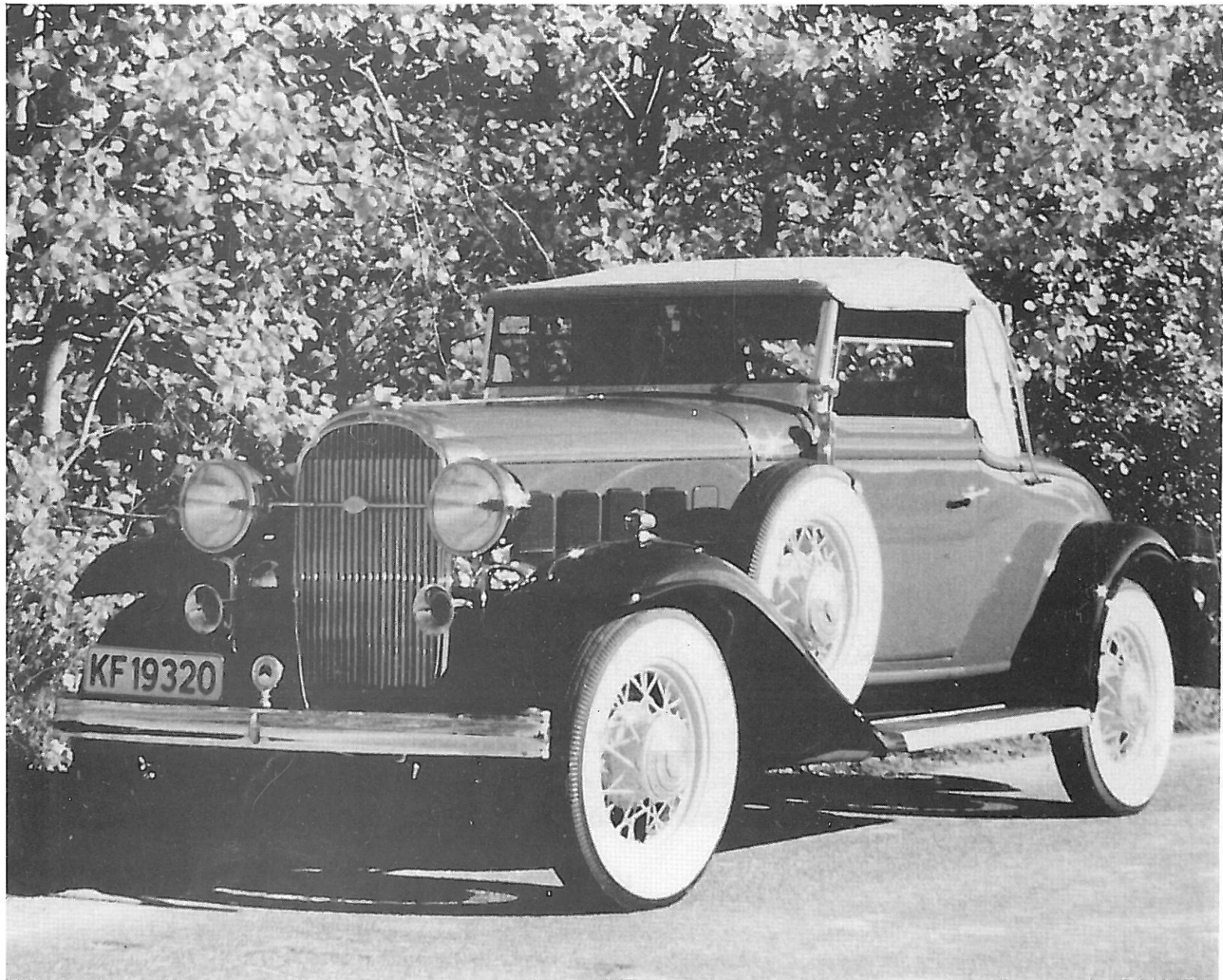


# MOTOR- HISTORIKEREN

Nr. 2-1991



ORGAN FOR  
MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN  
OG HALLINGDAL VETERANVOGNKLUBB



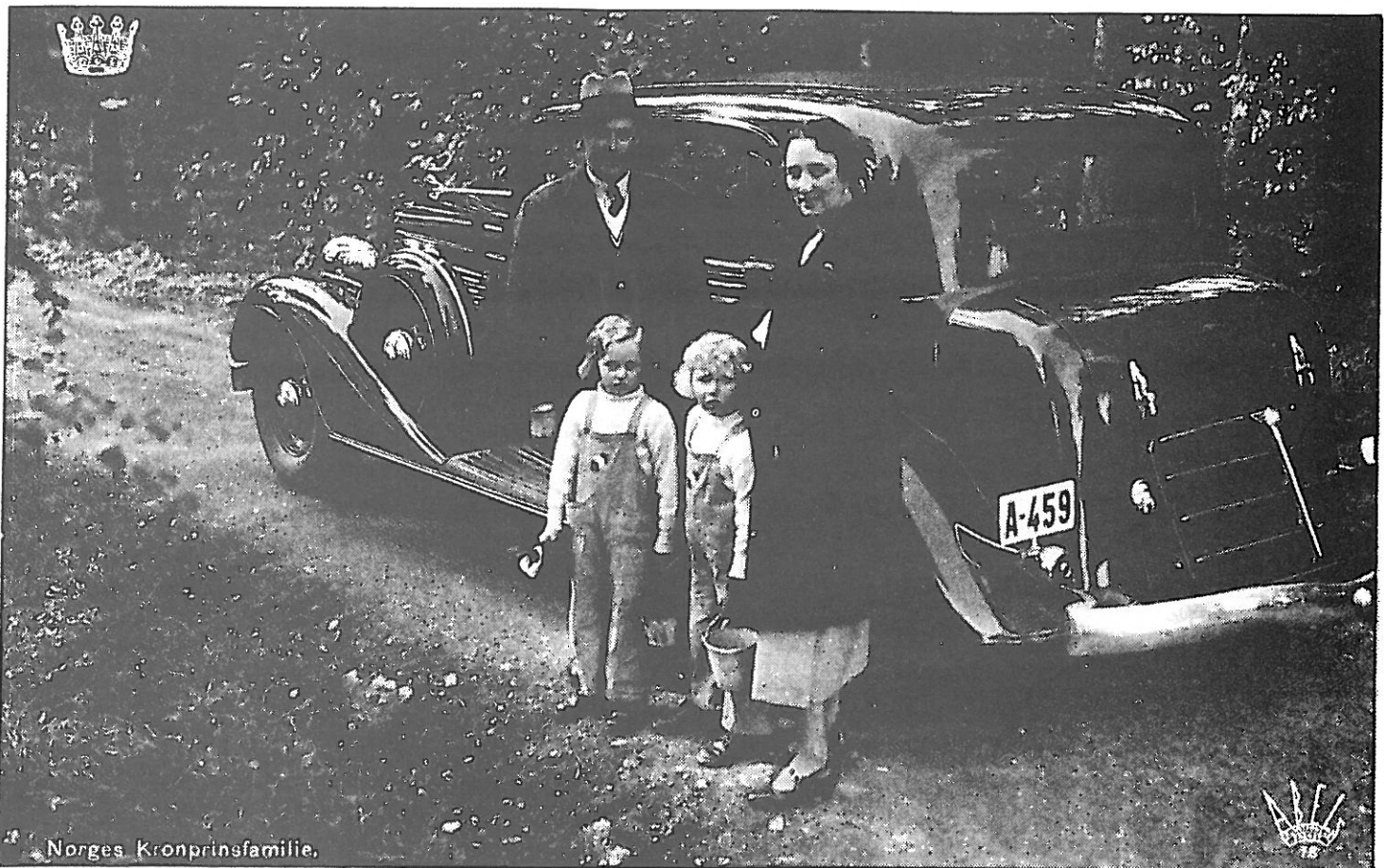


MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN  
Stiftet 18. oktober 1972  
Tilsluttet LMK

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN  
Bankgiro 2200.07.28865

#### I STYRET:

Formann:	Alf Bryhn Spikkestadvn. 107, 3430 SPIKKESTAD Tlf. 03 28 53 47
Nestformann:	Geir Hanevold Hanevoldvn. 40, 1370 ASKER Tlf. 02 90 06 43
Sekretær:	Christian Christensen G. Blakstadsvei 30, 1393 ØSTENSTAD Tlf. 02 78 35 97
Kasserer:	Knut Bjørhuus Skippergt. 52, 3040 DRAMMEN Tlf. 03 81 96 51
Styremedlem:	Tor-Stein Hella Ringveien 37, 1370 ASKER Tlf. 02 79 01 34
Styremedlem:	Runar Berg Thornegata 3, 3015 DRAMMEN Tlf. 03 83 15 69



Norges Kronprinsfamilie.

**Kronprins-familien på biltur i 1937.**

#### Vårsjekken

*Tirsdag 21. mai 1991 kl. 1730 møtes vi på NAF's testestasjon på Åssiden for den tradisjonelle vårsjekken. Ta med din gamle bil eller motorsykkel, så tar vi en liten teknisk kontroll eller en forsikringsprat. Er det noen som mangler bilder til forsikringen ordner vi det.*

*Hilsen Tekn. komite.*

#### Red's

Så er man ferdig med nok et nummer av Motorhistorikeren, og hva som ble med denne gang, ser du på de følgende sider. Plass- (og tids-)mangel har imidlertid ført til at både Rally Monte Carlo og Karl Henrik Henriksens Jackson må vente til neste gang. Det må også noe av det stoffet jeg fikk med da jeg gikk på som redaktør, men det kommer i juni. Håper du finner noe av interesse, og overlater redaktørvervet videre til vår sekretær Christian Christensen. Han bør ha stoffet fra deg første uken i mai for at det skal komme med i juninummeret!

# Formannen har ordet!

Spikkestad, mars 1991

## Vel overstått påske!

"Innta plassene - klar ferdig - kjør!" Vinteren er over, og alle kan begynne å forberede sine kjøretøy til en ny og hektisk sesong. Terminlisten tilsier at du kan være med på noe hver eneste helg fra Drammensløpet 25. mai. Med andre ord; "vi sees i våre egne og andres arrangementer".

Vår tradisjonelle årsfest er gått av stabelen, den ble tilrettelagt på beste måte for alle fremmøtte. Styret takker festkomiteen for en kjempejobb, og sender en hilsen til hver enkelt av dere.

Årsmøtet i LMK ble avholdt lørdag 9. februar i Oslo. Fra klubben vår møtte Tor-Stein Hella og Alf Bryhn. Nevner kort det viktigste som ble behandlet:

\* Årsberetningen ble godkjent.

\* Regnskapet viser en god økonomi, takket være til dels store overføringer fra UNI vedrørende forsikringsbonuser.

Det ble diskutert hvordan disse pengene skulle disponeres på beste måte.

Arbeidsutvalget fikk i oppgave å legge fram forslag til plassering til neste årsmøte.

\* Norsk Peugeot Klubb(?) ble tatt opp som medlem.

\* Skiltsaken ser endelig ut til å løse seg i løpet av våren sommeren, slik at en kan benytte gamle nr.

\* Kjørelysdispensjon er det søkt om for kjøretøyer eldre enn 30 år. Svar kommer senere.

Så har vi igjen fått nye avgifter på alle kjøretøyer - også veteraner. Merkelig - sosialdepartementet har funnet ut at kr. 200,- pr. kjøretøy skal innkreves gjennom vår forsikring. Dette for å støtte sykehussektoren. Nå var det helsevesenet som skulle styrkes. Hva blir neste avgift? -Jo, klart det kan bli flere! Jeg kunne tenke meg at justisdepartementet ville innføre nye avgifter, gradert etter et statelig mønster: Såfremt du i ditt kjøretøy ved kontroll måtte ha liggende følgende ting: Kniv, flasker, hjulvinne, skrutrekkere osv. kan boten settes til f.eks. kr. 500,-. Såfremt meget farlige våpen som motorsag, øks, slegge osv. medbringes vil du miste førerkortet for all tid, og samtidig miste dine pensjonspoeng. Du kan også være så uheldig å bli sendt til Finnmark på livsstad. Farlig å skrive slike ting av meg - håper ikke noen av stortingsrepresentantene ser det, for dette kan sikkert brukes.

