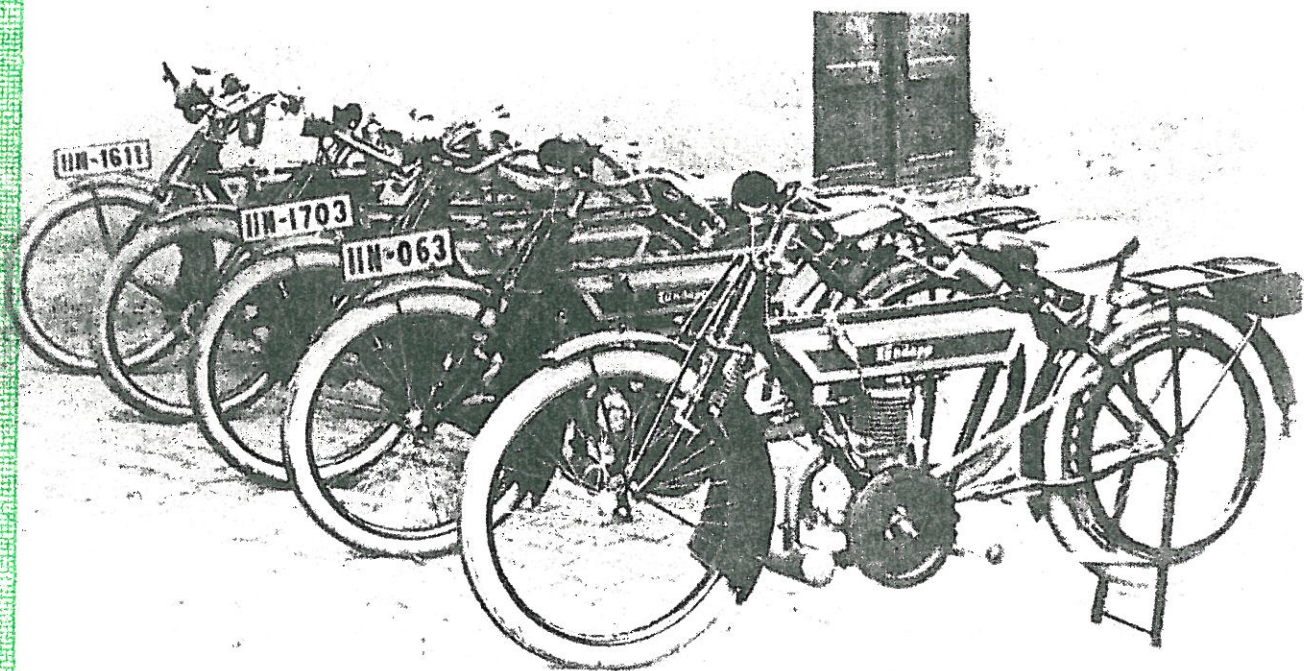


279

motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

- UTKOMMER 10 GANGER PR. ÅR -

Redaktør: Øivind Langeland

Stoff til avisa: "MOTORHISTORIKEREN", postboks 1081, 3001 DRAMMEN.

Henv. om abonnement: "MOTORHISTORIKEREN", postboks 2193, 3001 DRAMMEN.

ABONNEMENT (1979) koster kr. 75,- Benytt postgirokonto 335 45 86

flere klubber:

Kjoretøyhistorisk Forening, Høyomveien 7, 1660 Fredrikstad
Mercedes Benz Klubben-Norge, Boks 540, 1301 Sandvika
Motorveteranene, Boks 1090, 2301 Hamar
Norges Mercedes Benz Klubb, c/o Harald Tønnesen, Boks 341, 4371 Egersund
Norsk Jaguar Klubb, Boks 1748, Vika, Oslo 1
Norsk Land-Rover Klubb, c/o Per Höeg, Ove Jensens veg 8, 1370 Asker
Rogaland Amcar Club, Boks 1030, 4301 Sandnes
U.S. Cars Association, Boks 133, 3051 Mjøndalen
U.S. Car Club - Agder, Boks 83, 4621 Vågsbygd
Valdres Veteranvogners Venner, c/o Odd Ödegård, Creditkassen, 2900 Fagernes
Veteran V.W. Klubben, Boks 75, Røa, Oslo 7

-Er det noen som har opplysninger om SAAB 2-takt og SAAB 4-takt klubbene, Volvo-klubben, og om en veteranklubb på Möre (Stranda?), så skriv til oss!

fra redaksjonen:

Etter at MOTORHISTORIKEREN nr. 1 og 2 foreligger ferdig, må redaktøren si seg positivt overrasket over tilgangen på stoff; vi hadde ærlig talt ikke ventet en slik respons. Allikevel er det grunn til å minne om at vi ennå har 8 nummer igjen av avisen for året 1979 er omme, og disse 8 numrene krever ikke så rent lite stoff for å fylles. Derfor er det ingen grunn til å hvile på laurbærene og slappe av; -spiss blyanten og gå på, - vi absorberer nesten ubegrenset med stoffbidrag...!

En annen ting: - annonser og annet stoff til avisen bes sendes til r e d a k s j ø n e n s adresse (postboks 1081, 3001 DRAMMEN) og ikke til klubbens adresse, da det vil forsinke stoffet. Det er bare rene klubsaker, samt henvendelser om abonnement som skal sendes klubbens postboksadresse.

FORSIDEN

Forsidebildet denne gang burde glede våre mc-entusiaster, som hittil ikke har vært bortskjemt med mc-stoff. Bildet viser en del av Zündapp-fabrikkens prototyper, og takket være Per Løken kan vi i dette nummer innlede en artikkelserie om Fritz Neumeyer og hans livsverk, Zündapp - Werke. Artikkelen finner du på sidene 12-13-14 i dette nummer.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strömsø, 3001 Drammen.
POSTGIROKONTO 3 75 09 24



STYRET:

FORMANN:	Alf Bryhn jr.,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf. -
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000 DRAMMEN,	tlf. 83 68 21
SEKRETÆR:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020 KROKSTADELVA,	tlf. 02 62 40
KASSERER:	Finn Bryhn,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf. 83 26 80
STYREMEDLEM 1:	Tore Woldstad,	Loesmoen,	3300 HOKK SUND,	tlf. 85 20 66
STYREMEDLEM 2:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA,	tlf. -

MEMLEMSKONTINGENT 1979-: KR. 20,-



fra førerretet:

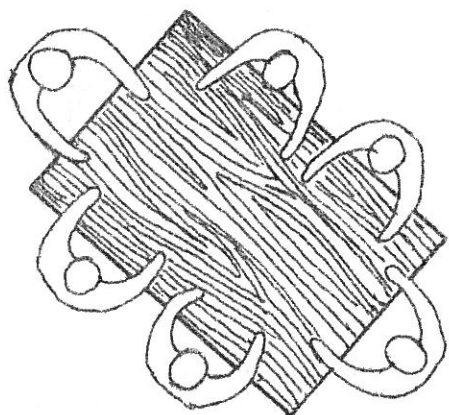
Vel, vinterens mørkeste tid er forbi, og dagene blir atter lengre. Om vi går mot lysere tider på andre områder kan være mer usikkert, men vi får ta det som det kommer. Vi får håpe at vi er ferdig med de "sibiriske" temperaturtilstander vi har hatt i vår del av landet, slik at det blir mulig for noen og enhver å krype ut fra sitt lune og varme hi. Flere av oss har vel en del oppussing og vedlikehold å foreta på våre gamle rullende klenodier for den årlige vårsjekken. Forhåpentlig vil de som fikk mangler på siste sjekk sørge for å utbedre disse, og de som ikke møtte for å vise sitt kjøretøy, har ennå tid til å sjekke og utbedre mangler som måtte finnes.

Forøvrig har vi nylig avviklet vår årsfest på Z-kro; det skjedde som kjent lørdag 20. januar, og det deltok denne gangen 76 mennesker. Atter en gang må vår festkomitee berømmes for en godt tilrettelagt fest, - vi er etterhvert nesten bortskjemte i det henseende. Om jeg nå skal forsøke å referere fra festen, startet det med at komiteens formann -Rolf Viktor- ønsket alle velkommen til bords, og alle tok for seg av de gode fater. Vår forrige formann -Per- ble overrakt en liten hilsen fra klubben for sin gode innsats i den perioden han har fungert.

Da alle var forsynt og Erling hadde takket for deilig mat, fant man sine plasser i de hyggelige lokalene, hvor sprakende peisild sørget for en intim atmosfære. Kort etter spilte 3-mannsorkesteret "Jolly Boys" opp med en god vals, og da var det hele i gang. Først ved 2-tiden på natten ble det oppbrudd, og en sliten festkomitee kunne bli fritatt fra sine plikter. En av Karlsens busser var igjen på plass for å bringe de mange festdeltagere på hjemvei.

På alles vegne retter jeg en takk til festkomiteen for en vel forberedt og godt avviklet årsfest, den føyer seg pent inn i rekken av vellykte arrangementer.

Forøvrig er det nå fremover ettervinteren og våren at styret belaster våre komiteer med arbeidsoppgaver. Nettopp i disse dager forberedes sesongens forskjellige arrangementer, og terminlisten er på det nærmeste klar. Og spesielt er det vel nå den iherdige løpskomiteen som får hendene fulle i tiden fremover med forberedelser. La meg allerede nå henstille til medlemmene om å gi en håndsrekning når det trenges, og gjerne uoppfordret tilby dem assistanse som postmannskap og/eller annen funksjon ved avviklingen av våre løp. At de må ha hjelp vet vi alle, og det er faktisk ganske moro å være med på det hele. Og løpskomiteen, som selv yter en så stor innsats for å gjøre arrangementene knirkefrie, bør slippe å gå tiggergang for å få en håndsrekning når det trengs.....



møter

Som antydnet av redaktøren i siste nr av avisa hadde sekretøren mer enn nok med seg selv og jobben i desember. Nå er imidlertid julestria over, og jeg kan ta meg av fredeligere sysler også.

STYREMÖTET 1 NOVEMBER.

