogntrafik.

**STANDARD**, 988 kub.cm. 2-cylindret motor. Den mest populære cykle for saavel solo- som sidevognkjøring.

**SPORT**, 345.7 kub.cm. 1-cylindret motor med sideventiler. Den økonomiske og paalidelige solocykle

**SUPER SPORT**, 345.7 kub.cm. 1-cylindret særlig hurtiggaaende motor med topventiler. En paalidelig sportsykle med stor hastighet.

Cyklene leveres enten med batteritænding og komplet elektrisk utstyr, eller med magnetænding og acetylen lysanlæg.

**SIDVOGNER**. Komplet lager av reservedele.

Hovedforhandlere for Norge

**AKTIESELSKABET**

**SØRENSEN og BALCHEN**

Handelsbygningen,

OSLO.

## Teknisk Museum fikk en Harley-Davidson

Bjarne Wist, Trondheim, som i 1920-årene var en av Norges beste motorsykkelskjører, overlevte forleden sin racersykel, en Harley-Davidson fra ca. 1920 til Norsk Teknisk Museum. Det var med denne sykkelen at han vant en overlegen seier på Bjerkebanen i Oslo i oktober 1929, selv om han måtte trille over mål med clutchen inne. En sylindresprakk nemlig mens han ennå hadde en halv langside igjen. Etter denne hendelsen satte han inn en Japp racermotor på over

50 hestekrefter, sykkelen og fortsatte sine triumfer. Det er denne motoren som sitter i sykkelen i dag.

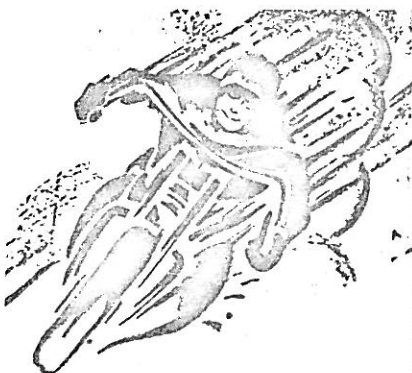
Bjarne Wist, som er født i Sparbu er nå 79 år gammel. Han fikk tidlig interesse for motorkjøretøyer og startet i 1932 sin egen bilforretning, der han fremdeles er i virksomhet, selv om han har overlatt «rattet» til yngre krefter.

For Norsk Teknisk Museum er dette en meget verdifull gave, idet mye av den tekniske utvik-

ling som har skjedd på motorkjøretøyenes område er kommet i stand på grunnlag av de erfaringer som ble vunnet ved den harde påkjenning racekjøretøyene ble utsatt for.

Dette er racermotorsykel nr. 2 som Teknisk Museum mottar, idet man tidligere har fått som gave Basse Hveems sykkel.

Begge syklene vil nå bli utstilt i museet, i en liten «Motorsport-avdeling», sammen med en Bugatti-racerbil som museet også i disse dager har mottatt.



LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT:

Arild Karlsen ligger ikke på latsiden! Nylig har han kjøpt en "Aero";- en tsjekkisk 2-seter cabriocoach fra 1936 med tosylindret motor, samt en ualminnelig fin lukket BUICK 1928. Og 8.februar dro han (sammen med Rust og Woldstad) pr. lastebil og 4-hjuls henger til Trondheim for å hente bl.a. et par Ford'er. Han tok kamera med, og har lovet oss rapport!

For "Norrlands Motorhistorikers" medlemmer i Skellefteå-traktene finnes det nå muligheter til å få leie en hel skole i Källbomark v/Ryske for 100 kroner måneden, eller kjøpe "hele rasket" for 12.000 kroner. Skolen er bygget helt i murstein i to etasjer og er oppført i 1951. Den har i den senere tid bl.a. huset et mekanisk verksted, slik at skilleveggene er fjernet og store kjøreporter er montert. Klubben har tenkt at 12 medlemmer med hver sin tusenlapp kjøper skolen, for dermed å sikre plass til 30-40 biler. Men dette var altså i Sverige;-et lignende tilbud på våre trakter er vel den reneste ønsketenkning.....