Så noen ord om LMK-forsikringen. På landsbasis er vår klubb blant de beste når det gjelder helforsikring i forhold til medlemstallet. Vi ligger imidlertid langt tilbake når det gjelder lager- og restaureringsforsikringer. Har DU tegnet noen av disse på ditt objekt? Såfremt ikke - gjør det! Det er nesten gratis. Snakk med gutta i forsikringskomiteen i klubben. For å kunne få en helforsikring av ditt registrerte kjøretøy, må du være medlem av en klubb minimum ett år på forhånd. Såfremt denne hobby er noe for deg, så ønsker vi å se deg på våre møter, og eventuelt på våre løp. Naturligvis når dette måtte passe deg.

Vi gjør oppmerksom på at hvis du i disse trange tider skulle finne på å ha et eldre kjøretøy som bruksbil eller mc, kan du få store problemer i forhold til forsikringen dersom uhellet skulle være ute! Med våre gode betingelser fra UNI vil ikke dette på noen måte bli godtatt fordi det fordi det endrer hele risikobildet på gruppen.

Fra MHKs side vil vi gjøre oppmerksom på at vi vil følge litt med på disse faktorer fremover... Vi akter ikke å forspille en meget god forsikringsordning dersom den blir misbrukt.

Ha en samtale med UNI Storebrand om hva du vil forsikre; hus, hytte, innbo, båt og bruksbil, noe gunstigere tilbud får du neppe.

Alf.

## ANNONSER

Selges:1955 Ford Fairlane Victoria 2d. V8 Automat, def. motor, bra objekt. Ring om pris!

1958 Skoda Oktavia 440, svært dårlig krom, men kjørbart uregistrert objekt. 3500,-.

1969 Renault 10, meget pen, 70000 km, ny clutch, sølv metallic. Ca 10000,-.

1964 Boble, sort, 70000km, en eier, rust i kanaler ellers meget bra teknisk.

Henv.: Hulløen, Eggedal 03-71 47 28 eller 71 48 03.

Selges: Til Ford AA 29 mod: 2 felger m/dekk 7.50x20 90% gummi. Til Ford AA 30 mod: front og bakaksel, panser. Til Ford 48

Vare: front og bakaksel. Til Ford 37 mod ramme m/papirer (dårlig). Til Opel Olympia ca 36 mod: motor, ramme, frontaksel,

bakfjærer, støtdempere og en felg. Til Essex/Hudson 33 mod: front og bakaksel, ramme og div. karosserideler. Til Trabant 60

mod: 2 motorer. Til Chrysler 52 mod: motor kompl m/halvaut, gearkasse. Til Citroen Traction: motor m/gearkasse, frontaksel

(forstilling), starter og div. glassruter.

Henv.: Finn Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad tlf 03-28 50 05 e. 1600.

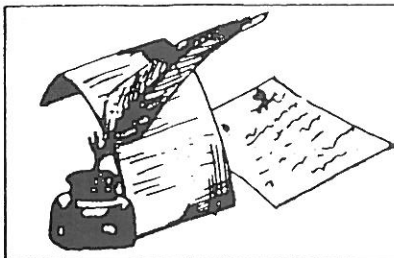
Kjøpes: Brukt kompressor (ikke hobby). Kan også ha interesse av luftdrill. Samtidig ønskes brukt båndsliper med båndlengde på ca. 100 cm.

Selges: Til Dodge "kvartering" (kriger): ramme med alle hjul, kardaner, fjærer, dekk, rattsnikke m/stamme og ratt, torpedovegg og to stoler (ikke demontert) Rimelig tilsalgs!

Henv.: Alf Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad tlf 03-28 53 47 e. 1800

Selges:1949 Dodge Coronet, reg. og bra stand. 1961 Opel Kapitan, kjørbart stand, trenger noe oppussing. 1963 SEAT 2-s. sportsbil, komplett restaureringsobjekt.

Henv.: Magne Skredderberget. Tlf 067-75 351(J), 067-75 034(P)



## FRA STYRETS PROTOKOLLER...

### Medlemsmøte 7. februar 1991.

Alf åpnet møtet kl. 19.35 med å skryte litt av avisen som var klar til dagens møte.

Videre kunne han opplyse at Ivar Engerud ville komme og vise en del lysbilder igjen.

På neste møte er det mulig at vi kan få noen fra Lock-tite eller Metal-lock til å fortelle litt om sine produkter. Alf hadde også hatt kontakt med en fra Nesodden som hadde vært med på en tidligere USA-tur, og som gjerne vil komme på et møte for å fortelle om turen.

Det er mulighet for busstur til marknad i Örebro, Arild kjørere og klubben sponser med kr. 1000,-.

På det vanlige spørsmålet fra Alf, viste det seg at det var to nye tilstede på møtet, en med Rover og en med Chevrolet.

Litt om årsfesten som til nå har 62 påmeldt.

Alf fortalte litt om USA-turen i oktober med påmelding innen 1. august. Et av medlemmene som hadde vært med på en tidligere tur fortalte litt, og hadde bare positive ting å si.

Kaffepause med loddsalg.

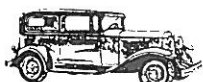
Andersen takket for den ære som ble vist ham i forbindelse med hans 75 års dag.

Så slapp Ivar til med lysbildeapparatet, og han hadde som vanlig mange fine bilder. Han sa også litt om neste avis som han skal være redaktør for, og at fristen for stoff er 15. mars.

Alf kunne opplyse at da det ikke hadde meldt seg nok deltagere, kunne det ikke bli noe av turen til Örebro. Videre sa han litt om kontingenten. Angående april møtet som er det årlige auksjonsmøte, lurte Alf på om det var noen synspunkter på og stemning for å fortsette med auksjonsmøter. Bjørg ville komme og ta opp video som kunne sendes på lokal-TV. Jan foreslo å ta samarbeide med andre klubber for marked. Konklusjonen ble nok at auksjonsmøtene bør fortsette. Alf nevnte litt om landsrådsmøtet først-kommende lørdag.

Loddtrekning etterfulgt av medlemmenes 10-minutter.

Møtet ble hevet klokken 22.15.



## ÅMOTLØPET

Lørdag 1. juni 1991

**MHK - Drammen innbyr alle gammelbil/mc-interesserte til Åmotløpet 1991.**

Starten går fra ÅMOTSENTERET i Åmot.

Fremmøte kl. 10.00 med start kl. 11.00.

Åpent for alle kjøretøyer eldre enn 30 år.

Løpet inngår i kampen om MHKs årspokal, gitt av NAF Gjensidige.

Det gis poeng for moteriktige klær.

Bindende påmelding til løpsleder innen 5. mai.

Startkontingent kr. 100,- hvis betaling før 5. mai, ellers kr. 130,- ved start.

Dagen etter Åmotløpet tar vi en hyggetur, hvis været er fint, til Hemestangen i Røyken. Ta med nistekurv og godt humør.



## DRAMMENSLØPET

Lørdag 25. mai 1991

**MHK - Drammen innbyr alle gammelbil/mc-interesserte til det 18. Drammenløpet.**

Starten går fra SPARELAND i Krokstadelva.

Fremmøte kl. 10.00 med start kl. 11.00.

Åpent for alle kjøretøyer eldre enn 30 år.

Løpet inngår i kampen om MHKs årspokal, gitt av NAF Gjensidige.

Det gis poeng for moteriktige klær.

Bindende påmelding til løpsleder innen 5. mai.

Startkontingent kr. 100,- hvis betaling før 5. mai, ellers kr. 130,- ved start.

Løpsleder:

Chr. Christensen  
G. Blakstadsvei 30  
1393 ØSTENSTAD

Bankgirokonto 2200.07.28865  
Telf.:(02) 783597

## *Chevrolet*

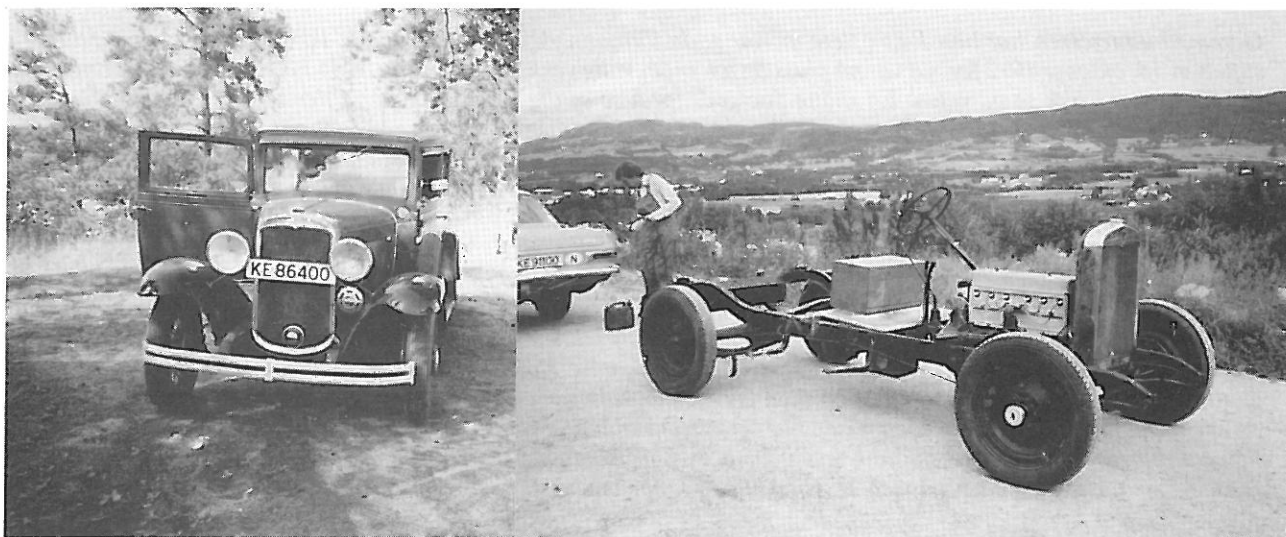
**Jan Shetelig hadde diverse deleturbilder i siste nummer av Motorhistorikeren, og fra Reidar Schumann-Olsen i Lier har vi fått følgende oppfølgingsartikkel på "Deletur 1" hos Fiskum Bil:**

Disse to biler er henholdsvis en 29 modell og en 31 modell, og de ble solgt fra den omtalte Askerkaren til meg for en noe lavere pris i 1981. Han solgte en eller begge til samme pris, så jeg endte opp med begge. Jeg regnet med at den ene kunne benyttes som delebil. Bilene ble således fraktet til meg i Lier og bruksbilene måtte ut av dobbeltgarasjen for en stund.

Familien ønsket en bruksveteran, og etter å ha sett nærmere på objektene ble det besluttet å satse på 31 modellen. Den var i såpass stand at noen helrestaurering ikke var nødvendig for å få en god og pålitelig bruksbil. For en som ikke har bil som fag vil et større arbeid ofte medføre at man aldri blir ferdig. (Det er vel mange som kan underskrive på akkurat det! Red's kommentar.)

Noen nytt treverk ble kjøpt inn og setene trukket på nytt. Som man ser av bildet var taket åpent. Videre ble det gjort litt rustsveising i skjermene og stigtrinn og bilen ble lakkert. Bilen var avregistrert i 1961 og det viste seg når jeg begynte på det maskinelle at dette var et meget velbrukt eksemplar.