Styremötet den 27. november ble holdt hos undertegnede. Tilstede var foruten et fulltallig styre også Arild Karlsen og den tidligere formannen, Per Løken.

MEDLEMSMÖTET 5. DESEMBER

Det påfølgende medlemsmöte var tirsdag 5. desember. Formannen hadde ikke lagt opp til noe annet enn et rent kosemöte. Som vanlig var det bra frammöte, og denne gangen altså ingen spesialister på talerstolen.

Per Løken hadde med seg to filmer igjen som han var innom Statens Filmcentral etter. Det var del tre og fire i serien om Racerbilens historie. Denne gangen så vi fra 30-årenes billöp hvor Mercedes, Auto Union og Alfa Romeo, og førere som Louis Chiron, Hans Stück og Tazio Nuvolari knivet om førsteplassene.

En ny norsk veteranbilbok er kommet på markedet. Det er Dag Rørsletts "Veteranbiler i Norge", og den ble framvist og fikk bra skryt av formannen. Boka tar for seg rundt femti gamle biler i norsk eie og forteller litt om hver av dem. Illustrasjonene som følger hvert kjøretøy er av meget høy kvalitet både i farger og sort/hvitt. Det har sneket seg inn et par feilaktige opplysninger, men etter mitt skjönn er det en alle tiders bok. Og så er den norsk, helnorsk.

Formannens nysgjerrighet er som vanlig ikke til å styre. Igjen måtte de nye opp med handa, og si hva de hette og hva de måtte ha av gamle biler o.l. Denne gangen var det to ferske fjes.

Etter utlodningen, som forövrig er en gjenganger på mötene, ble det auksjonert bort en pappeske med godt brukte fordelerlokk, og klubbkassa ble tjue kroner rikere. Med det var kvelden omme, og formannen önsket hver og en god jul og vel hjem.

I romjula hadde vi alle nok med den, så derfor ble det ikke sammenkalt til styremöte för årets förste medlemsmöte.

MEDLEMSMÖTET 2. JANUAR.

Det var bitende kaldt, närmere tredve enn tjue kuldegrader. Men allikevel, motorhistorikerne dukket opp, og etter hvert var det bare sånn passelig albuerom igjen.

Sånn ved halv åtte-tida sa formannen velkommen og godt nyttår i et godt og varmt mötelokale. Vi fulgte forrige mötes opplegg: Litt surr fra formannen, en film medbragt av Per Løken. Filmene blir forövrig vist ved velvillig og gratis utlån av Nedre Eiker Fritidskontors fremviser. Så er det kaffepause med tilhörende skravling, utlodning og film igjen. Her må vi ikke glemme vår etter hvert så eminente maskinist, Björn S. Nilssen. Han har etter hvert opparbeidet seg til å bli en habil sådan (det må jo være artig för han å kjöre noe også...) og filmene går fra begynnelse til slutt uten kluss.

Formannen refererte et jule- og nyttårsönske fra våre danske venner i Nordjysk Vintage Motor Klub med innbydelse til löp der nede i sommer. Man ble enige om å gå inn för löpet som går av stabelen den 26. august (söndag). Vi vil i år prøve på en ordning med felles innkvartering på en kro ell. likn. Mer om dette senere.

Filmene denne gang var nr 5 og 6 i serien vår, og tidsepoken går fra 1940 til 1950 så nå har bilene fått en respektabel fart over lerretet.

(forts. side 5)

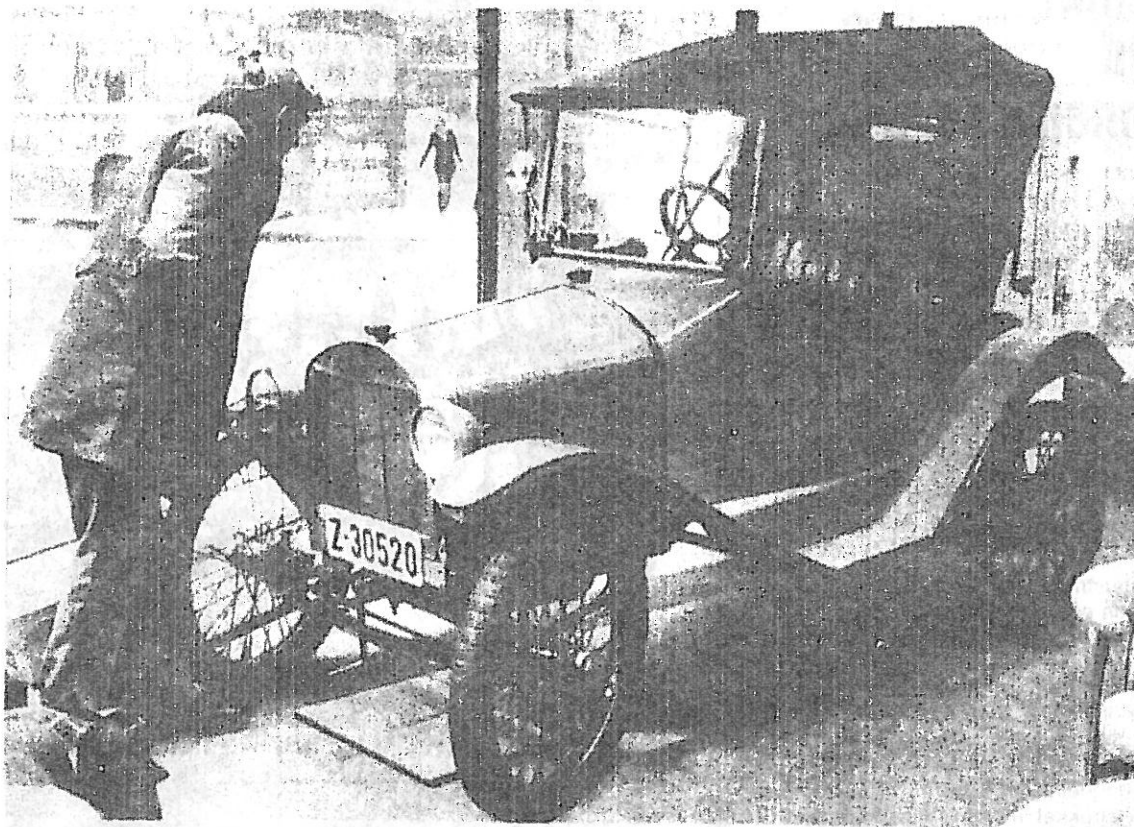
MEMLEMSMÖTET (forts.)

Vår kaffekokende og festende komite med Rolf Viktor i spissen, kunne fortelle at den forestående årsfesten var i rute, og når dette leses er vel mange av oss en festlig opplevelse rikere.

Formannen var litt "brå" i avslutningen denne kvelden. Han tok til å myse på klokka før den var slått kvart over ti. Mulig han var redd for gikta.

Finn.

Sakset fra pressen:



En i Drammen og bare en til i hele verden

Bilinteresserte kan nå glede seg over synet av en meget sjelden bil som står utstilt i Sparebankhuset i Drammen. Det er en skinnende rød Trumbull, 1915 modell. Den velrestaurerte toseters bilen med ekehjul, krom og høyre ratt, er den eneste av to eksemplarer i verden. Den ene befinner seg i Australia og den andre eies av Arthur Moe i Skoger. Veterantvognen som har deltatt i en rekke løp, er verdt ca. 200.000 kroner og er i kjørbar stand slik den står. Bilen vil bli å finne i Sparebanken Drammen i minst to uker fremover.

Dette klippet har vi hentet fra Drammens Tidende og Buskeruds Blad for desember 1978. Bildet er for så vidt interessant nok, og at bilen stilles ut i banklokalet er også et morsomt PR-innslag. Men journalisten (enten han nå er proff eller ikke) burde spart oss for den verditakseringen av bilen som står i bildeteksten, både fordi han ikke har rede på slikt og fordi denslags i vesentlig grad er med på å skade veteranbilhobbyen for de av oss som ikke er spekulanter!

90 ÅR SIDEN BERTHA BENZ LAGET BILREVOLUSJON

Stjal mannens oppfinnelse og dro på langtur med sønnen

● Selv om det er menn som Carl Benz, Gottlieb Daimler, og Armand Peugeot som i historiebøkene får æren for den bilrevolusjon vi har opplevd de siste 90 årene – er det en kvinnelig pionér som først viste verden at bilen var noe mer enn et merkelig leketøy for mannfolk.