Vi kan ellers ikke se noen grunn til ikke å søke Kulturfondet om støtte til restaurering av gamle biler, eller etablering og drift av veteranbilmuseum! Mange vil sikkert mene at d e t er en vel så viktig kulturell innsats som f.eks. å skrive lyriske makkverk; -elektronisk "musikk", eller å lage smpre-rier kalt "malekunst" som ingen kunstkritiker tør å ta ansvaret for å si sannheten om, og som gallerimontørene ikke tør å henge på veggen uten å spørre "kunstneren" om hva som er opp ellerned på bildet. Men denslags ting nyter Kulturfondets gunst og belønnes med bunkevis av tusenlapper.....

Vårt granneland i øst har forresten et mere intimt forhold mellom gammelbilfolk og myndigheter enn hva tilfellet er her hjemme, hvilket følgende melding bekrefter: Piteå kommune har sendt en forespørsel til "Norrlands Motorhistoriker" om medlemmene kan stille et stort antall veteranbiler i Piteå den 4.juli 1973 for transport av utenlandske journalister, som kommer til byen i forbindelse med Nolia-messen. Transporten skulle gjerne gå fra Piteå til Pitsund, en strekning på 18 km., og man håper å kunne frakte flest mulig av de 130 gjestene som kommer. Journalistene representerer de fleste større europeiske aviser, så her kan det virkelig bli snakk om PR for veteranbilhobbyen! Men - også dette skjer i Sverige....

Positivt i vårt distrikt må vi si at Tore Woldstad's planlagte gammelbil-treff med loppemarked er. Dette ble flyktig nevnt på vårt siste møte, og arrangementet er tenkt å finne sted i slutten av mai. Woldstad har lovet oss flere detaljer senere, så vi kommer tilbake med nærmere omtale i avisen.

Tore Ødegaard har etter hatt hellet med seg. Forleden kom det pakke i posten, inneholdende 1 stk. venstre cowllamp-holder til A-Ford,-presis hva han manglet til s i n Ford! Avsender var Håkon Røine, eks Drammen og pt. Trondheim. Trøndelagklubben er forøvrig meget aktiv, og på deres siste møte var det bl.a. besøk av en bilsøkyndig,-foredrag av en MG-mann, samt utstilling av bilbøker. Røine forteller at de nylig har vært på gammelbiljakt og har funnet en åpen 5-seter Chevrolet 1928 som sto ute på et jorde, og et "klenodium" -en A-Ford beltebil med 6 stk. 21" hjul med gummi. Utbyttet ble ellers "et lass med T-Ford-deler" samt et 4.75x19" Viking-dekk. Alt var gratis;-det eneste de måtte betale var bensin til Håkon's blå SAAB! Den samme SAAB'en har forøvrig for ikke lenge siden fått skiftet ut frihjullet;-trolig var det dolly-transporten med en diger Chrysler fra Trøndelag til Drammen som ble for stor påkjønning.

Kurt Holst, box 91, ASARUM i Sverige (han som presser stighrett til Ford T 1914-25) kan også levere kingboltsett til T-Forden. Og endeledd (P-ändar) til den samme kan Bengt Israelsson, Hølp, Sverige skaffe.

DUCO-JAKKERING -som består av 7-10 lag lakk med sliping og polering mellom hvert lag er det rette for gammelbilen. Om lakken er vrien å få tak i her i landet, så fåes den hos firma HENRIKSSONS FÄRG i Gøteborg.



Frode Hansen, -bilselger hos TEST-REF-, har kjøpt Arild Karlsen's utannonserte OPEL 6-cyl.1931-modell. Muligens kommer Frode på våre møter så småningom.....

Tore Ødegaard har blitt pappa siden sist, og denne gang var det en gutt som så dagens lys. Tore forklarer begivenheten med at det var nødvendig med en som kan overta gammelbilene hans med tiden, så vi får bare håpe at junior får de samme interesser og positive innstilling til gammelbil som pappa Tore har.

Nylig kom det et 2-siders (!) rundskriv fra NVK, som stort sett inneholdt innbydel- se til en fest i Oslo Skinnauksjoner's lokaler, - et "ete-og-drikkøgilde" med dans, (som etter red.s mening forresten burde kunne ordnes uten at det skulle behøve å stå i NVK's regi.) Dessuten ser det nå ut til at NVK takket være et samarbeide med ESSO skal oppnå å få gratis klubblokaler, og det er jo gledelig. Tør vi kanskje da håpe på at det dermed blir frigjort noen hundrelapper til andre formål, f.eks. til en hyppigere utgivelse av "VeteranvognPosten", som hittil (15.feb.) glimrer med sitt fraver. Og "VeteranvognPosten" er jo stort sett det utkantstrøkernes medlemmer har igjen for kontingenten...