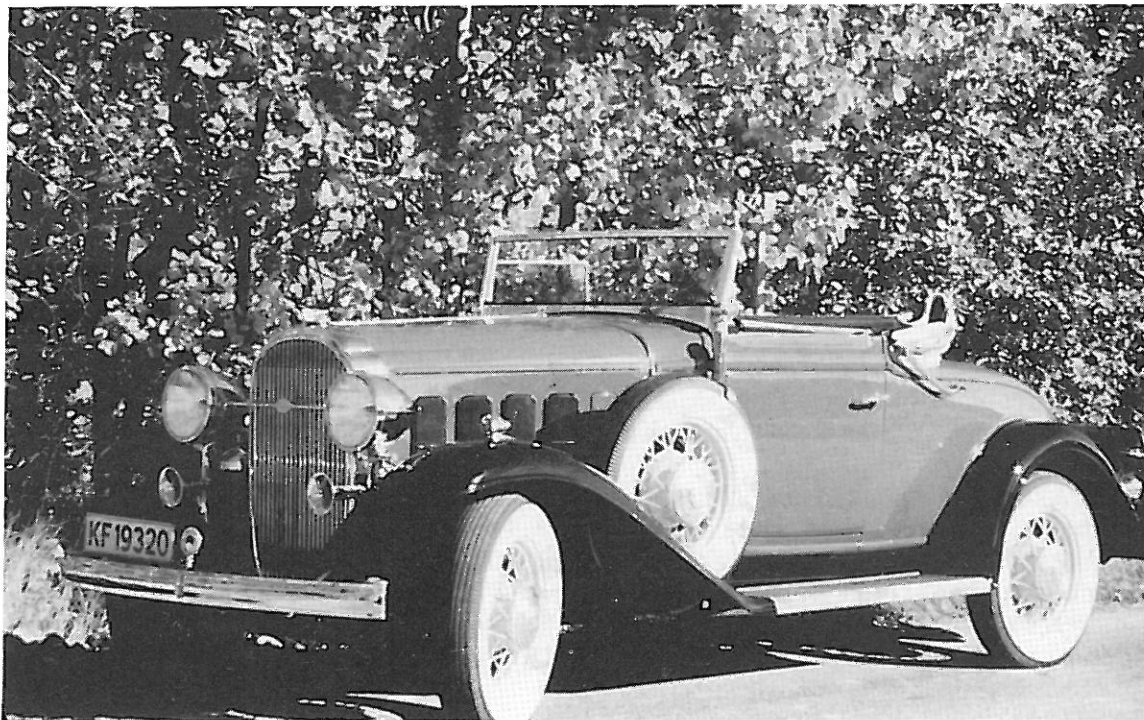
Motorblokken var sprukket og ble sveiset elektrisk med støpejernselektrode. Videre ble det heloverhaling hos Otto Karud. Hele drivverket ble demontert og slitte deler byttet. Her ble det noen nøtter å løse, men loppemarkeder og annonser ga løsninger på deleproblemene. Det viste seg at deler fra 29 modellen bare i liten grad kunne benyttes på 31 modellen til tross for stor tilsynelatende likhet. Sommeren 1984 ble bilen registrert med nummer KE 86400 og passerte Biltilsynets kontroll. Siden da har den stort sett gått knirkefritt hver sommer i løp og private turer.



29 modellen ble stående bakerst i garasjen noen år uten at noen beslutning ble fattet om hva som skulle gjøres med den. Etter noen tid fant jeg imidlertid ut at det kunne være morsomt å forsøke en restaurering av denne, og nedplukkingen begynte. Mekaniske viste det seg at denne faktisk var meget god, og at den måtte ha blitt satt til side på et tidlig tidspunkt. Alt treverk var imidlertid råttent og måtte fornyes helt. Likedan var det mye rustskader på karosseriet der platene var festet til treverket. Restaureringen er derfor igangsatt, men det viste seg at dette tar tid. Status i dag er at chassiset er ferdig og prøvekjørt. Komplette treverk er levert fra Edlunds Kaross i Sverige, men foreløpig er ikke karosseriet ferdigsveiset slik at sammenstillingen ennå ikke har startet.

Prosjektet er likevel kommet så godt i gang at i løpet av ikke alt for lang tid vil nok Chevrolet 29 modellen også bli å finne på veien igjen. Av papirene som fulgte bilene viste det seg at 31 modellen har vært registrert på Hokksund med nummer F-18868, og at 29 modellen var førstegangsregistrert i Drammen og hadde gått på Kongsbergkanten med registreringsnummer F-15625.

## *BUICK 1932 56C Convertible Coupe Roadster Alf Bryhn*



*Gammelbilinteressen har han hatt i flere år, vår gode formann Alf. Klubben hadde ikke arrangert mange møter etter stiftelsen 18. oktober 1972 før Alf var på plass og tok ordet villig vekk. En meget fin 1934 Plymouth Sedan i originalstand var det første vi fikk se på veien. En måtte titte godt for å se særlig synlig slitasje på den vogna. En skulle kanskje tro at han var fornøyd med den. I Motorhistorikeren kunne vi imidlertid stadig se en annonse som gikk igjen: "Åpen bil søkes." Adressen var alltid Postboks 169 på Spikkestad. I denne perioden ble blant annet en Singer Le Mans Nine kjøpt inn - prøvesittet og solgt. For trang. Siden inngikk en 1928 Chrysler Touring i samlingen. Den var registrert, men trang en skikkelig oppussing og ble solgt for en del år siden.*

*Så kom endelig en liten annonse i Aftenposten angående en åpen 1932 Buick. Dette var bilen! Kontakt med selgeren ble opprettet, og sammen med broren Finn gikk turen til Gjøvik for å beskue den "nesten klare" bilen. Klenodiet åpenbarte seg bak garasjedøren, og nysgjerrigheten fikk sin utløsning. Bilen var totalt nedkjørt, og både maskinelt og karosserimessig meget dårlig. Men den hadde linjer og charme, den var ganske komplett - og den var sjelden. Startet gjorde den etter en del vanskeligheter og med en del ublåsninger i eksosen. 8-9 stykker var i følge selgeren interessert, og her gjaldt høyeste bud. Før hjemreisen ble det derfor holdt krigsråd mellom Alf og Finn om et tilbud. Det ble gitt og betingelsen var at bilen ikke skulle selges uten at Alf ble kontaktet. Etter noen dager med telefonkontakt og bud fra forskjellige kanter ble enden på visa at Alf skulle få kjøpe bilen.*

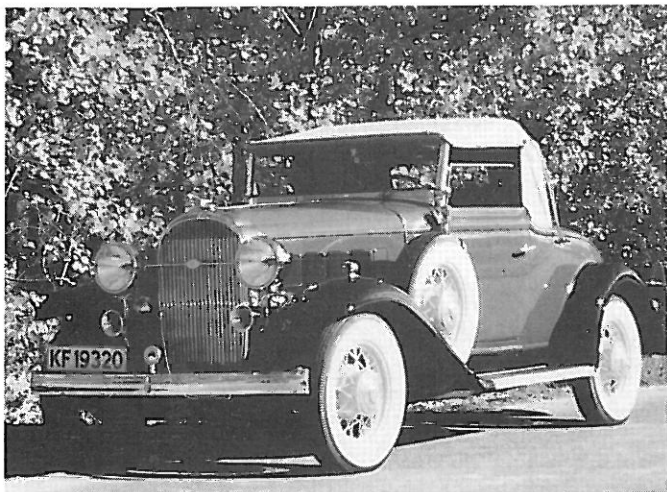
*I følge selger var den så bra at den kunne kjøres hjem for egen maskin, men Finns sønn Erland hadde kjøpt seg en Volvo byggebil, så den egnet seg bedre som transportbil. På hjemveien kom de snikende. Tankene om at kjøpesummen var for høy. Det ville fortsatt måtte legges ned en masse for å få den i en respektabel stand. Vel hjemme med farkosten ble den tatt i øyesyn av Astrid. Hun sa ikke mye, men hyggelig som hun er sa hun at den var "fin". Litt senere på kvelden hadde Alf allerede bestemt seg for å kvitte seg med bilen; Finn hadde ymtet frempå på Gjøvik at han ville ha den om ikke Alf ønsket å by. Vi har ikke fått gjengitt samtalen i detalj, men det endte i hvert fall med at Astrid sa: "Hvis det er en slik bil du ønsket å ha, så var det vel ingen hensikt å la Finn overta den." Alf hadde fått den nødvendige velsignelse - bilen ble og restaureringen kunne begynne.*

*På dette tidspunkt var Chrysleren solgt, men Plymouthen måtte også forsøkes erstattet med noen grunker. Det tok imidlertid noe tid før den fant sin nye eier.*

*Prosjektet hadde absolutt behov av en del deler, og dette kunne bli et problem da Buick hadde et av sine svakeste år i 1932 med svært få produserte biler. Denne spesielle modellen, 56C var heller ingen billigbil -kun 630 ble produsert. Kontakt med Buick-klubben var eneste utvei, og dette har gitt mye glede.*

Helrestaurering var eneste utvei, og 30. september 1984 startet demonteringen. Det var den møysommelige prosessen med merking av vitale deler, fotografering, notater og lagring av bitene - alt for å kunne få det sammen igjen etterpå. Skjermene var meget dårlige, og de ble derfor overlatt til klubbens fagmann på feltet: Tor Haugo i Horten. Ørebro i Sverige var adressen for motoren, hvor Pelgander Motorslip overtok jobben. Den originale blokka hadde sprukket en gang og blitt reparert, men via kontakter i Sverige fikk Alf tak i en bytteblokk. Instrumentene var ødelagt og ble levert til Norsk Speedometerservice, som har bygd opp nye ved hjelp av diverse komponenter. Det er blitt meget bra. Christoffersen & Bekken i Oslo fikk ta seg av bremsetromler og belegg.

Delekjøpene underveis har blitt mange og fra diverse kilder her og der. Motorblokken fra Sverige er allerede nevnt. Parklykter måtte skaffes fra henholdsvis Sverige og USA. Fra opprinnelseslandet kom også trompethorn, klokke, stigbrettgummi og -lister, komplett ledningsnett, diverse lister, gulvmatter, kingbolter, stifter og pakninger.



En av de mest verdifulle hendelsene under den tidlige fasen av restaureringen var kontakten med Mr. Blair i Indiana, USA. Han er eier av ikke mindre enn 18 stk. 1932 Buick (...men bare en av hver type....og han har ikke maken til Alfs!) Mr. Blair har hele tiden vist en utrolig servicevilje, han skjønte hva som trengtes av deler. Blant annet sendte han deler for flere tusen kroner og ba Alf sende betaling etter å ha sett varene. Ikke mange av dem!

Noe fantes også i Norge, blant annet er toppakning skaffet i Søndeled. Hjulskapslene så imidlertid ut til å bli et uløselig problem, men via kontakt med Andresens Metallstøperi i Sande ble disse støpt i aluminium med meget godt resultat. Det omfattende arbeidet med ådringen av instrumentpanelet ble overlatt en gammel møbelsnekker i Mjøndalen, som nå dessverre er død.

Forkrommingen ble en omfattende jobb, med meget blandede erfaringer med St. Hanshaugen Krom & Nikkel. For Alfs del ble jobben etter hans mening noe for dårlig, prisen som forventet, men tiden det tok var totalt uakseptabel. Motorjobben hos Pelgander var komplett overhaling med boring, skifting av alle lagre, nye stempler og fjærer, nye ventiler, planing av blokk og topplokk osv. Etter montering av motoren hadde den et stort oljeforbruk, noe som skyldtes at alle ventilstyringer var satt inn feil vei. Jan Sandholdt var mannen som oppdaget den brøleren. Regningen fra Pelgander vil ikke Alf nevne....

Gearkassen var ikke bra, nærmest helt utslitt etter Jans utsagn, men etter mye strev fikk Alf tak i to kasser til slik at de til sammen ble en god. I denne perioden av restaureringsarbeidet var Jan en god støtte med råd og vink om de ulike drivverksfunksjoner.

Resten av bilen ble overlatt til et annet medlem, Gunnolf Larsen i Mjøndalen for restaurering. Han har et par Buick-restaureringer på samvittigheten fra tidligere pluss en masse hjelp til andre prosjekter, samt ikke minst hans egne kjøretøyer. For å sitere Alf: "Uten hans hjelp hadde jeg vel ingen bil hat på veien". I hans verksted ble alt sveisearbeid utført, 90 % av alt treverket måtte lages nytt, i tillegg til overhaling av forstilling, bremses og understell. Videre alt karosseriarbeid med montering og tilpasning, sparkling, sliping og lakkering. Det siste ble utført av Gunnolfs sønn, Raymond, med godt resultat selv om det er gjennomført i et rent hobbyverksted uten lakkboks. Støvfritt er det jo sjelden på et hobbyverksted, men du kan jo se på bilen neste gang du ser den om du synes det er mye å sette fingeren på.