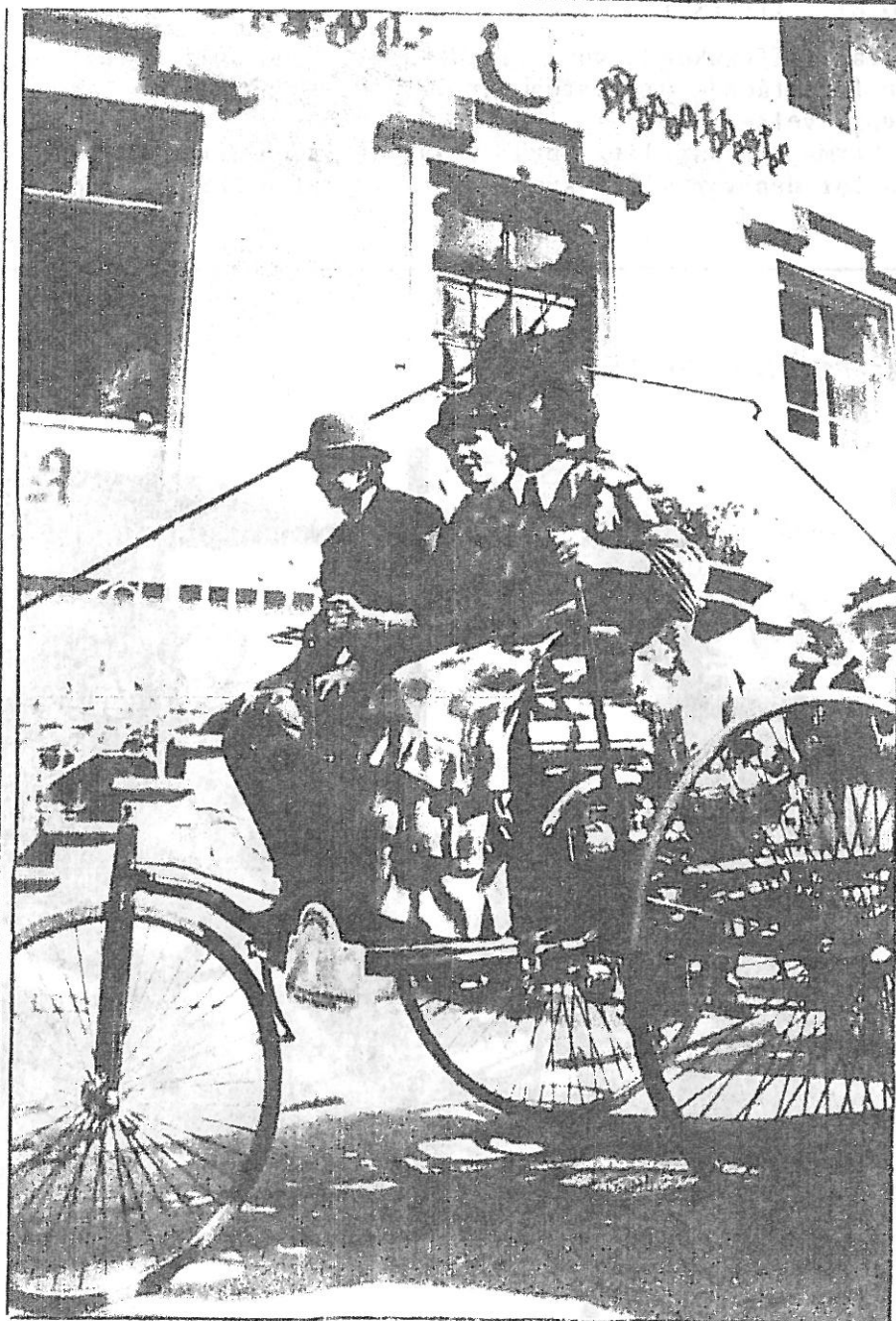
Og kvinnen var ingen ringere enn Carl Benz' 39 år gamle hustru Bertha. En augustmorgen i 1888 listet hun og de to sønnene Eugen (15) og Richard (13) seg ut i verkstedet og «stjal» mannens oppfinnelse. Før han våknet var fru Bertha og de to guttene et godt stykke på vei fra Mannheim til Pforzheim – trukket av en 1-sylindret motor med 0.88 putrende og rykende hestekrefter...

Apotek som bensinstasjon

● Mange mener at denne historiske bilturen på ca. tyve mil også åpnet Carl Benz' øyne for bilens enorme muligheter.

Det er en av grunnene til at veteranbilorganisasjonen i Vest-Tyskland hvert år minnes fru Bertha's biltur med et løp som i forbindelse med 90-årsjubileet hadde samlet hele 170 deltagere, blant annet nordmannen Øivind Mehn-Andersen fra Bergen.

Blant de mange poster som skulle passerer var apoteket i Wiesloch der fru Bertha 90 år tidligere hadde stoppet for å få



En Benz fra 1888, av samme modell som den fru Bertha Benz benyttet på sin historiske ferd. Den kjørte noen paradestrekninger under jubileumsløpet på veier som har forandret seg like meget som bilen selv i løpet av disse 90 årene.

drivstoff. Bensinstasjoner var som rimelig kan være ikke «oppfunnet» ennå.

Hattenål og strøpebånd

● Ferden gikk over stikk og stein, og det skal ikke stikkes under det luftige førersetet at fru Bertha og hennes to fartsglade poter, som i kompaniskap hadde overtalt sin mor til galskapen, møtte mange tekniske problemer underveis.

Men like sikkert som at nøden lærer «nøgen kvinde at spinde», løste fru Bertha vanskelighetene med det hun hadde for

hånden. Den lange, moderne hattenålen ble brukt for å fjerne rusk fra et tilstoppet bensinrør og med strøpebånd ble en kranglete drivrem reparert.

Hos en skomaker i Bauschlott fikk slitte bremsklosser nytt lærbelegg.

Uten lanterner

● Det var begynt å bli mørkt da de tre rullet inn i Pforzheim med en topphastighet på ca. 16 km/t – og kunne telegrafere hjem til den engstelige og arge far at alt var vel og hjemturen ville finne sted

om ikke lenge. Om natten kunne man ikke kjøre fordi bilen manglet lanterner. Dette var jo før både gødelampen og grammofonens dager.

Det sies at Carl Benz etterat sinnet hadde lagt seg, var svært stolt av de tre «biltyvene» som vendte hjem etter den historiske bilturen, fortsatt på kjøretøyets tre hjul...

Derimot var ikke alle gode borgere underveis like henrykt. Og en bonde som i undring stoppet opp foran Bertha's kjøretøy mumlet at «nå kan vi vel slå ihjel gampene våre»...

~ og så smalt det!

Mandag 3. februar 1936 var ingen god dag for eierene av de to Osloregistrerte bilene A-7535 (en 1934-mod. 4-dørs Dodge sedan) og A-14544 (en ca. 1000 kilos lastebil som ser ut av bildene å være en Chevrolet fra rundt 1930). På våt nysnø tørnet nevnte biler sammen i Lierbakkene drøye 100 meter ovenfor Sommerro gård, med derpå følgende konsekvenser. Lastebilen som var på vei i retning mot Oslo (og forøvrig tilhørte et Oslo-firma ved navn Alf Mortensen) lå riktig plassert på høyre side av veien og var behørig utstyrt med kjettinger på bakhjulene. Føreren av Dodge'n kjørte med sommerdekk uten kjettinger og må ifølge skissen på politidokumentene ha fått vanskeligheter med herredømmet over bilen nedover bakkene, - i hvertfall har han havnet over i venstre veibane. Lastebilens fører forsøker å unngå kollisjon ved å kaste bilen over på venstre side av veien, men blir allikevel truffet på høyre side av fronten av den møtende Dodge'n, og puffes ut av veien og gjør rundkast ut skråningen hvor den blir liggende med hjulene i været nede på jorden.

Dodge'n slipper heller ikke "ustraffet" unna smellen, - det går særlig ut over høyre forskjerm og høyre forhjul, men den blir tross alt stående der en bil helst skal befinne seg: - nemlig på veien. Kjørbar var den imidlertid ikke etterpå, forhåpentlig ble de det senere, begge bilene, etter et verkstedbesøk.

Denne motorhistoriske hverdagstragedie fra 43 år tilbake i tiden kan MOTORHISTORIKEREN nå bringe, takket være Arild Karlsen som har fått lov å snøke i arkivet til lensmannen i Lier.....



A-7535

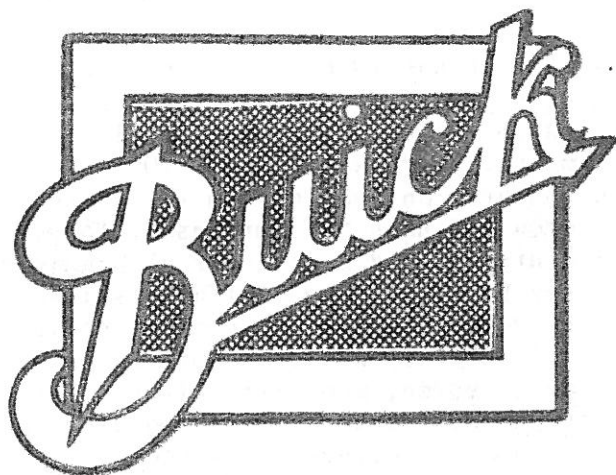


A-14544

Kvalitetsverktøy til halv pris!

Det foreligger nå et enestående tilbud på kvalitetsverktøy til halv pris fra firma Haakon Lunde A/S, Storgt. 24, OSLO I. Verktøyutvalget omfatter bl.a. et utall fastnøkler, ringnøkler, stjernnøkler, kombinasjonsnøkler, slagknøkler, ventiltknøkler, start & blokknøkler, enkle piper, pipesett og utstyr, momentnøkler, spennhåndtak, vripinner og annet. Tilbudet er formidlet til MHK-DRAMMEN gjennom Jan Tølfshy, som hadde med en 11-siders spesifisert prisliste. Det er ½-parten av listepreisen som gjelder (!), og prislisten beror hos styret, om noen vil se

75
ÅR
MED



OVERSATT AV TORE ØDEGAARD, SANDEFJORD

Ingen bilfabrikant som eksisterer i dag kan se tilbake på en mer prestisje-preget fortid enn Buick Motor Division, som feiret sitt 75 års jubileum i 1978. Få bilprodusenter kan se tilbake på flere nyheter innen bilindustrien enn Buick: toppventil-motor, første hardtopp-modell, blinklys, farget vindusglass og trinnløs automatisk gearkasse, for å nevne noe.

Ingen produsent kan se tilbake på en slik fornem liste over industrigenier som har vært ansatt i samme firma: William C. Durant (grunnleggeren av General Motors), Walter P. Chrysler (grunnleggeren av Chrysler Corporation), Charles W. Nash (grunnleggeren av Nash Motor Company, nå American Motors), Louis Chevrolet (kjent racerkjører for Buick), og Harlow H. Curtice (ble senere president i General Motors), alle er de en del, og et produkt, av Buick Motor Division og dens stolte fortid.

Selv om Buick's gode rykte for det meste kommer av dens evne til å bygge førsteklasses biler, har det i dets 75 årige virke også bygget en mengde av forskjellig militært utstyr til to verdenskriger.

Det hele begynte i 1903, 10. september for å være helt nøyaktig, da en gruppe av forretningsmenn fra Flint, ledet av James H. Whiting, lånte \$. 10 000,- fra en lokal bank, og kjøpte det nærmest konkursrammede Buick Motor Company, og flyttet det til Flint. Dette er antagelig det viktigste enkeltstående lån i dette distriktets historie, da det ikke bare bragte Buick til Flint, men siden også gradvis General Motors, som i dag skaffer arbeide til omtrent 75 000 mennesker i dette området.