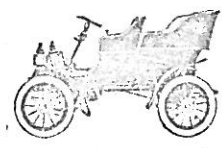
# bilforsikring

At de årlige bilforsikringspremiene kan klå hardt i bileie- rens pengepung er vel kjent for de fleste av oss, og har vi flere enn en bil registrert kan det bli snakk om anseelige beløp. Vi har imidlertid funnet et par gunstige forsikrings- tilbud, som vi bringer videre til medlemmene uten nølen:

- I NORGES BRANNKASSE kan medlemmer av "Norsk Veteranvogn Klubb" og "Norsk A-Modell Klubb" få sine gammelbiler forsikret til følgende premissatser:-

- Trafikkforsikring inkl. førerulykke og ut- videt ansvar.....kr. 100,-
  - Brannforsikring (opp til 10.000 kr.).....kr. 25,-
- Dette er fæste årspremier, og forutsetter at vognen ikke er i daglig bruk. Brannskadeerstatningen kan utvides ut over de 10.000 kroner etter nærmere avtale.

- FORSIKRINGSAKTIESELSKAPET "ØRNEEN" har tatt opp et tilbud som skriver seg fra det svenske "Skandiakoncernen". Tilbudet går ut på 50% rabatt på årspremien, foruten vanlig bonus. Det forlanges at vognene ikke er nyere enn 1943-modeller, og at det kjøres maksimum 10.000 kilometer pr. år.



## Drammens Tidende og Buskeruds Blad

For 25 år siden

16. januar 1948

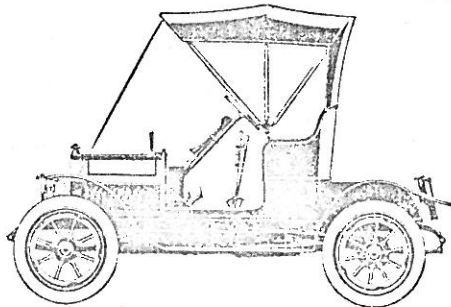
De uheldige og rent ut sagt uholdbare forhold de nye bensin- og kjorerestriksjoner fører med seg, har fort til en felles aksjon frå dem som har med transport av varer å gjøre. Det vil bli gjort henvendelse om å få tilbake den grense for kjøring på 40 km som man hadde tidligere. Den nye grensen på 25 km gjør hele si- tuasjonen håplos.

For 50 år siden

10. februar 1923

Der vil med det allerførste bli foretat interessant forsøk med biltrafik paa vinterføre. I den an- ledning kom der forleden da tre franske Citroen-vinterbiler til Kristiania. Franske mekanikere fulgte med, og monteringen av bilerne er nu i fuld gang. Hvis forsøkene faller heldig ut vil det kunne faa den aller største be- tydning for en effektiv løsning av det, særlig utover landsbygden, saa vanskelige problem vinter- trafik med biler.

# TIPSET



Mengler du "papirer" på gammelbilen, eller er du interessert i å vite hvilke eiere bilen har hatt opp gjennom tiden? Skriv et brev, med bilens data (merke, årsmodell, chassisnummer og evt. siste reg.nr), og nedenstående instans vil hjelpe deg:

STATENS VEGVESEN,  
Vegdirektoratet,  
Motorvognregisteret,  
Schwensens gt. 3,  
Oslo-Dep. OSLO 3.

Velavgiften for motorvogner i Drammens politimesterembete skulde været indbetalt inden 1. februar. Det viser sig at ikke en eneste bileier i Royken og Hurum har betalt avgiften. I Lier er det kun et faatal som har efterbetalt opfordringen. For alle er der nu utfærdiget kjoref

# ANNONSER

● HAR Å SELGE ELLER BYTTE:-

BOSCH magneter, 4,6 og 2 cyl., ZIMES-MAGNETO.

Til T-FORD: Hjul 21" og 23", felger, motor, gearkasse, forstilling, bakaksling, radiator, forskjermer (25-mod.)