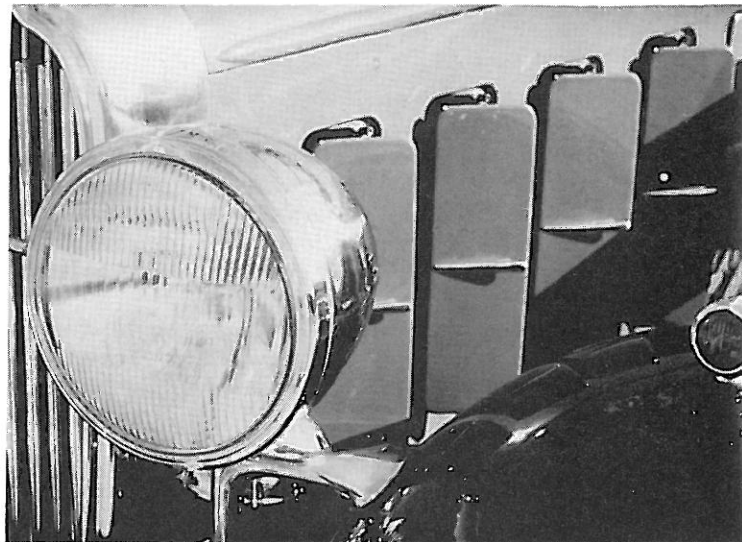
Fargevalget på karosseri og skjermene er så nær opp til det originale som mulig. Felgene ble imidlertid lakkert i gult og ikke rødt som Alf tror det skulle være. Men ingen kan si at den ikke kler det. Våren 1991 kommer forhåpentligvis en kledelig matchende staffering på plass også.

Trekkingen av interiøret ble utført av Hr. Viker på Drammen Salmakerverksted tidlig våren 1990. Skinnet ble anskaffet fra en av våre annonsører, firmaet Søhoel på Norderhov ved Hønefoss. Kalesjestoffet er av tysk fabrikat, og skal være det beste på markedet. Som for mange andre med åpen bil byr kalesjemontering på litt problemer med hensyn til utseende, men det ble meget bra etter mange telefoner og skisser.

Etter alle disse arbeidene var det en helt annen bil som kom inn på gårdsplassen hos Astrid og Alf, og etter noen besøk av Gunnolf for justering av dører og ytterligere detaljering. Alt det blanke var også montert på, så nå begynte det virkelig å bli bil. Registreringsskiltene var bestilt lenge i forveien av Asle Wang, som hadde snakket til seg KF 19320 - selvfølgelig!

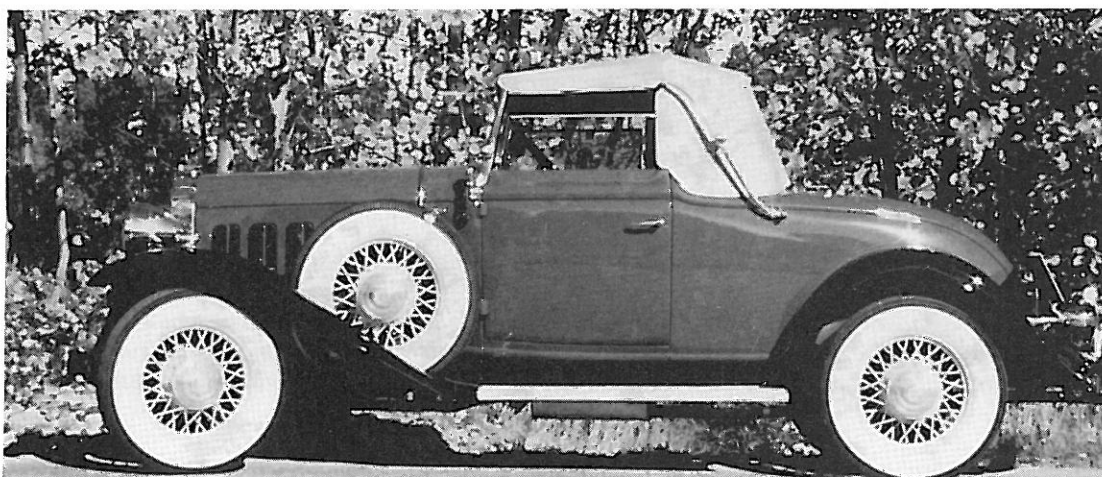
Vårsjekken var flaggskipets første møte med klubbens tekniske dommere, og det gikk fint med bare 6'ere - "helt bra". LMK-forsikringen ble tegnet, og til Biltilsynet bar det for registrering. Mottakelsen var meget god på denne store dagen, med allmenn beskuelse fra hele staben og bare godord. 11. mai 1990 hadde den igjen lov til å ferdes på norske veier.

Nasjonaldagen ble en selvfølgelig premieretur i Røykentraktene, med flott vær i ny bil. To dager var det dags for debut i Drammensløpet med startnummer 1. Turen gikk uten problemer, og de kom vel i mål.



Etter å gjennomført første sommersesong med nyrestaurert bil, er det kun småproblemer som gjenstår. Bortsett fra forgasseren, som på ingen måte fungerer som den skal. Fire liter på mila til over 7,- literen tærer litt for mye på lommeboka. Men det er ikke lett å få overhelt en "Marvell" toports forgasser her i Europa, så den er sendt til spesialist i USA. Forhåpentligvis er gromgutten i knallform (og noe mer bensingjerrig) for året 1991 og i lang tid framover. For å være 100% komplett og original er det også noen småting som mangler, men du skal være spesialist for å se det. Og det er underveis fra Statene.

*Vi gratulerer Alf med en nydelig "åpen bil" som vi håper og vet vi får se ofte i våre arrangementer!*



\*\*\*

### Litt Buick-historie fra Depresjonen

Det hadde gått fremover for Buick helt til 1926, som ble et toppår - på godt og vondt. På godt fordi det aldri hadde vært produsert flere biler - 266.000 i tallet. Vondt fordi det markerte overgangen til en fallende kurve fra år til år. Og når man avsluttet året 1932 hadde man kun produsert 41.522 biler. En dramatisk svikt, som skulle nå sitt laveste punkt året etter med bare 40.620 produserte biler. Deretter gikk det raskt oppover, og allerede i 1937 kunne man glede seg over tall opp i mot de beste fra de glade 20-årene....

Men det var altså 1932 vi skulle titte litt nærmere på. En av de kraftige satsingene Buick gjennomførte på begynnelsen av 30-årene var introduksjonen av en helt ny motorserie, "The Straight Eight" i 1931. Den toppventilerte rekkeåttveren kom i tre volumer, et motorprogram som skulle bestå i 22 år! Effektene på de tre motorene var 77, 90 og hele 104 hk.

Modellutvalget var upåklagelig med hele fire serier med ulike chassis og akselavstand: Serie 50, 60, 80 og 90. Akselavstanden varierte fra 114 til 134 tommer, hvilket vil si at den lengste Buicken ca en halv meter lenger enn den korteste! I hver modellserie var det som for de fleste fabrikantene på den tiden mange karosserityper å velge imellom.

Alfs Convertible Coupe Roadster har modellbetegnelsen 56C, og ble produsert i kun 630 eksemplarer hvorav 13 for eksport! Den er den dyreste varianten av Serie 8-50. Vanligste modell i 1932 var 5 personers Sedan som ble produsert i 10.803 eksemplarer. I det hele tatt er produksjonstallene fra 1932 interessant lesning som vitner om få biler spredt på hele 26 karosserivarianter. Noe som gjør bilene sjeldne og deleproblemene hyppige. Men det er da noe av hobbyen....

Hvor mange som eksisterer av Alfs modell vites ikke, men det er ikke mange.

*Tras*



## **TRUMBULL:**

*Alt du ikke visste fra før.*

Da en tysk ubåt torpederte den britiske dampbåten "Lusitania" den 7. mai 1915, sank ikke bare skipet, men også de høye drømmene til Trumbull Motor Car Co., Bridgeport, Connecticut. Skipet brakte med seg til bunnen av Atlanteren omkring 20 Trumbuller sammen med Isaac B. Trumbull, økonomisjef i firmaet. Og verre enn det, senkingen ledet til et amerikansk forbud om å frakte med skip alle personbiler til Europa. For de fleste fabrikanter var forbudet mot oversjøisk eksport av liten betydning. Men for Trumbull var det fatalt.

England og Kontinentet hadde, sammen med Australia, vist seg å være firmaets viktigste markeder. Trumbull var en typisk representant for de såkalte "sykkelbiler", som gikk som en farsott over Amerika i årene like før den første verdenskrig. Små og økonomiske nok til å skulle bringe Amerika på hjul trodde fabrikantene. Det var i alt omkring 200 slike merker på markedet, selv om mange av dem nok var små i kvantum. For de bilene som ble produsert ble det heller svake prestasjoner. De aller fleste hadde alt for liten kraft fra motoren. Noen få var imidlertid kraftige, konkurransedyktige småbiler, og en av de beste var uten tvil Trumbull.

Den ble drevet av en 104 cid 14 hk firesylindret motor designet og bygget av Hermann Engineering Works i Milwaukee, Wisconsin. Fireren hadde bare to lager, mens kjølingen ble besørget av et termo-siphon system. Det ble ikke brukt noen vifte. Fallforgasseren skulle forsyne med bensin fra en 7 gallons tank i cowlen. Og i motsetning til andre sykkelbiler kunne Trumbull komme opp i store hastigheter, helt opp mot 90 km/t. De tidlige Trumbullene ble introdusert i 1912 hadde remdrift, men etter at kun 300 biler var som produsert endret man på det.

Fra begynnelsen var Trumbull priset til \$425 for Roadsteren og \$600 for en coupe. I 1915 hadde prisen på roadsteren blitt kuttet til \$395, og det var også mulig å få en liten varebil til samme pris som roadsteren. For noen dollar ekstra kunne en potensiell kjøper få følgende tilbehør: Ward- Leonard elektrisk starter (\$75), reservehjul (\$25), speedometer (\$20) og dashbordklokke til \$5. Fjæringen var tverrstilte bladfjærer foran og kvart-elliptiske bak. Tannstagstyring og nitommers trommelbremses hørte også med til de tekniske spesifikasjoner. Hjulavstanden er beskjedne 80 tommer og vekten på ca 500 kg er heller ikke avskrekkende. (Det må imidlertid bemerkes at den var en av de aller tyngste av sykkelbilene!).

Flere av sykkelbilene hadde tandemseter, men ikke Trumbull; her var det plass til to gode venner ved siden av hverandre. (På den tiden kalt "sociable" - på engelsk da naturligvis.) Som for datidens mer berømt Ford Model T, var standardfargen sort, men her hadde man i hvert fall valgmuligheter. \$15 skulle fabrikken ha for å male bilen etter kundens ønske. I det relativt spartanske karosseriet merker en seg den lille kofferten bak sitteplassene. Ikke på langt nær stor nok til noen bagasje for langfart, men den var vanntett og kunne lett huse en picknick-kurv og litt tilbehør til en søndagstur for to.

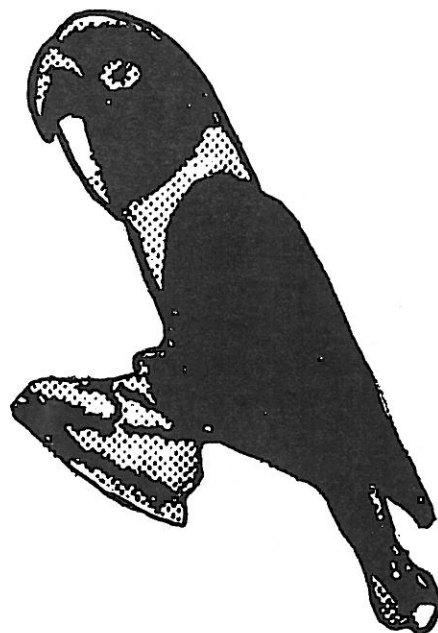
Til tross for mange gode sider sluttet eventyret for Trumbull etter at ca. 2000 biler hadde blitt produsert, og 75% av disse ble eksportert til Europa og Australia. Det var tre hovedfaktorer som beseglet Trumbulls skjebne: Først og fremst ble den rammet av det generelt dårlige ryktet slike sykkelbiler fikk, for det andre var det på den tiden en formidabel konkurrent kalt Ford T med en prislapp bare \$50 høyere enn Trumbull, og for det tredje passet ikke Trumbulls hjulbredde på 40 tommer med veistandarden i USA. Den var 16 tommer for smal, noe som ikke akkurat bidrog til å øke kjøregleden. Dette var ikke noe problem i resten av verden, og med dens bensingjerrighet var den et attraktivt alternativ.