David Dunbar Buick, mannen som lånte sitt navn til det hele, var en forvirret rørlegger og oppfinner fra Detroit. Vi vet dessverre ikke så meget om denne mannen som vi skulle ønske. Vi vet at hans familie bragte ham til Amerika to år gammel i 1856, fra Skottland. Mer enn 80 år senere da Buick Motor Division lette etter hans families våpenskjold (brukt for første gang på 1937-modellene) fant de ut at den korrekte stavemåten for navnet var BUICK. Hvordan og hvorfor det ble forandret til BUICK, vet man ikke.

Bare 13 år gammel var David Buick en flink mekaniker, og han arbeidet med -og utviklet - en metode som gjorde det mulig å få porselen til å bli hvitt. I 1900 solgte han sin del for \$. 100 000,-, og det var mye penger på den tiden.

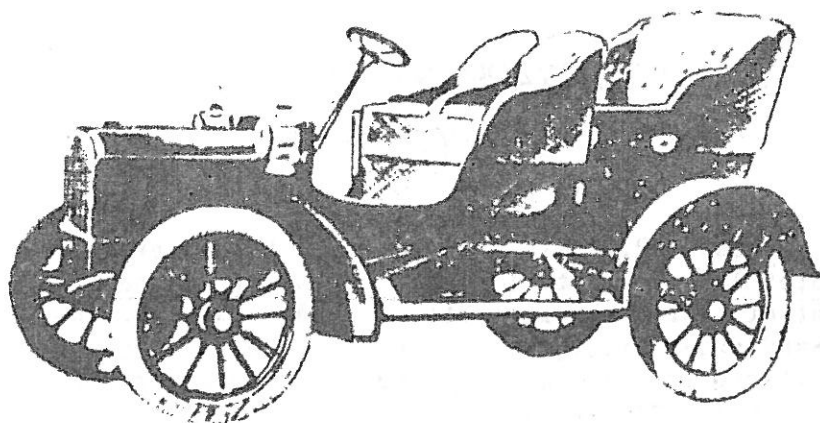
Etter dette startet Buick å eksperimentere med forbrenningsmotorer. Han utviklet toppventilmotoren som har vært Buick's varemerke siden dengang. Blant ingeniørene som hjalp Buick var den energiske Walter Marr, som senere ble Buick Motor Company's første sjefsingeniør. Støttet av brødrene Briscoe, grunnla David Dunbar Buick "Buick Motor Company" den 19. mai 1903. Fra denne spede spire har Buick Motor Division sin opprinnelse.

Det famlende Buick Motor Company fikk snart finansielle vanskeligheter, og høsten 1903 fikk James H. Whiting overtalt sine kompanjonger i "Flint Carriage Company" til å kjøpe Buick Motor Company og bringe det til Flint. Flint var da senter for hestekjerreprodusenter, og hadde bl.a. verdens første hestekjerrefabrikk.

Buick-bilen gjorde seg for første gang bemerket i 1904, da sønnene til David D. Buick, - Marr og Tom - kjørte til Detroit og tilbake for å bevise bilens pålitelighet. Den sommeren ble den første Buick-bil solgt til en psykiater i Flint, Dr. Franklin Hills. Flere biler ble laget, og mange var under bygging da det på nytt oppstod finansielle problemer. Med sine eksperimenter og tester hadde David D. Buick lånt penger hos de fleste av Flint's utlånsinstitusjoner. Det ble sagt at hvis Buick Motor Company gikk konkurs, ville også hele byen Flint gjøre det. Nå dukket redningsmannen opp, en av Flint's største playboy'er og mest fremgangsrike hestekjerrebyggere, William Crapo Durant.

Durant forutså at bilindustrien ville knuse hestekjerreindustrien, så han investerte en halv million dollar i Buick Motor Company, og tok kontroll over firmaet i november 1904. Durant var en fremragende salgsmann og fikk hurtig hjulene til å rulle igjen i firmaet. Nye karosserityper ble introdu-

sert, og i 1907 kom Buick ut med sin berømte "modell 10", en treseter med det tredje setet plassert bak, som etterhvert ble kalt "svigermorsete". Bilen med dens sølvgrå farge, ble kjent under navnet "Den hvite strek". Den ble øyeblikkelig publikums-favoritt, og ble solgt for \$ 850, var 700 kilo tung, velutstyrt, og hadde en 18 hk 4-sylindret motor. Takket være "The White Streak", eller "Den Hvite Strek" føk Buick opp på første plass på salgsstatistikken i USA i 1908 med 8.820 biler.



BUICK 1904.

Produksjonen økte i 1910 til hele 30.525 biler. Det var på denne tiden Buick tok en viktig beslutning: Skulle det sette alle sine resurser inn bak "The White Streak", og videreutvikle denne "lavprisbilen"? Noen tilrådte dette, mens andre innen styret anbefalte Buick å gå ut av "lav-pris-markedet".

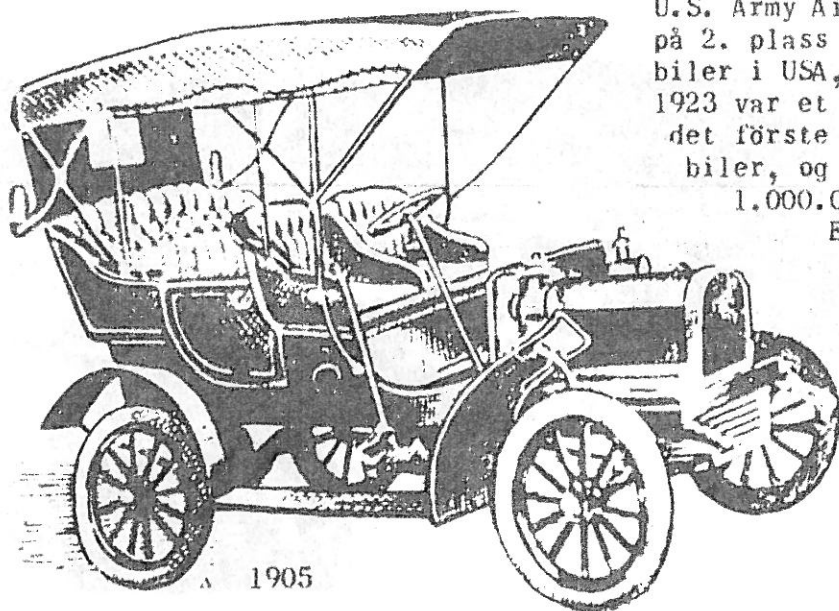
De som var for det siste alternativet seiret, og i 1911 ble "modell 10" tatt ut av produksjon. En liknende bil ble tilbudt, men den ble gitt en mindre del av produksjonskapasiteten. En annen omstendighet påvirket også denne avgjørelsen. I 1908 hadde Durant grunnlagt General Motors, med Buick som hjørnestein. Han brukte overskuddet fra salget av Buick-biler til å kjøpe Oldsmobile, Cadillac, Oakland (nå Pontiac) og mange andre små firmaer. Dette var et utslag av Billy Durants ekspansjonsideer, å dekke alle spektrere, slik at General Motors kunne konkurrere på alle markeder og prisnivå.

Selv om Durant's interesse nå gjaldt General Motors som en enhet, var Buick fremdeles den store "pengemakeren" i selskapet. I 1916 bygget Buick nesten 125.000 biler, og var USA's tredje største bilprodusent. Buick holdt også denne posisjonen i 1917, til tross

for det faktum at store deler av produksjonen var tanks til Storbritannia og Liberty-fly til U.S. Army Air Corps. I 1921 hoppet Buick opp på 2. plass når det gjalft antall produserte biler i USA, men ned igjen til 3. plass i 1923. 1923 var et historisk år for Buick. Det var det første året produksjonen oversteg 200 000 biler, og det var i 1923 at Buick nr.

1.000.000 ble bygget.

Et av momentene som var med på å skape et så godt salg av Buick-biler for 1.verdenskrig var firmaets iherdige innsats på bilracefronten. Buick var noen av de raskeste bilene på denne tiden, og Billy Durant visste å dra nytte av den fordelene.



1905

(forts. i neste nummer)



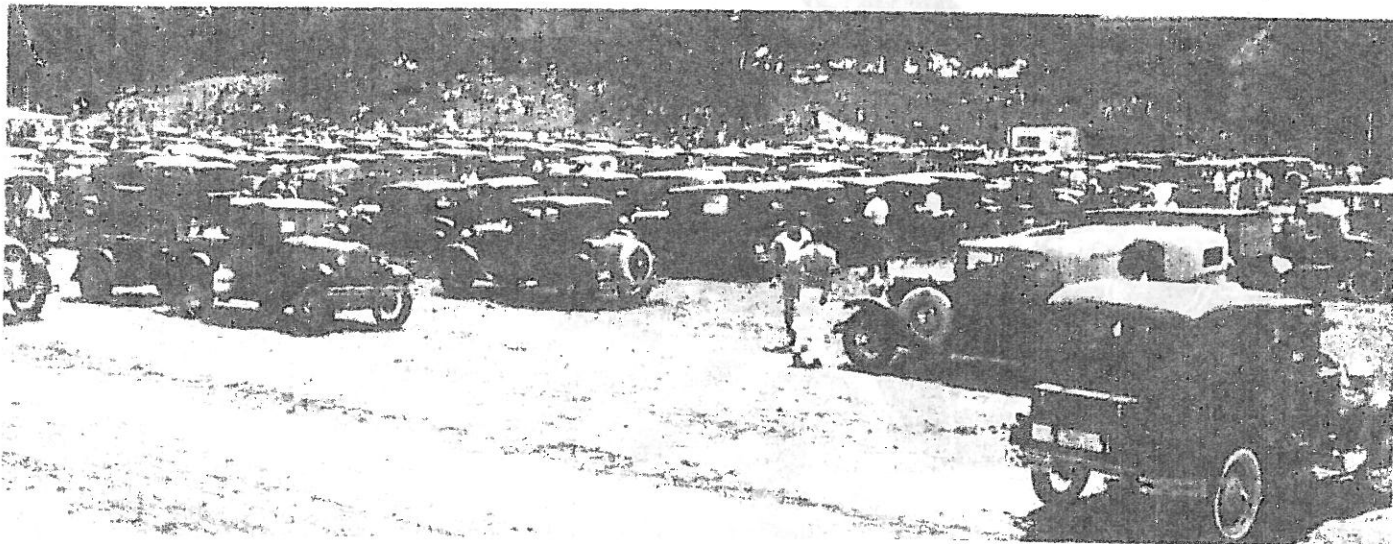
GRENSETREFF 1978 i Dearborn, U.S.A



EN REISERAPPORT AV TORE WOLDSTAD
(2.DEL)