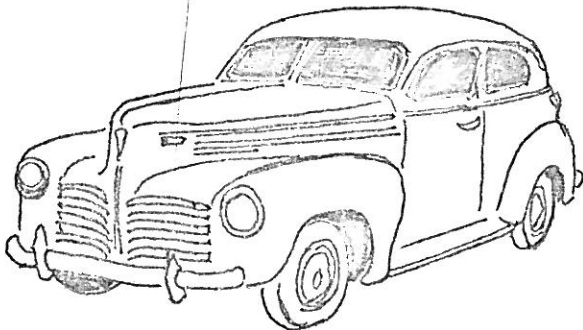
Til CHEVROLET -25: Hjul komplett, karosseripakdel m/dører og skjerm.

Til BUICK: Tenningshode, 26-27 mod. 6-cyl., hjul 23 og 27-mod., gearkasseinnmat 23-mod., m.m.

● ØNSKER:-

Felg m/faste øyer 6.00x20", dekk 6.00 x 20", dekk vulst 720 x 120. Frontrute (øvre og nedre) m/holdere til åpen 27-mod. Chevrolet.

- FINN TORGERSEN,  
3050 Mjøndalen, tlf. 82 62 40



● Antagelig kommer jeg til å angre på det, men jeg selger allikevel denne HUDSON 1940-modell. Bilen som er en 2-dørs sedan, er i meget bra stand og har kun gått ca. 72 000 km. Den 6-cyl. sideventilte motoren brøker litt, men det kommer bare av lekkasje i fremre eksosrør. Ellers fungerer de hydrauliske bremsene, men tar litt ujevnt. Karosseriet trenger en liten jobb, bl.a. rundt lyktene og i venstre bakskjerm, og bør også gis en hellakke-

● RETTELSE 1: I "Gammelbil-Posten" nr. 1/72 (vårt aller første nummer) har det i endel av opplaget blitt en feil som absolutt bør rettes. Det gjelder møtereferatet "HENDT HITTIL" side 3, 10. linje, hvor datoen 18. november er feil og skal være 18. oktober! Vi ber om at hver enkelt retter dette i sitt eksemplar, da datoen jo faktisk er vår klubbs stiftelsesdato!

● RETTELSE 2: Etter at notisen på side 10 i dette nummer ble skrevet, har N.V.K. kommet med et nytt og fyldig sirkulære inneholdende bl.a. terminliste for endel internasjonale veteranvognløp samt en rekke annonser vedr. gammelbiler og deler. Og noen dager etter dette kom VETERANVOGNPOSTEN nr. 1/73, i ny utgave med delikat papir og i offsett-trykk. Bladet har også en omtale av vår Drammenske virksomhet, men har utpekt undertegnede til "uformell president" i "syforeningen", -noe undertegnede imidlertid herved må dementere! Det får rekke lenge med "redaktør".....!

NYE kingboiter til Chevrolet 1937/38, samt noen uidentifiserte deler selges eller byttes i annet.

- MARTIN GILJAMSE,  
Vestfossen.

GAMLE KAMERAER eller annet gammelt fotoutstyr kjøpes.

Er også interessert i førkrigsnummer av aviser, tidsskrifter, ukeblader som kan fotostatkopieres for evt. bruk i "Gammelbil-Posten".

- ØIVIND LANGE LAND,  
-box 1081, 3001 Drammen.

● TILSALGS:-

Studebaker 1927, 4-dørs lukket, kr. 3000,-

Opel Kadett 1939, meget bra, kr. 1000,-

Buick 1926, åpen kanadisk 7-s. i deler, kr. 800,-

Opel 1939 varevogn, bra stand, kr. 1000,-

● KJØPES:-

Gammel 10-15 seters buss fra 20-tallet.

- ARILD TH. KARLSEN,  
Lierskogen.

-ring. Ellers er bilen utstyrt med gode dekker 6.00"x16", og trekket innvendig og i setene er også temmelig velholdt. Alt i alt:- et uvanlig godt restaureringsobjekt, -og prisen kan vi prate om!

● Jeg har også en A-Ford motor fra 1930, men da topplokket mangler, selger jeg den for kr. 50,-

● En femtilapp synes jeg også jeg bør ha for en ny CARBER-forgasser, beregnet til CHEVROLET Standard 1936.

- ØIVIND LANGE LAND, box 1081, 3001 Drammen.