Alexander Trumbull, firmaets administrerende direktør anslo at ca 95% av produksjonen ble eksportert på det tidspunkt **Lusitania** sank. England var et lovende marked, og planene var av inngå en større kontrakt med deres distributør da ulykken inntraff. Men da eksportforbudet med skip ble offentliggjort, kollapset hele Trumbull Motor Car Co.'s virksomhet. En 1916 modell ble annonsert, men aldri produsert.

Trumbull var tydeligvis et godt produkt i seg selv. Men det var en klart feil bil til det amerikanske markedet i 1915, og en tysk U-båt torpederte alle sjanser den måtte hatt på eksportmarkedet.

*Jvar*

*Et besøk i  
ZOO Centeret  
på Brakerøya  
er alltid  
morsomt, kanskje  
det også er  
lønnsomt*



Zoo Centeret på Brakerøya har:

- \* **GODT UTVALG**
- \* **GOD SERVICE**
- \* **GOD PARKERING**

Velkommen til en hyggelig handel

# **DRAMMEN ZOO CENTER**

ELISABETH VIKER

FAYEGT. 16 - ENGENE - TLF. (03) 83 09 25

## *MOTORAMA - The name of the game*

*"Show cars are designers' cars - not committee cars"*

*Bill Mitchell*

*Vice President, Styling GM*

Etterkrigstidens USA var tiden da bildesignerne skulle ta igjen de tapte årene for bilens utvikling. Overgangen til fredsproduksjon hadde ikke bydd på store nyheter, bare "gamle hamburgere med friske grønnsaker". To helt nye fabrikanter forsøkte også å etablere seg i markedet, men både Kaiser Frazer og Tucker måtte gi seg for de store etter få år.

Optimismen og fremtidsenkningen var overveldende på alle områder. Den gjenspeilet seg også i bilfabrikkenes tegnestudioer. Her arbeidet folk som Harley Earl, Virgil Exner, Bill Mitchell, Raymond Loewy, Gordon Buehrig, Alex Tremulis, Ned Nickles og mange flere med ekstreme løsninger for 50-tallet. De skapte stilstudier med såvel penn som leire. Men av og til også med stål, aluminium og glassfiber til fullskala, ofte kjørbare prototyper; i dag kjent som "The American Dream Cars".

Som leder for General Motors Styling Section hadde Harley Earl, i samarbeid med Buick Division, allerede i 1938 designet det som regnes for den første amerikanske Dream Car; "Y-Job". Den var i aller høyeste grad futuristisk og designmessig lå den 10 år foran produksjonsmodellene. Arbeidsformen med Y-Job skapte en trend hvor GM designerne ga sine ideer en tredje dimensjon ved å bygge en virkelig og fungerende bil for å teste folks reaksjoner. Blant de ideene som ble inkludert for første gang på Y-Job var en elektrisk convertible og elektriske vinduer. Den var også den første bil som lot skjermene gå over i dørene.

"Motorama" var virkelig "the name of the game" på 50-tallet i USA når det gjalt bilshow. General Motors hadde åpnet en permanent utstilling med sine produkter i Chicago Museum of Arts & Science i 1947. I 1949 gikk de ett skritt videre og åpnet utstillingen "Transportation Unlimited" i New York Hotel Waldorf Astoria's Grand Ballroom. Her dannet de første virkelig nye bilene etter krigen rammen om et arrangement som også inneholdt sceneshow fra Broadway. I motsetning til tiden før krigen var showet åpent for det vanlige publikum. Tidligere hadde GM's styreformann Alfred P. Sloan avholdt mindre slike premierevisninger for finansyrstene i Wall Street. Nå skulle hele folket erobres.

Harley Earl, GM's Vice President Styling, var den store dirigenten for Motoramashowene. Han bygde opp en egen organisasjon som jobbet med Motoramashowene på heltid, året rundt. Egne entreprenører ble leid inn for å konstruere og bygge haller og utstyr. Markedsføringen ble ivaretatt av en egen gruppe i GM og koreografer fra Broadway arbeidet med showene. I 1949 startet man opp med 591.971 tilskuere, og populariteten steg stadig i løpet av de 8 show de arrangerte fra 1949 til 1953.

I 1953 introduserte man Motorama-navnet på turneen, som gikk til seks byer. Starten foregikk som alltid på Hotel Waldorf Astoria i New York i februar. I løpet av 72 timers skiftarbeid ble hele showet lastet inn fra lastebiler midt på 49.Street. Via walkie-talkies ble bilene dirrigert inn til hotellet en etter en for ikke å skape fullstendig kaos. Her var man i ni dager før alt utstyret ble lastet opp på 143 GMC og Chevrolet Trucks igjen med kurs for Miami, Florida. Videre gikk turen til Los Angeles, San Francisco, Dallas og Kansas. Totalbesøket for turen var 1.405.143 publikummere - som gikk gratis inn. Motorama var det særdeles beste rullende bilshow i USA.

Alle fabrikkene måtte etterhvert ha sine "Dream Cars", men verken Ford eller Chrysler forsøkte noengang å nå opp til GMs nivå når det gjalt storslagen presentasjon. Drømmebilene kan grupperes i to vesensforskjellige kategorier: "Show-biler" og fabrikkprototyper. Showbilene var designernes drømmer når det gjalt bilenes fremtidige linjeføring, ofte bygd på et standard produksjonschassis. Fabrikkkprototypene var mer rene forskningsbiler både på linjeføring og tekniske løsninger. Showene var plassen hvor man testet publikums reaksjon på dristige ideer i en komplett ny bil.

Styreformann Alfred P. Sloan i GM hadde stor tro på at Motorama ville gi svar på hvor fort man kunne gå fram med nye løsninger og samtidig ha det kjøpende publikum med seg: "Reaksjonene til de hundretusner som så disse såkalte "Dream Cars" viste at publikum ønsket og var klare til å motta flere dristige skritt i design og teknikk."

Harley Earl var også klar i sin vurdering av showets betydning: "Mer enn to millioner personer ser våre eksperimentbiler hvert år på Motorama alene. De snakker om dem, sier hva de liker og misliker. Og vi hører - meget nøye!"

50-tallet var høydepunktet når det gjalt bygging av "Dream Cars". Da ble de fleste av GMs totalt 120 slike biler fra 1938 til 1977 bygd. Crysler bygde 45 i løpet av 38 år fra 1941 og Ford ca 20 i løpet av 50- og 60-tallet. Motorama ble arrangert frem til 1961, da kostnadene ble for store og TV var blitt det virkelige mediet for å nå det store publikum. En annen av grunnene til at man stoppet i 1961 var at GM ønsket å konsentrere seg fullt og helt om Verdenutstillingen i New York i 1964.

De fleste av disse bilene var aldri ment for salg. Ofte skulle de sågar destrueres etter bruk. De ble aldri typegodkjent, og en ulykke med et slikt kjøretøy kunne føre til kjempekrav på erstatninger gjennom det amerikanske rettssystemet. Bilfabrikkene tok derfor sine foranstaltninger for at de ikke skulle komme ut av deres kontroll.

GM hadde en egen avtale med Waarhoops Used Auto & Truck Parts like ved sitt utviklingscenter i Flint, Michigan om hugging av bilene når de returnerte fra Motorama-runden.

Men fra tid til annen skjedde det ting som førte til at noen av bilene ikke ble sendt til Waarhoops, men stuet vekk i fabrikkens lagerlokaler. En del av disse har GM tatt vare på og restaurert, og noen har i løpet av årene sågar har havnet på private hender.

Senere års undersøkelser har bragt fram i lyset rundt 100 slike drømmebiler fra 50-, 60- og 70-tallet. Hver av dem med sin spennende historie som ikke alltid kommer fram i lyset.

Eierne er ikke så villige til å snakke for mye om hvordan de har kommet over bilene og hvem som er tidligere eiere.

På Pebble Beach har de to siste årene vist den største samling av slike biler, og spesielt var det mange av de originale Motoramabilene på plass. Her er et utvalg av hva GM presenterte for det amerikanske publikum i 50-årene:

### ***1951 Le Sabre.***

Buicks Y-Job fra 1938 regnes som deres første fremtidsbil og den dannet på mange måter mønster for etterkrigstidens designer. I 1951 kom oppfølgerne; XP 300 og Le Sabre. De var mekanisk identiske. XP 300 ble designet i Buicks studio under Ned Nickles, mens Le Sabre var Harley Earls "private" prosjekt.

Ett av resultatene fra Y-jobben var en høykomprimert 215 cid V-8 med et stort behov for metanol/bensin. Til gjengjeld utviklet den 335 hk. Det toseters karosseriet var i likhet med XP-300, i aluminium med mye bruk av magnesium. Inspirasjonen til linjeføringen hadde Harley Earl hentet fra datidens krigsfly.

Frontpartiet med grill og hovedlyktarrangementet var - uten å overdrive - særpreget. Det sentrale partiet på toppen av fronten var ovalt. Når lyset ble slått på, roterte midtpartiet og åpenbarte to sentrale frontlykter. Designet av fronten forøvrig avslørte også at designerne hadde fått skikkelig smak på krom. Et belte av krom startet fra den ovale grillen, gikk ut mot sidene, svøpte seg bakover skjermene til nedre bakkant av dørene og svingte fram igjen langs nedre del av karosseriet.

Forsetene var om nødvendig oppvarmede; ca. 25 år før svenske designere for alvor tok hensyn til at også fører og passasjer hadde behov for "varmstart" i -20 C.

Earls dristige toseters formgivning influerte designere (og customizere) i årevis. Den struttet av nye ideer og detaljer. Ikke bare bruken av aluminium/magnesium. På konsollen mellom setene satt det fuktighetssensorer som registrerte evt. regn og startet hevingen av platecabrioleten. I nedfelt tilstand var den selvsagt fullstendig skjult under det som på amerikansk så treffende er kalt "rear deck". "Bakre dekk" var på sidene avgrenset av skjermene, med en profil vi kjenner igjen på senere Cadillac-modeller. Skjermfinnene munnet ut i bakre støtfanger. Foruten baklyktene rommet denne også eksosrøret og tanklokk på hver side for henholdsvis bensin og metanol.

I dag eies bilen fortsatt av GM, som har den i sitt "Alfred P. Sloan Museum" i Flint, Michigan.

### ***1953 Buick Wildcat.***

Denne futuristiske sportsbil ble avduket på Motorama for å teste bruk av glassfiber i karosseriet. Selv om Buick aldri fulgte opp med bruk på produksjonsmodeller, introduserte jo Chevrolet sin Corvette samme år. Wildcats nydelig toseters karosseri var bygget på et avkortet standardchassis med 114 tommers akselavstand. Fremdriften ble besørget av Buicks 188 hk Twin Turbine Dynaflo.

Foruten en nydelig design, var det nok de såkalte "Roto-static" hjulkaaplene som vakte mest oppsikt. De var konstruert slik at de sto stille mens hjulet roterte omkring. Wildcat ble fulgt opp av en ny utgave i 1954.

### ***1956 Buick Centurion.***

Jet- og romfartsalderen hadde tydeligvis gitt sterk inspirasjon til Buicks designere midt på 50-tallet. Såvel for utvendige linjer, som for innvendig detaljering. Centurion var den definitive stjernen i 1956-utgaven av Motorama.

Buicks General Manager Ivan L. Wiles uttrykte seg slik ved avdukingen i Flint 14. januar 1956: "Den representerer nok et skritt fremover i bildesign, et felt hvor Buicks formgivere har fremhevet seg de siste årene. På det nåværende tidspunkt har Buick ingen planer om å sette Centurion i produksjon, selv om den har mange muligheter."

De mange mulighetene Wiles snakket om, gjalt foruten designelementer også de tekniske løsningene. Vi kan jo forflytte oss 35 år tilbake i tiden og se litt på disse: Trykker du på dørknappen, åpner døren seg automatisk, forsetet glir tilbake og inviterer deg til å sitte ned i den røde skinnstolen. Har du ikke helt kommet deg av sjokket over bilens ytre trekk, gir førerplassen grunn til nye gys. Ikke det at det er plassmangel for beina. Neida, rattstammen kommer ut midt i bilen og er forbundet med rattet med en arm.

"Som de doble kontrollene på et fly", tenker du kanskje og ser opp gjennom glasstaket. Blikket glir tilbake på dashbordet hvor du lar fingrene søke over et sett av brytere og trykknapper for å forsikre deg om at ingen er merket "Eject". Rett foran deg er en roterende tallskive med en fast nål - speedometeret. TV-skjermen midt i dashbordet erstatter spillene og rett over den er en digital klokke. Hele interiøret er i rødt skinn.