TORS DAG 22. JUNI. Etter noen kilometers kjøring fra vårt hotell, kom vi til byttemøtet like ved hotell Hyatt Regney hvor mange av A-Ford deltakerne var innkvartert. Det var et mektig syn som møtte oss på parkeringsplassen. Så mange A-Forder hadde vel ingen skandinaver tidligere opplevd å se på en gang. Byttemøtet var i full gang, boder var satt opp for salg av gamle og nye deler. Her kunne en finne faktisk talt alt av nye deler til en A-Ford. Av gamle originaldeler var det heller dårlig utvalg, men det ble tatt med hjem til Norge godbiter som horn, lykter, svigermørslokk o.s.v. Det var også tilbud av restaurerte og urestaurerte biler til salgs. Etter en lang dag sammen med alle disse godbiter, gikk ferden til Greenfield Village, (en museumspark like ved Henry Ford museum) hvor det ble servert middag og en orientering om National Meet. Alle skandinavene var heldige og fikk plass i A-modeller på turen som startet neste dag. Helge Lundby og jeg fikk plass i svigermorsetet på 1931 Coupe til Jack Day m/frue. Løpet var lagt opp rundt Fords eiendommer. Vi kjørte gjennom River Rouge fabrikken (A-modellens fødested). Det var ikke lagt opp noen prøver i løpet, antagelig av praktiske grunner, da det var 760 startende biler. Vi kjørte i en samlet kolonne. Veiene var avsperrert i alle gatekryss av politiet. Turen forløp uten problemer fram til Fort Wayne hvor bilene ble stilt opp i rekke og rad. Etter en herlig bokslunch ute i det fri, fikk vi anledning til å bese alle de topp restaurerte bilene. Det var svært mange typer som vi tidligere bare hadde hørt snakk om, og noen og enhver ble blanke i øynene. Etter utflukten skulle vi i bankett på Fairlane Manor hvor det ble servert middag for 2 000 personer. Her ble det delt ut påskjønnelser, holdt taler, og underholdt med orkestermusikk. Den tradisjonelle skandinaviske radiatorkappe med alle grensetreff-emblemene ble overrakt til arrangørene.

Lørdag skulle bedømmelsen av A-modellene gå av stabelen på Greenfield Village. Her var mange spesialister som dommere, og hver minste detalj ble notert. Det var mange topp restaurerte biler, og vurderingen var neppe noen lett oppgave. Til slutt var det bare små detaljer som skilte bilene.
(forts. neste side)



En 1929 Town Car ble totalt best. Etter å ha beskuet "vidundrene", sitter en igjen med det inntrykk at bilene ikke kan bli finere. Noen av dem er nok overrestaurerte med sparsklade rammer og dobbelt sett med ekstrauststyr. Dette er noe som amerikanerene i de senere årene har begynt å trekke for i bedømmelsene.

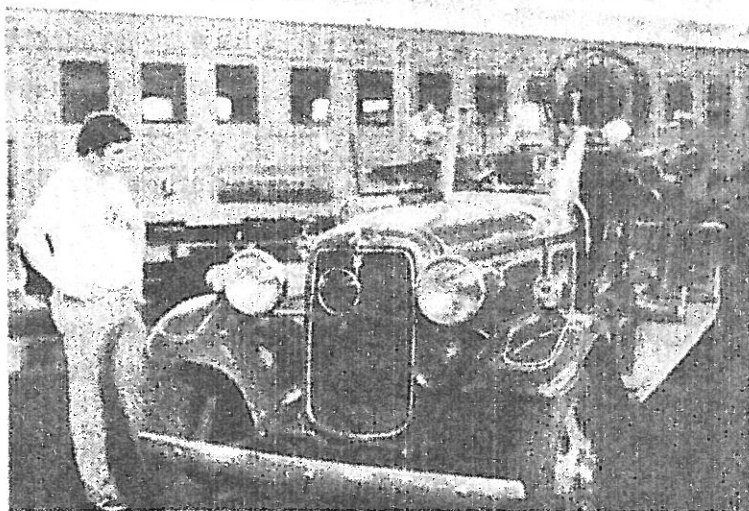
Søndag var siste dag i Dearborn, og vi måtte besøke de stedene som vi ikke hadde rukket å bese tidligere. Vi reiste til Henry Fords hjem som var åpent for omvisning. Dette vakre hjemmet var et besøk verd. Deretter besøkte vi Henry Ford museum, som var så stort at en kunne gå der i flere dager for å få med alt. Tiden begrenset det slik at vi bare rakk å se bilavdelingen. Dette var et museum som alle bilinteresserte burde se og oppleve. Om kvelden kom George DeAngelis og viste oss film av Fords første bil, Quadrisykkel fra 1896. DeAngelis bygde i 1960-årene to kopier av denne bilen. Disse fikk vi også se på film.

Kvelden ble avsluttet med den velkjente amerikanske hamburgeren og cola, og tankene gikk tilbake til de siste dagers aktiviteter rundt Forda eiendommer. Da går det opp for en hvilken gigantisk utvikling som har skjedd siden pioneren startet sin produksjon.

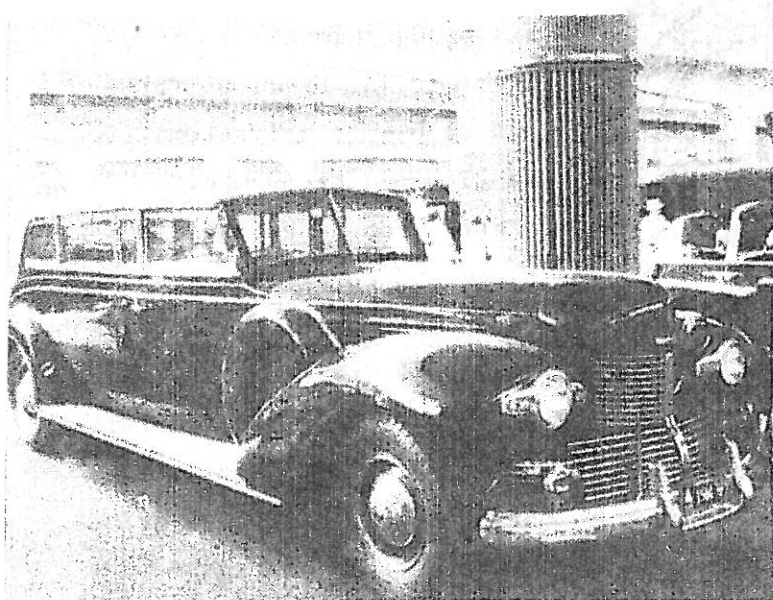
Snadder fra Henry Ford Museum. Bildene har vi fått låne av Ola Hegseth i Early Ford V8 Club.



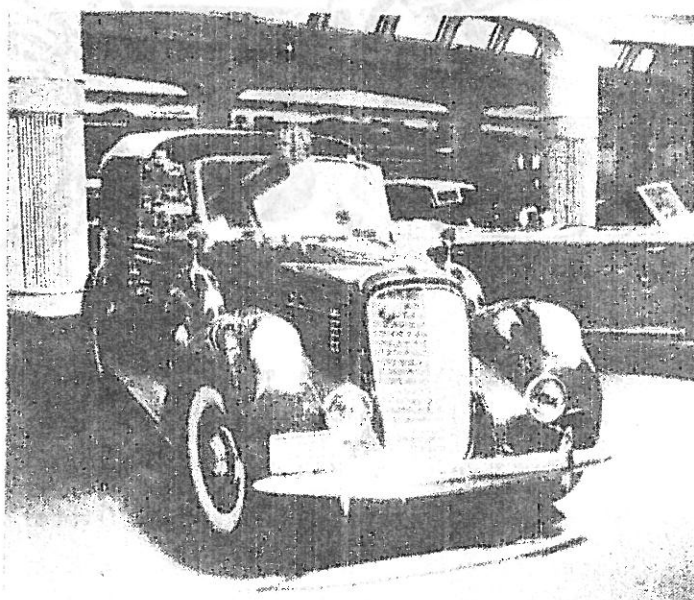
1939 Ford Convertible Coupe og 1937 Ford Sedan.



Ola Hegseth beundrer en 1932 Ford Fire-Truck.



1939 Lincoln "Sunshine Special" brukt av Franklin D. Roosevelt, og senere av Harry S. Truman.



Lincoln serie K med spesialkarosseri, tilh. det engelske kongehuset, brukt ved besøk i Amerika.



FRITZ NEUMEYER og ZÜNDAPP - werke (1.)

OVERSATT OG TILRETTELAGT AV PER LØKEN

Over 60 år har gått siden Fritz Neumeyer grunnla Zündapp-Werke i 1917.