Selve linjeføringen er sportsbilpreget, i den grad den kan være det med sin lengde. Den er praktisk talt like lang som en 1956 Roadmaster. Driften besørges av en 325 hk V-8 koblet til Dynaflo-gearingen.

Centurions karosseri var forsterket glassfiber, og den var lakkert "Electron Red" over børstet sølv meatallic. Den nedre delen ble senere lakkert hvit, slik den fremstår i dag. Støtfangerne er en integrert del av karosseriet. Alle linjer i bakkant går sammen i en bombeformet spiss. Den inneholder bak- og ryggelys. Rett over denne sitter det interne TV-kameraet koblet til skjermen på dashbordet.

I Buick Division hadde man fra før tatt vare på Y-Job og Le Sabre, så Centurion fikk plass i Alfred P. Sloan Panorama of Transportation i 1963. Her deler den plass også med 1959 Cadillac Cyclone og er fortsatt en populær attraksjon.

### **1953 Pontiac Parisienne.**

GMs Pontiac Division var også med på Motorama-showene. Da dørene åpnet på New Yorks Waldorf Astoria Hotel på Park Avenue i februar 1953, sto kun en bil på Pontiacs stand; Parisienne. En bil som knyttet trådene mer til fortiden enn å peke fremover.

På et 122 tommers standardchassis hadde man tatt frem igjen den gamle "Coupe de Ville" karosseritypen. Inspirasjonen med kun å ha tak over baksetet var hentet fra hestevognenes tid. Parisienne var ikke bare en uvanlig design. Det takløse forsetet ga klar beskjed om klasseskillet mellom fører og passasjer. En typisk bil for de med råd til privatsjåfør.

Selv om døren ble holdt åpen for herskapet, var adkomsten til baksetet langt fra komfortabel. Bilen var todørs. Passasjerene måtte klyve gjennom en trang passasje mellom forseteryggen og dørstolpen. Sikkert et artig C-moment for eldre damer i sidekjoler før de dumpet ned i dype seter.

De andre GM show cars i 1953 var Cadillac Le Mans, Buick Wildcat og Chevrolet Corvette. Alle i convertibleutgaver. Parisienne var som sagt ikke noe futuristisk eksperiment, og den kom aldri fram til noe produksjonsbånd. Navnet var vel det eneste som dukket opp igjen i Pontiacregi, og bare for Canadaproduserte biler.

### **1954 Pontiac Bonneville Special**

Bonneville-navnet kom på folks lepper året etter. Da skulle Pontiac forsøke å svare Chevrolet's Corvette. Sammen med Strato-Streak var Bonneville Special Motoramautgaven fra Pontiac Division i 1954.

Med klar inspirasjon fra Briggs Cunninghams racervogner raget den kun 48,5 tommer over bakken på sitt 100 tommers chassis. Det toseters glassfiberkarosseriet var praktisk talt bygd rundt fører og passasjer. Som en klar kontrast til den ytterst konservative Parisienne tok den pusten fra publikum.

Paul Gillan var Pontiacs sjefsdesigner i 1953. Han husker godt hvordan Harley Earl ønsket å forandre Pontiacs image når det gjaldt racing. Mr. Earl ønsket at bilen skulle ha en klar "familielikhed" med Corvette. Et annet overordnet krav var at beltelinjen på karosseriet skulle gå horisontalt og lavt rundt det hele, kun avbrutt av skjermprofilene som skulle gå opp over denne linjen.

Designteamet var lite, og mye av designjobben ble gjort av Homer La Gassey (som senere var sentral bak Ford GT40). Motoramas åpningsdato sto fast, så det var bare å stå på for teamet. Noen arbeidstidbestemmelser fantes ikke, og La Gassey levde praktisk talt i studioet syv dager i uken i seks til åtte måneder i strekk. Alle detaljer fra tegnebrettet til ferdig show car ble gjort av teamet. Etter at Motoramarunden 1954 var over led ikke Bonneville Special den samme skjebnen som flere av de andre bilene. Warhoops Used Auto & Truck Parts like nord for GMs Tech Center hadde i oppdrag å hugge de fleste av bilene direkte etter showene. Bonneville Specialen ble imidlertid stuet vekk sammen med noen andre biler i et lagerskur.

Fem år senere var det skifte av GMs Design Vice President: Harley Earl gikk og William L. Mitchell kom. Og han ønsket en skikkelig rengjøring rundt omkring. Blant annet i de nevnte lagerlokaler. En av utviklingsingeniørene hos Pontiac (som ønsker å være anonym) klarte å redde Bonneville Special'en fra kverna. I 1964 ble den solgt for \$4.000.- til Cadillacsamleren William Sherer i Harper Woods, Michigan.

22 år senere overtok Joe Bortz bilen - for en noe annen sum.

### **1959 Cadillac Cyclone.**

"Advanced engineering" kan også være stikkordet for Cadillac Divisions 1959 Motorama Show Car - "Cyclone". Uten tvil et av de mest romfartsinspirerte produkter fra en bilfabrikks designstudioer. Ingen hadde vel stusset om du sa det var Lockheed, og ikke GM, som hadde designet den.

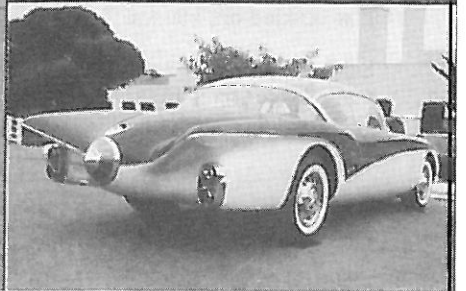
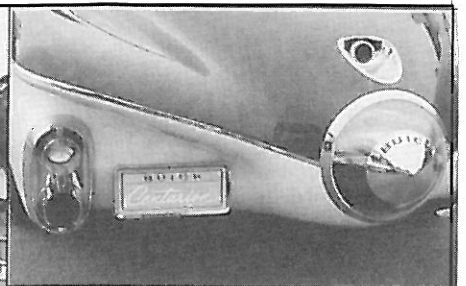
Formgivningen av karosseriet minner mest om to horisontale raketter med en liten førerkabin imellom. Fronten var dominert av skjermene som gikk over i to sorte koner. De inneholdt et elektronisk varslingsystem som ga lyd- og lyssignal når bilen kom for nær et eller annet objekt. Den tradisjonsrike støtfangeren var fjernet.

Fører og passasjer var innelukket i en canopytopp i lakkert plastikk. For å åpne dørene kunne en trykke på en knapp. Døren beveget seg da fra karosseriet og gled bakover langs siden. Samtidig beveget toppen seg om hengslene i bakkant og senket seg ned under "bakdekket". Sidevinduer manglet helt, men et toveis intercom-system gjorde samtaler med utenforstående mulig. Klimakontrollen kombinerte både aircondition og varmeanlegg, slik at du kunne bestemme din idealtemperatur og la systemet vedlikeholde den.

Til forskjell fra flere andre drømmebiler, var Cyclone funksjonell. Alt virket. Under panseret var en standard 325 hk Cadillac-motor. Eksosen ble ført ut i forskjermene og sluppet ut foran framhjulene. Krombølgen på 50-tallet påvirket ikke Cyclone. Den var nærmest kjemisk fri for pyntelister og utstyr.

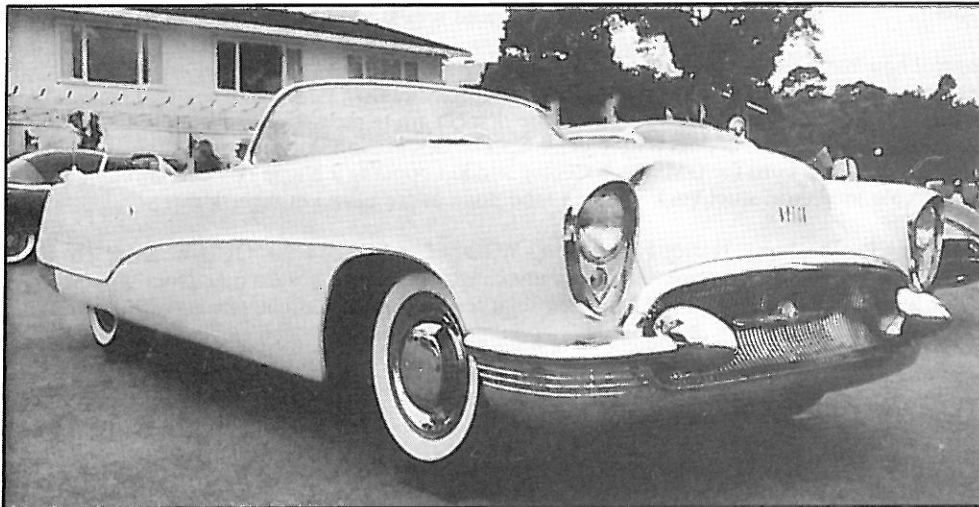
I pressematerialet til premierevisningen 26. februar 1959 sto det ikke noe om bilens ytelser. Cyclone hadde en hjulavstand på kun 104 tommer og et lett karosseri - så den flyttet seg nok! Det radarstyrte rakettskipet på hjul ble vist for mer enn 1,5 millioner mennesker på Motorama-turneen.

Fra Cyclone kom elementer av det svært skulpturerte karosseriet med på Cadillac i 1961-62. Blant annet de vertikale halefennene og "Comfort Control"-systemet, som ble en industristandard.



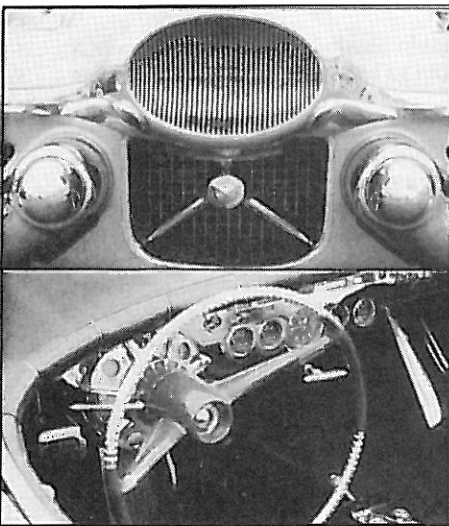
## buick centurion

En av de absolutt mest ekstreme dream-cars fra midten av 50-tallet er Buick Centurion '56. Tydelig inspirert av datidens jetfly og med en mengde tekniske løsninger som ennå i dag anses som framtidsrettet. Utvendige speiler var erstattet med TV-kamera bak og en skjerm på dashbordet. Toppen var helt i glass.



## buick wildcat

Den kanskje mest smakfulle av GMS dream-cars fra 50-tallet er Buick Wildcat '53. Det lave glassfiberkarosseriet og den tilsvarende lave frontruta gjør bilen svært elegant. Rotostatic hjulkapsler som sto stille når hjulet roterte var en spennende detalje.



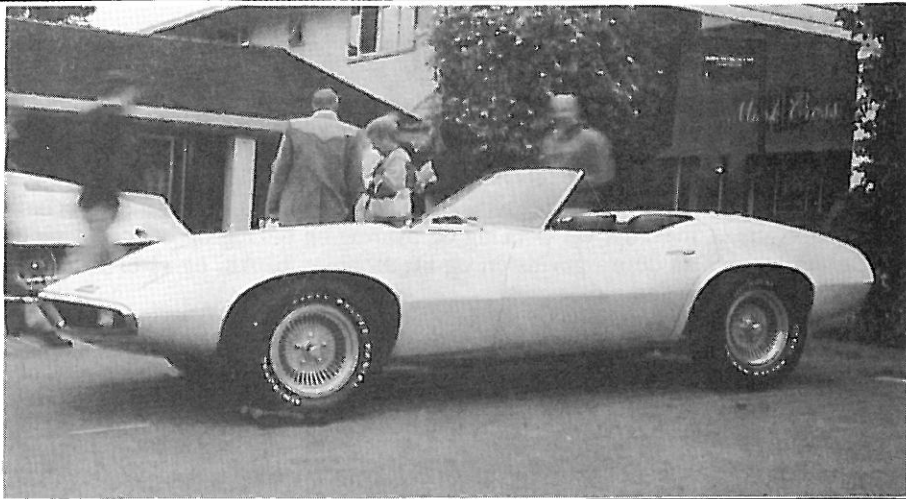
## buick le sabre

Harley Earl sto personlig for designet av Buick Le Sabre '51. Frontens ovale «grill» skjuler faktisk hovedlyktene. Interiøret har oppvarmet sete og fuktighetssensorer som automatisk hever ståtoppen fra «kofferten» ved nedbør. Le Sabre hadde

aluminiums-karosseri og mange komponenter i magnesium. Bilen hadde en spesiell V8 som benyttet både bensin og metanol. Dette ble oppbevart på separate tanker. Igjen utpreget flydesign.

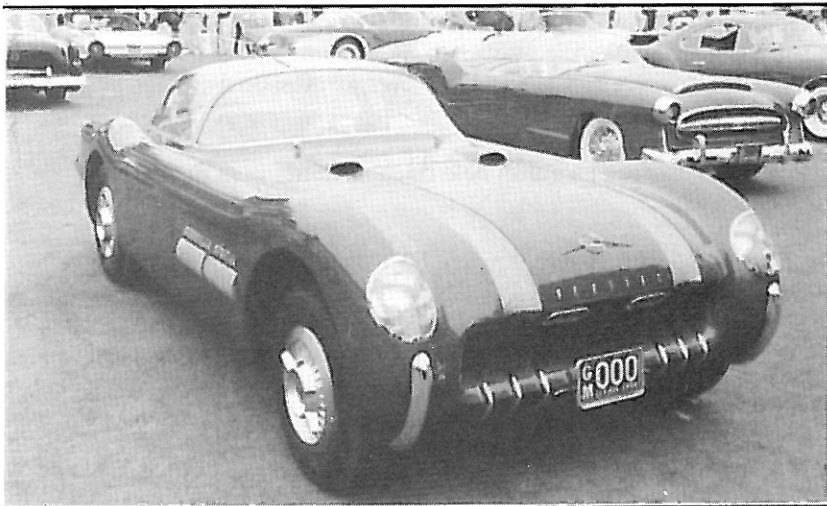
# pontiac banshee

Den eneste bilen fra 60-åra er Pontiac Banshee '63. GM-ledelsen syntes det ikke passet seg at Pontiac skulle lansere en slik konkurrent til Chevrolet Corvette og prosjektet ble lagt ned. Kjenner noen igjen linjene fra Corvette '68?



# pontiac parisienne

Med en takkonstruksjon fra klaseskilletts storhetstid på 20-tallet var Pontiac Parisienne '53 en ganske spesiell modell. At det dryppet på sjåføren spilte tydeligvis ingen rolle, men det spørs vel om det ikke kom litt inn i baksetet også.



# pontiac bonneville

En kan kjenne igjen linjene fra den første Corvette på Pontiac Bonneville Special '54, men bilen er også tydelig inspirert av løpsbilene på den tiden. Målsetting var å gi Pontiac en mer sporty profil.



# cadillac cyclone

Den definitivt mest ekstreme dream-car er Cadillac Cyclone '59. Det skal være usagt om Lockheed hadde folk i designavdelingen eller om det var Cadillacs svar på Batmobile. De svarte konene i fronten innholdt «sonarutstyr» som fortalte med alarmer om man var for nær et annet objekt.

# ÅRSFESTEN 1991

-sett med festkomite-medlemsøyne!

Så skulle det være årsfest igjen da, 16. februar, og innvalgt i festkomiteen som man var, fikk man gjøre sitt beste! Gudskjelov var Tore Fridheim formann, han og Bjørg var med i fjor og, og hadde erfaringer å ta med. For jammen var det mye som skulle ordnes, det var dekking og pynting og baking og handling, servietter til bretting og musikk må vi ha, og blomster der da dere - gevinster, og litt mobbing til Alf, og så brus og øl og kjøkkenhjelp, og ta med kaffetrakter, det er altfor få der!

Etter møter, telefoner og kjøring hit og dit begynte det å ta form, og kvelden før kvelden hadde vi det meste under kontroll og kunne begynne å glede oss til festen vi og! Så kom festkvelden, og en feststemt festkomite kunne ønske festkleddede mennesker velkommen med en sherry og senere ved bordet prolog:

Velkommen vi ønsker hver mann og hver møy,  
vi håper at alle i kveld får det gøy!  
Vi skal spise og drikke og meske vår buk  
og kanskje og prate litt om Austin og Buick?  
Vi skal synge og vitse og danse en masse,  
for her blir musikk som for alle vil passe.  
Og så kan vi mimre om året som gikk,  
om løpa vi kjørte, og venner vi fikk.  
Vi kan og tenke fram mot en sommer igjen  
til markeder, løp i sesong nittien.  
Da får kanskje noen en "ny" bil på veien  
etter mange års arbeid, og iblant vært litt lei'en?  
Ja, hobby'n kan koste oss tid og penger,  
og ofte familien tålmodighet trenger,  
men med lunchkurven pakket og bilen i gang  
er alle fornøyd, om ei turen blir lang!

Hvordan er det rundt bordet, er noen blitt sulten?  
Ja, attpåtil kanskje syns jeg litt kulden  
som bare står her og bare drar tida ut,  
men nå er mitt rim på det nærmeste slutt.  
For nå, kjære venner, har jeg lest for maten,  
så sett så i gang og hugg innpå fra fatet!  
Kos dere, folkens, og spis dere mette,  
så danser vi etterpå til vi blir svette!  
GOD FEST!

Og folket åt og drakk, praten gikk livlig rundt bordet, litt sang ble det og! Formann Alf delte ut årspokal til Nedre Eiker Brannvesen, Kjell Ødegård og Bjørn Themte fikk hver sin tinnallerken for innsats i klubben. Jan Shetelig skulle også fått en, men siden han ikke var til stede, blir den delt ut på et møte. Bjørn Erik Lundestad fikk kritikk for sin sang under Hallingdalstreffet, både for valg av sang og melodi, formannen ville ikke at dette skulle gjenta seg og ga derfor Bjørn Erik sangbok med noter! Oddleif Kvålseth og Asle Wang fikk hver sin kaktus, Oddleif for sitt eminente opplegg av Åmotløpet, og Asle for sin ypperlige plassering av starten på Drammensløpet! Festkomiteen overrakte så formann Alf en hjelm med øreklokker, han klaget i fjor over at musikken var for høy, nå skulle festen kunne nytes i fulle drag!

Og så var det dans etterpå! Kjempefin musikk, og folk som koste seg på gulvet hele tiden, men når man danset mye, ble man tørst også, må vite. Noen ble tørste bare av å se på!

Kaffe og kaker smakte godt utpå kvelden, og kronene satt løst ved utlodningen. Så fortsatte dansen og praten, koselig å treffes i slikt lag. Skulle vært fest minst 2 ganger i året, sa noen! For denne festen tok jo slutt, og det er lenge til neste årsfest. Etterhvert tømtes salen for glade, blide mennesker, og festkomiteen sto igjen med trivialitetene. Vi hadde dog under hele esten hatt uvurderlig hjelp på kjøkkenet av 2 prima unge jenter som virkelig jobbet for pengene, så ved 3-tiden om natten kunne vi reise hjem. Slitne, men glade, for - såvidt vi kunne bedømme, hadde festen vært vellykket for de fleste!

Festkomite-medlem

BRITT

PS: Formann Alf insisterer på at jeg må ta med at festen var alle tiders og at festkomiteen har gjort en kjempeflott jobb. Vi takker!

## Billedtekster Årsfesten (øverst fra venstre)

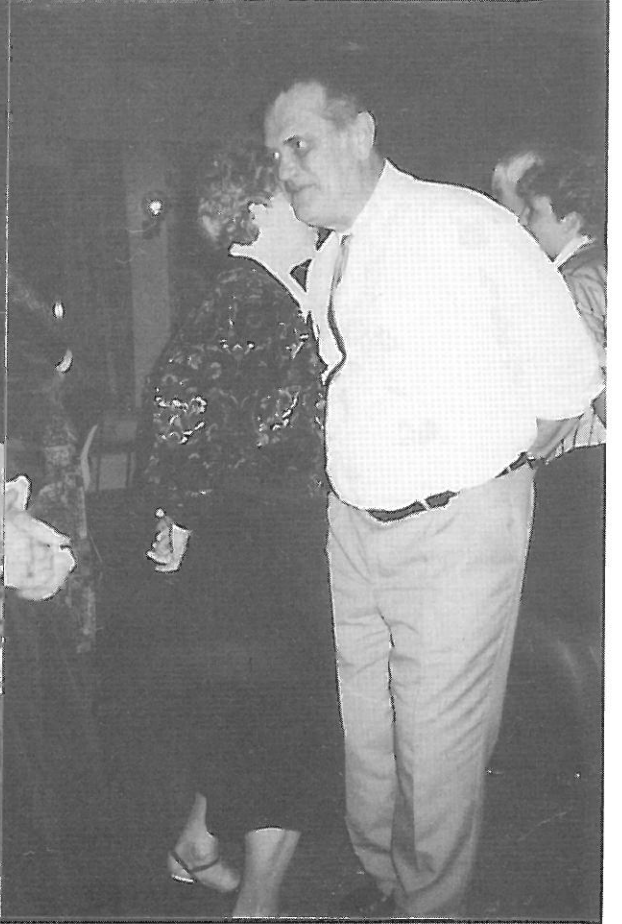
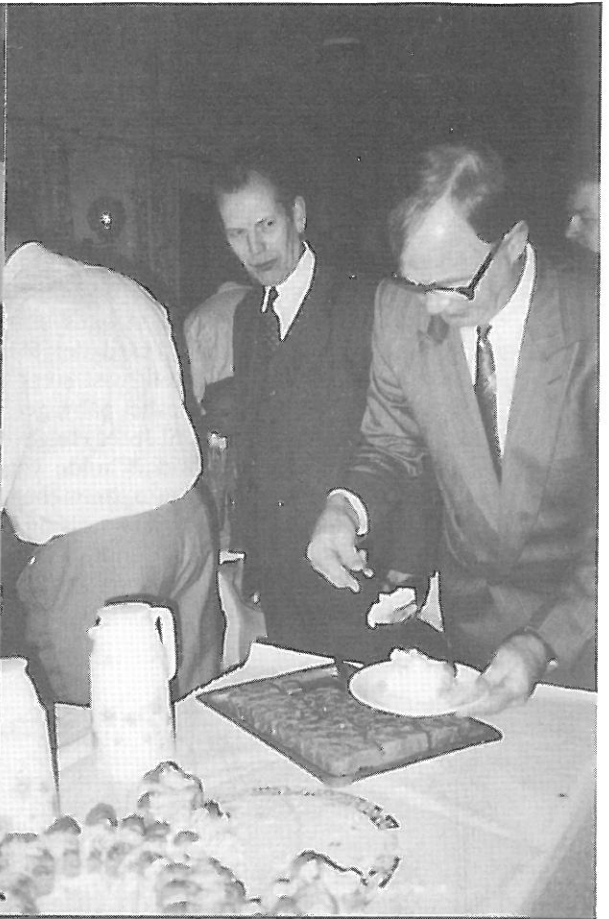
Alf Bryhn overrekker tinnallerken til Kjell ødegård, formann 1989-90.

Finn Bryhn synes vissi Reulf Wold forskyner seg dugelig!

Moro med fest! Mette Døvik (t.v.) og Bjørg Fridheim.

Formann Alf i en posisjon han liker!

Våre eminente musikere med velfortjent pause på kjøkkenet sammen med Tore Fridheim.