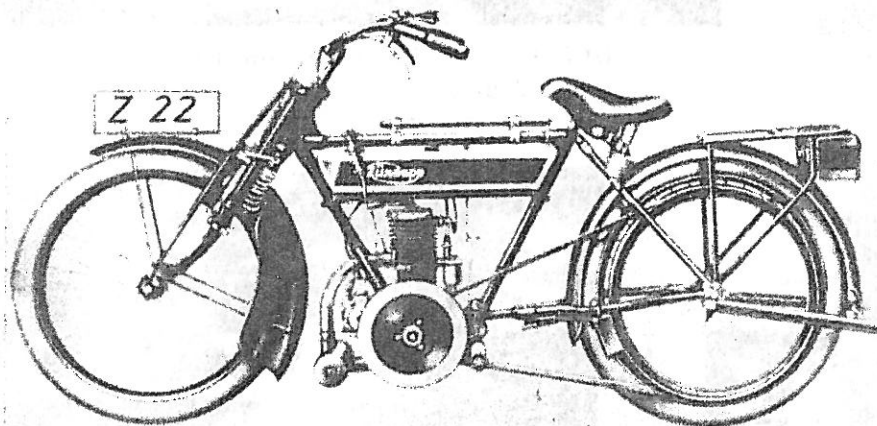
Rundt 2.1/4 millioner kjøretøy, nære 3 millioner kjøretøy-motorer, båtmotorer, gressklippere og flere andre produkter har i disse årene forlatt fabrikkene.

Som de fleste vel kjenner til (?) har Zündapp også bygget en rekke bilmodeller, mer eller mindre vellykkede. Terrenggående kjøretøy har de bygget, likeledes flymotorer. Men selvfølgelig, mest kjent er de for motorsyklene, og for oss motorhistorikere er det vel disse som er av størst interesse.

Det skulle imidlertid gå 4 år før Neumeyer hadde prototypen til den første motorsykkelen klar: "Motorsykkelen for alle" som den ble kalt på folkemunne.



Dr. Fritz Neumeyer.



Z 22 som modellen het offisielt kom på markedet i 1922. Den var utstyrt med ensylindret motor, ingen gearkasse, og reimdrift. Felgbrems foran, brems på reimehjulet bak og halvautomatisk smøring med håndpumpe.

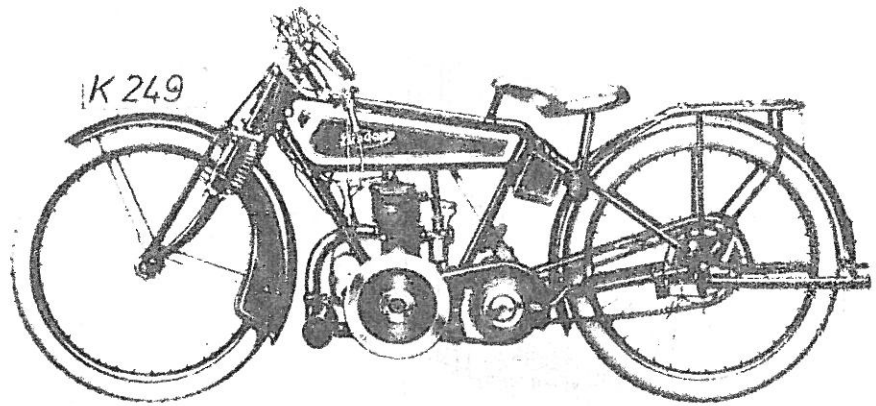
Forut for denne modellen lå flere års forskning. Neumeyer hadde ikke ønske om å bygge

store, tunge og kostbare maskiner. De skulle være enkle, rimelige i drift og rimelige å vedlikeholde, slik at alle skulle kunne ha sin motorsykel. Mangelen på fremkomstmidler var fremdeles stor i Tyskland etter kapitulasjonen i 1918! Z 22 led imidlertid stort under mangelen på gearkasse. Derfor kom Zündapp på markedet allerede samme år med en identisk sykel under betegnelsen Z 2 G, men denne gang med 2-trinns gearkasse. Gearet kunne enkelt bygges inn i Z 22. Begge maskinene ble også levert i "sport" utgave. Slagvolumet var da øket fra standard 211 cm³ til 249 cm³. Spesielt sportslige var vel

begge disse syklene, da de måtte løpes igang.

Først i 1924 lanserte Neumeyer en modell med kick-starter, den såkalte K 249.

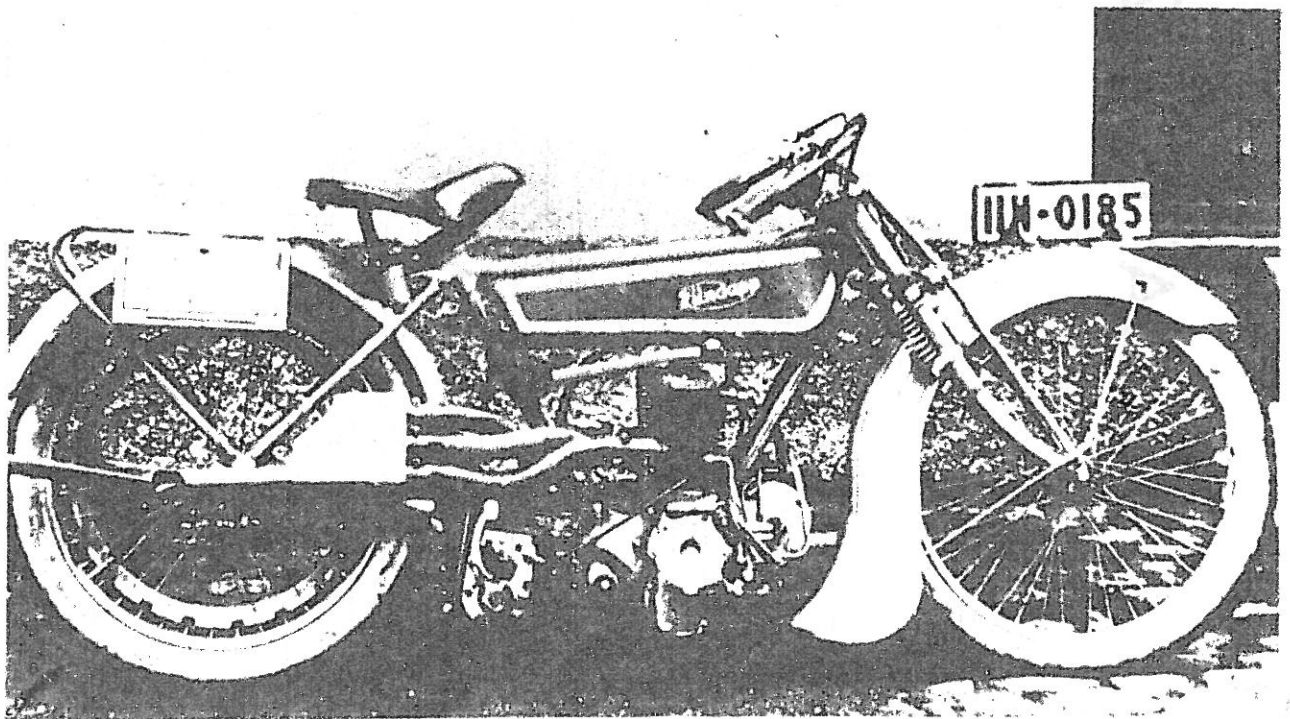
K 249 var en avansert sykkel i forhold til sine forgjengere. Den hadde 3-trinns gearkasse, kjededrift og helautomatisk smøring av motoren. Bakhjulsbremsen var nå bygget inn i navet, da reimhjulet var borte. Zündapp nr. 10 000 ble bygget i 1924 og var nettopp en K 249.



Forut for K 249 fantes en modell Z 249. Dette var i

realiteten en K 249 med reimdrift og de gamle 24 x 2,25 hjulene. Nærmere opplysninger om denne maskinen foreligger imidlertid ikke.

Selv om Neumeyer allerede på et tidlig tidspunkt hadde uttalt at hans sykler skulle være enkle på alle måter, eksperimenterte han allerede i 1923 med større og tyngre maskiner. En spesielt interessant prototyp ble bygget, vesentlig på deler fra serieproduserte maskiner. Det var en tresylindret maskin, eller for å være korrekt, en tre-motors maskin. Tre motorer på rekke, montert på tvers i rammen, med en underliggende mellomaksel til gearkassen, og reimdrift til bakhjulet. Bemerkelsesverdig i 1923 er også den enorme forskjermen. Sykkelen ble ikke satt i produksjon.



På neste side tekniske data på Zündapp's tidligste maskiner. Artikkelen fortsetter i neste nummer.

ZÜNDAPP 1921-25

Modellbetegnelse	Z 22	Z 2G	Z 249	K 249	K 211
Byggeår	1921-24	1922-24	1923-24	1924-25	1924-25
Firetakt/totakt	2	2	2	2	2
Sylinderantall	1	1	1	1	1
Sylinderarrangement	stående	stående	stående	stående	stående
Slagvolum	211	249	249	211	211
Boring/slag	62/70	62/70	62/82,5	62/82,5	62/70
Effekt ved turtall	2,25/2600	2,25/2600	2,75/2600	2,75/2600	2,25/2500
Smøring	Særskilt oljesystem	Særskilt oljesystem	Særskilt oljesystem	Særskilt oljesystem	Særskilt oljesystem
	Halvautomatisk	Halvautomatisk	Aut. og Håndpumpe	Aut. og Håndpumpe	Aut. og Håndpumpe
Forgasser	1 Schieber	1 Schieber	1 Schieber	1 Schieber	1 Schieber
Tenning	Fast magnet	Fast magnet	Fast magnet	Fast magnet	Fast magnet
Lys	-	-	-	-	-
Gearkasse/ særskilt/ i blokk	-	Særskilt	Særskilt	Særskilt	Særskilt
Primærdrift	-	tildekket kjede	Delvis tild. kjede	Delvis tildekket kjede	Delvis tildekket kjede
Clutch	-	1 korklamell	1 korklamell	1 korklamell	1 korklamell
Gearkassetype	-	klo	klo	klo	klo
Antall gear	-	2	2/3	3	3
Gearsjaltning	-	Hånd	Hånd	Hånd	Hånd
Sekundærdrift	3/4" kilereim	3/4" kilereim	3/4" kilereim	kjede	kjede
Starter	-	-	-	kick	kick
Rammetype	Rør og smidd	Rør og smidd	Rør og smidd	Rør og smidd	Rør og smidd
	sveiset og skrudd	sveiset og skrudd	sveiset og skrudd	sveiset og skrudd	sveiset og skrudd
Forgaffel	Druid Rørgaffel	Druid Rørgaffel	Druid Rørgaffel	Druid Rørgaffel	Druid Rørgaffel
Dekkdimensjon	24x2,25	24x2,25	24x2,25	26x2,25/2,5	26x2,25/2,5
Bremser	Felgbrems foran	Felgbrems foran	Felgbrems foran	Felgbrems foran	Felgbrems foran
	Reimhjulbrems bak	Reimhjulbrems bak	Reimhjulbrems bak	Innv. trommelbr. bak	Innv. trommelbr. bak
Sete	Lårsadel m/ 2 fjærer	Lårsadel m/ 2 fjærer	Lårsadel m/ 2 fjærer	Lårsadel m/ 2 fjærer	Lårsadel m/ 2 fjærer
Tankinhold bensin/olje	6/1,5	6/1,5	6/1,5	6,5/1,5	6,5/1,5
Vekt	60	73	75	76	75
Topphastighet	57	57	70	75	65
Bensinforbruk l/100 km	2,25	2,25	3,5	3/0,5 olje	3/0,5 olje

FRA U.S.A TIDLIG PÅ 1920-TALLET: 10 bud for bilkjørere

1. Kjör på höire side av veien. - Den er like god som venstre.
2. Slå ned farten når du nærmer dig et veikryss - det er næsten like farlig som en jernbaneplanovergang.
3. Vær opmerksom for barn. Du kan aldri vite hvad de vil gjøre og du har skylden hvis du kjörer på et av dem.
4. Forsök å hjelpe trafikkonstabelen istedenfor å hindre ham. Han er der til ditt beste og han har en sur jobb.
5. Les og adlyd varselsignaler. De er ikke satt op for dekorasjon.
6. Lær å respektere jernbaneplanoverganger og nærm dig dem med den ytterste forsiktighet.
7. Ikke stol på andre förere. Det faktum at du hadde kjörerretten bringer ingen tilbake til livet - minst av alle dig selv.
8. Når du skal stoppe din vogn for en stund, så sett den et sted hvor den kan sees fra alle kanter - ellers kan stoppen bli lenger enn du hadde tenkt.
9. Å kjöre med stor fart rundt hjörner eller i uoversiktlige kurver er den sikreste vei til sykehuset.
10. Kjör ikke forbi en stoppet spörvogn eller omnibuss. En dag vil domstolen kalle det mord.

SMÅ KLIPP FRA HISTORIEN

SIKRING AV "MYKE" TRAFIKANTER

Etter byen New Yorks nye trafikkregler i 1927 hadde motorvogn stoppeplikt for fotgjengere på alle gategryss uten særskilt trafikkontrol. Derimot beskyttet ikke reglene de fotgjengere som krysset gaten utenfor gatekryssene eller som plutselig styrtet ut i kjørebanelen.

VEIDЕККЕ AV RUJERN, PARIS 1928

En større vegstrekning ved Paris blir belagt med rujern-terninger. Omkostningene er større enn for stendekke (brolegning), men "jernstenene" slites ikke og forblir alltid røe. Friksjonen mellom gummi og metall er større enn mellom gummi og sten, hvorfor den nye vei ventes å skulle bli sikker mot glidning.

(Stoffet til denne siden har Sigurd Moen sendt oss)

- noen av mine funn

av ODDLEIV KVÅLSETH

Det var en gang i det Herrens år 1966, da jeg flyttet fra Bø i Telemark til Gulskogen i Drammen. Før den tida hadde jeg ikke greie på hva en gammelbil var. Jeg hadde jo kjørt ihjel en Fiat Balilla 19-26, og en DKW-sak hvor karosseriet var av treverk. Men det er vel en liten trøst at det jo også er andre som har grisekjørt og ødelagt disse i dag så hellige ting.

Cirka et år etter at jeg hadde kommet til Drammen, hentet jeg en Harley-Davidson 1000 ccm 1922-modell i Valdres. Det var den første tohjulingen som Bjarne Solmen restaurerte.

Året etter fant jeg en Daimler Benz i Hedalen. Det var en åpen sak fra 1938, type 230. Den stod i et gammelt skur som i gammel tid hadde fungert som sagbruk, like innafor grensa til Vassfaret. Bilen var nesten nedlesset av sagflis og gammel møkk. Men etter en lang dags jobb var den gravd fram, betalt og lesset på lastebil, og siden plassert i en god garasje på Pukerud.

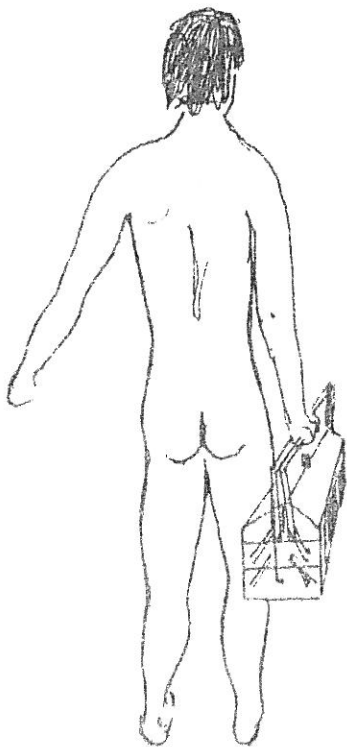
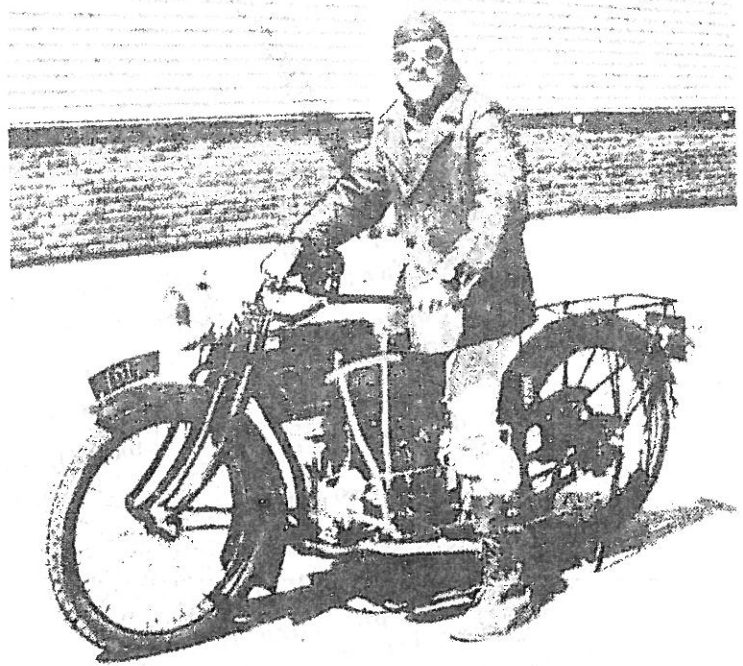
Det gikk noen uker før jeg prøvde å få liv i den, men det var ikke så lett. Den hang og slang etter en traktor rundt hele Gulskogen mange ganger før vi oppdaget at den manglet den runde dingsen som kalles "kondensator". Da en gammel sådan var blitt satt på plass, starta vidunderet ved bare å trække på den lille runde knappen som er plassert i gulvet. Motoren gikk som en drøm, men i tillegg greide den å røyklegge hele vestsida av Drammelselva.

Men denne bilen var nok for komplisert å pusse opp for to grovsmidde murerhender, så jeg gjorde århundredes byttehandel: -jeg fikk en halv ombygd T-Ford traktor i bytte. Heldigvis havnet Daimler'en omsider til et av våre medlemmer, den "Tysk-motorsykel-gale" Einar Fjærvold på Nesøya. Han har taklet alle problemer på en elegant måte, og snart får vi nok se bilen på veien igjen i sin fordums glans.

Men tilbake dit jeg var:- jeg kvitta meg fort med den gamle T-Forden.

I 1972 kom jeg i kontakt med "Krom"-gutta i Idrettshuset på Glassverket. Det var da den store "gammelfeberen" begynte å brenne i skrotten min. Jeg var høgt og lågt og over alt for å snuse etter gamle doninger. Fant litt her og der. Jeg må fortelle om den gangen jeg fant en 1919 H.D. liggende midt uti et fossende elvestryk langt inni Buvassfaret. Det var seint på høsten og kaldt i vannet, men det fikk såvisst ikke hjelpe. Jeg måtte redde v e r d i e n e, og som tenkt så gjort... Jeg flådde av meg alle kleda og vassa uti. Men den var svinaktig tung, så jeg måtte demontere den først. Tilbake til bilen etter verktøy, i blanke messingene. Fikk omsider skrudd ut motoren og båret den på land, siden kom ramma med tilbehør. Alt sammen inn i varebilen, på med varmeapparatet og så kjørte jeg ca. 15 min., før jeg måtte ut i et aldri så lite "nødvendig ærend". Da jeg var på retur tilbake til bilen, holdt jeg på å snuble i en mosegrodd sidevogn. Alt ble tatt skikkelig hånd om. Har forresten en mistanke om at denne mosegrodde greia nå kan ha havnet hos en MC-entusiast på Gølsfjellet nå ca. 7 år etterpå.

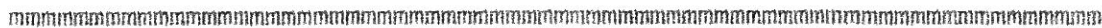
Ja tida går, og siden har jeg og andre med meg hatt mange



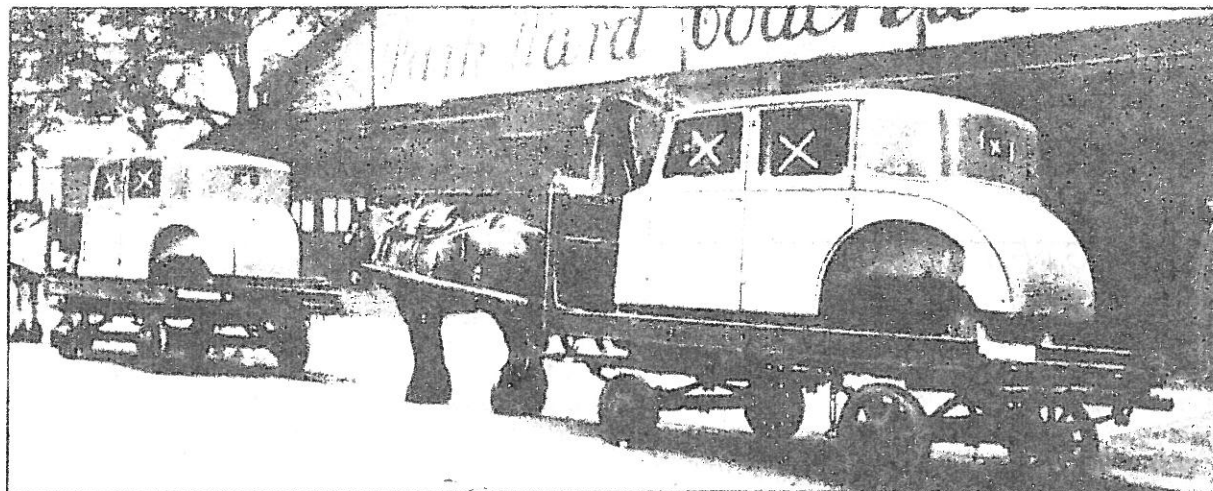
artige turer sammen, og funnet noe bra og noe dårlig. Mitt beste funn er vel min Chrysler, en åpen 1928-mod. med 6-cyl. motor.

Men det kan jeg jo skryte av en annen gang.....

Oddleiv Kvålseth.



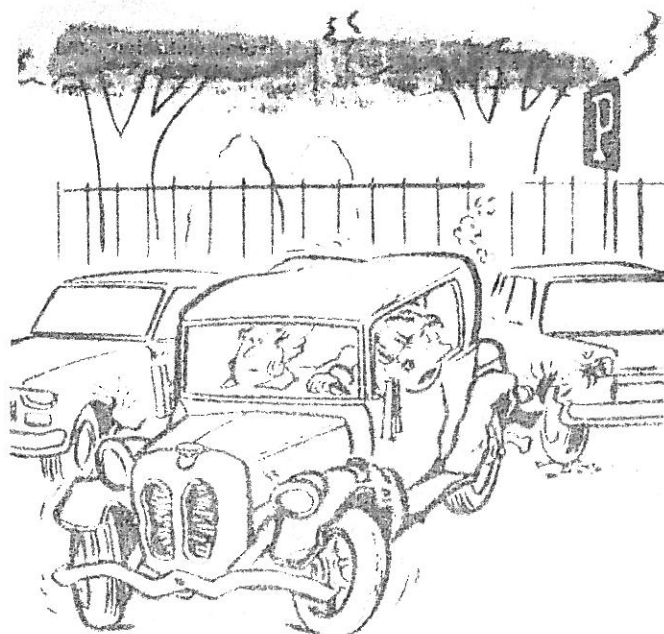
1 HK Rolls-Royce ?



I 1928 fant Park Ward ut at hestetransport av disse Rolls-Royce-karosseriene var den enkleste form for transport fra London-avdelingen og til havnen. Disse karosseriene var bestilt av Rolls-Royce Inc. i New York til deres amerikansk-bygde modell av Phantom 140-50.



Dette bildet som Per Gran-Henriksen har sendt oss, viser forberedelsene til en høyst improvisert ferjetur med en Austin Seven. Det synes oss som det hele virker noe tvilsomt og tilfeldig hva sikkerheten angår, og det er sikkert vel begrunnet å spørre: - var kaskoforsikringen i orden?



— Nah, du kan tro at jeg ikke ønsker meg noen ny bil, jeg ville aldri tørre parkere den noen steder.

småplukk (ved Per Løken)

NYTT STYRE I NVK

NVK hadde generalforsamling 16/11-78. Nytt styre-:

Formann: Olav Brennsund.
Styremedl.: Halfdan Prösch
Gunnar Bastiansen
Knut Samuelson
Hans-Erik Engelstad
Varamenn: Sveinung Lie
Rune Aschim
Stein Flakstad

AVGIFTSFRITAKELSE

NVK's henvendelse til Finansdepartementet angående full avgiftsfritakelse på kjøretøy eldre enn 35 år er avslått. Søknaden gjaldt ikke bare registrerings- og årsavgift, men også importavgifter. Departementet svarer (utdrag) : "En beklager å måtte meddele at departementet ikke har funnet å kunne foreslå for Stortinget at det gjøres slike endringer i avgiftsreglene for denne gruppe kjøretøyer." Så det var det....!

Men i 1979 er i hvert fall alle kjøretøy av modellår 1934 og eldre fritatt for årsavgift og registreringsavgift, og det er jo noe!

LANDSMØTE

Forøvrig går det mot landsmøte den 3/2. Et møte som vil være helt avgjørende for det videre samarbeid landets klubber imellom. NVK påstår forøvrig at de tok initiativet til det første Landsmøtet, som, ifølge deres eget utsagn, ble avholdt på ESSO-tavernaen Ramstadsletta 19/6-76.

Dette kan imidlertid ikke karakteriseres som annet enn en formidabel bløff, da MHK-Drammen hadde tatt initiativet til og arrangert 2 landsmøter for dette, hvor forøvrig NVK var tilstede!!

(Red's kommentar: Per Løkens fremstilling kan bekreftes av undertegnede, som har ført nøyaktige notater fra virksomheten i MHK-Drammen siden klubben startet. Det første landsmøtet ble avvirket etter initiativ fra MHK-Drammen på Central Hotell i Drammen torsdag 12. juni 1975 i nærvær av 2 representanter fra NVK, 3 fra NAMK, samtlige styrerepresentanter fra MHK-Drammen, samt som det står i referatet i Gammelbil-Posten nr. 7-1975 på side 7: "hr. Løken for å orientere om Vegdirektoratets retningslinjer, og Gammelbil-Postens redaktør var også innbudt".

Også d e t n e s t e landsmøtet ble til på MHK-Drammen's initiativ, og ble avholdt torsdag 25. mars 1976 på Central Hotell i Drammen. Her var følgende klubber representert: NVK, NAMK, Early Ford V8 Club, Grenland Veteranvogn Klubb og MHK-Drammen.

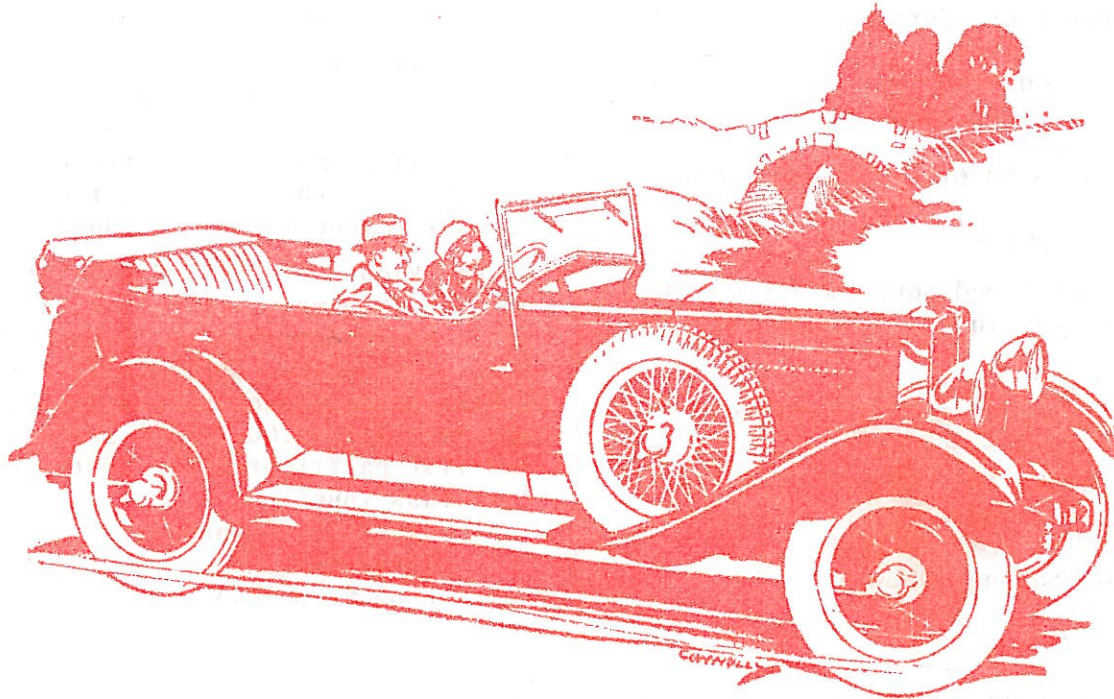
Og så -ganske riktig- ble nytt landsmøte holdt på ESSO-taverna, Ramstadsletta 19. juni 1976 med NVK som "vertsklubb". Rett skal være rett..!)

PROBLEMER FOR MC-FOLKET?

Norsk Veteran Motorsykel Club har fått uanede problemer. Det er myndighetenes forsøk på å forby sykler over 400 cm³ som setter grå hår i hodet på den ellers så lystige klubben. Dette problemet angår jo mange (bl.a. MHK-Drammen) og Samferdselsdepartementet har blitt informert om at dette vil skape enorme problemer for oss. Avgjørelse skal taes innen 1. april 1979, så da har vi bare å vente og se....



**There is a finer performance in the M.G. Six
than the most sanguine expects!**



The  Sports

Faster than most!

Forget the price for a moment and take a trial run on an M.G. Six—put it through its paces thoroughly, and then try to find a car of equal performance.

When you think you have found it, compare the price—then buy the M.G.

The 18/80 M.G. Six Sports

Prices from £510

Sole Manufacturers:

The M.G. Car Company

Pavlova Works

Abingdon-on-Thames

Phone 251 (3 lines)

Wire "E.M.G." 10