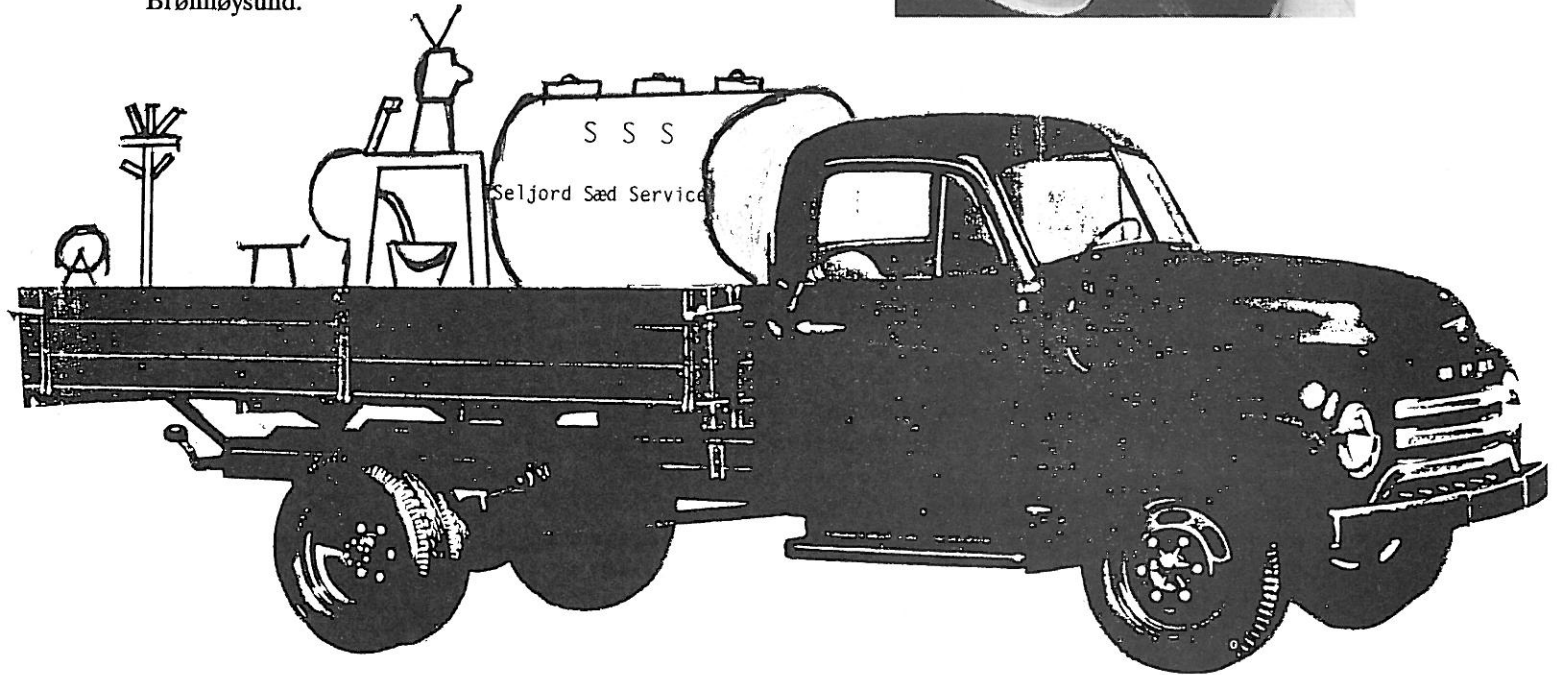
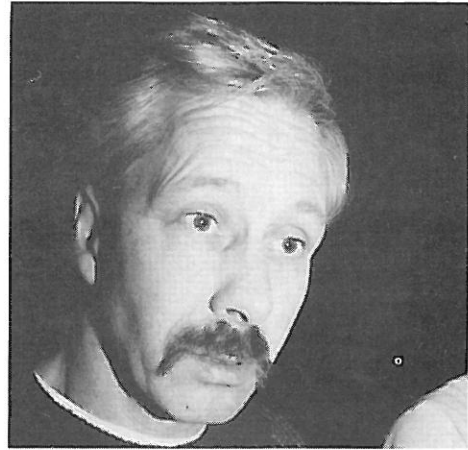




## Sladder, mobbing osv v/Asle

Vi gratulerer Anders Nordahl på Reistad med nylig gjennomført 60 års jubileum. Viktigere er det at mannen etter sigende skal ha kjøpt seg gammel vogn. Det skal dreie seg om en **BEDFORD** lastebil fra 30-åra en gang. Vi regner med å se denne i relativt nær fremtid.

Vi meldte i forrige nummer om at Oddleif Kvålseth hadde startet tømme-service med sin 1952 OPEL BLITZ påmontert sædbukk. Nå viser det seg at hans omfattende planer ikke kommer til å bli realisert med det første. Avbildede herremann til høyre har nemlig vist sterk interesse for kjøredningen - og da i sæddeleshet påbygget. Oddleif har følgelig leid bort bilen på åremål til Josef Helgevold. Josef på sin side har forpliktet seg til alltid å holde vogna utrykningsklar i tilfelle av medlemmers akutte tømmebehov. Videre har Josef vederlagsfritt stilt et rom til disposisjon for en stipendiat fra Norges Landbrukshøgskole som skal utføre målinger. For ordens skyld nevner vi at ingen kreditorer bør bli nervøse; Seljord Sæd Service er ikke slettet fra registeret i Brønnøysund.



---

## Bruk Personkort i Norge som i utlandet.

Du kan ta ut kontanter, betale bensin,  
betale varer og tjenester.

Det er gratis å bruke kortet i  
norske miniBanker, bensinminiBanker  
og butikkterminaler.

sparebanken  
**ANOR**

---

ART NR 50-51-52

**SAND - SINGEL**

VI LEVERER ALLE TYPER SINGEL, PUKK, STØPESAND, PUSSESAND, FUGESAND, BLÅSESAND, FILTERSAND, SEMENT, FERDIGMØRTEL.

HAVEHELLER - BELEGNINGSSTEIN - FORSTØTNINGSMURER - KANTSTEIN

**STIGER**  
i tre og aluminium

**FLAGGSTENGER**  
i tre, aluminium, glass-fiber. Disse kan monteres av oss.

**FLAGG - VIMPLER**  
**Dreide søyler**  
til utvendig og innvendig bruk.

**BÅTMASTER**

ART NR 70-71

ART NR 01

ART NR 02

ART NR 05

**Profilerede håndreker i lam. furu**

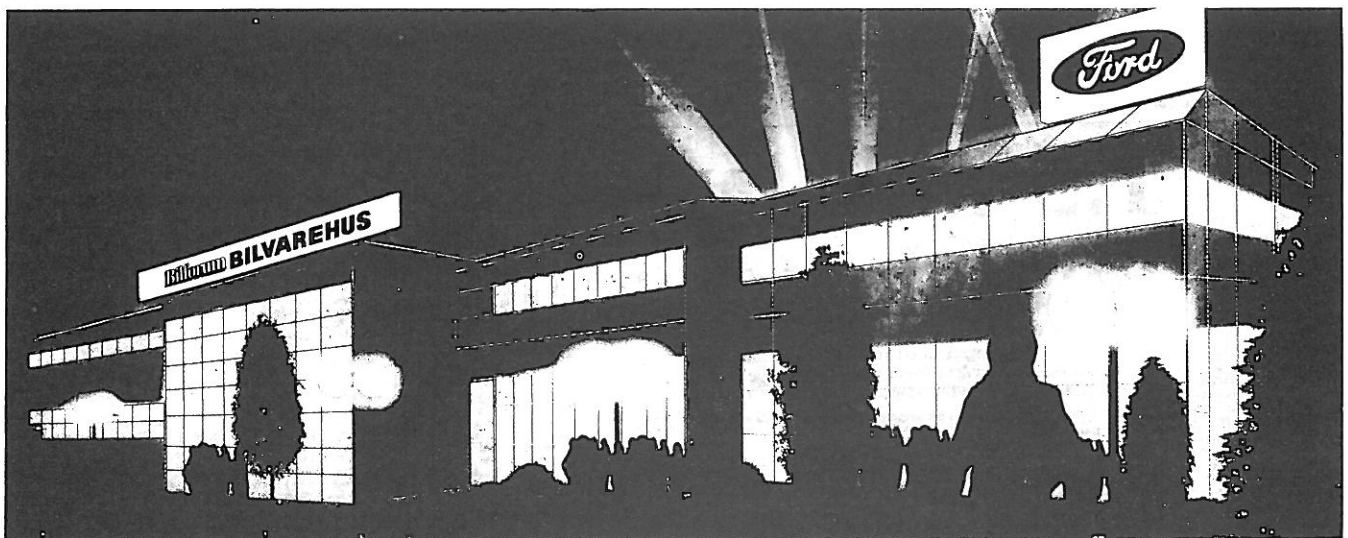
ART NR 20-21  
22 23 24

ART NR 10-11

**K. BERGERUD EFTF.**  
SANDFORRETNING — BYGGEARTIKLER

Øvre Storgate 45, DRAMMEN. Tlf 03-831955

ART NR 42-43



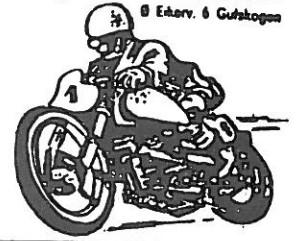
**Bilforum**  
B · I · L · V · A · R · E · H · U · S  
Bj. Bjørnsonsgt. 122 Tlf. (03) 81 27 80

**Buskeruds største  
bilvarehus**

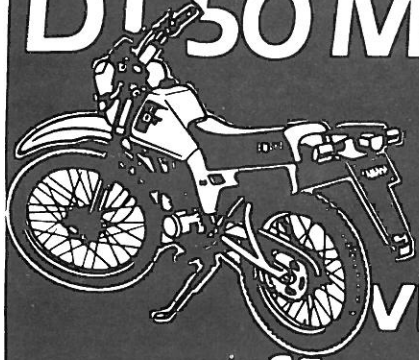
# MOTORSYKKEI Omsetning <sup>2/8</sup>

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

Motorsykler - Verksted - Deler - Utstyr - Service



## DT 50 MX



En  
virkelig  
«off-roader»!

### GO YAMAHA ALWAYS!

Spesialbygget for det norske marked – en motorsykkel som har alle mopedens fordeler. Like velegnet på vei som i terreng. Effektiv monoschock demper, blinklys og bagasjebærer. Den tøffeste trail-mopeden, se den selv

I vår MOP-SHOPI

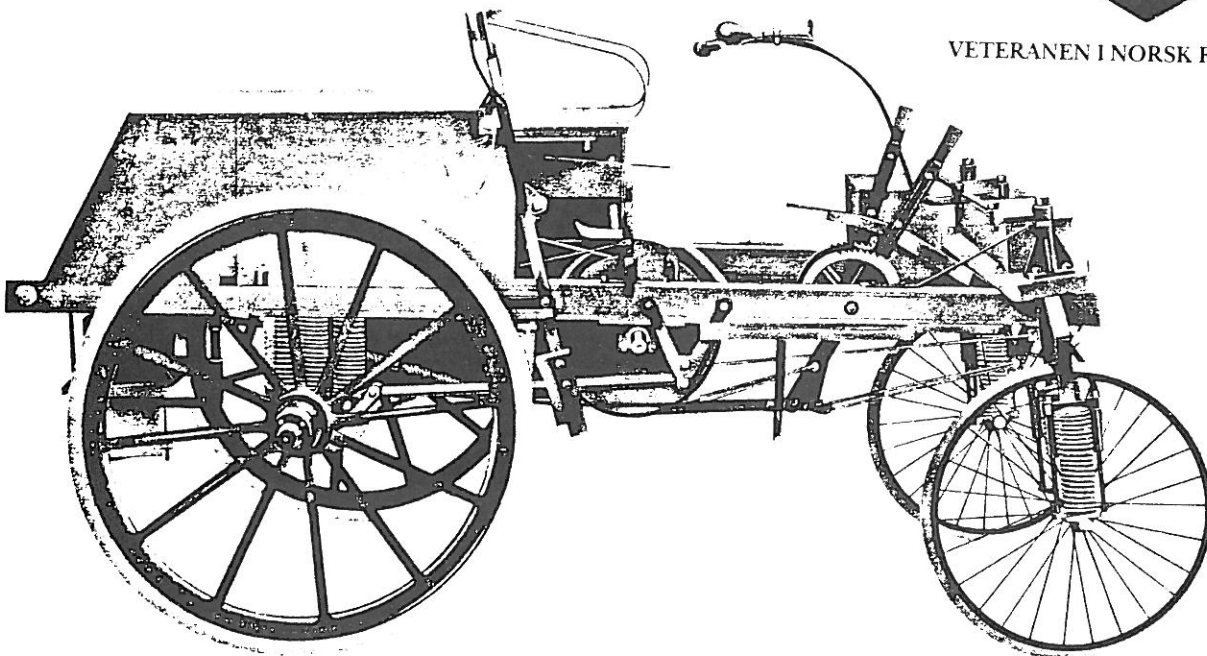
# YAMAHA

Kvalitet sparer penger

Importør: HEGNA YAMAHA A.S

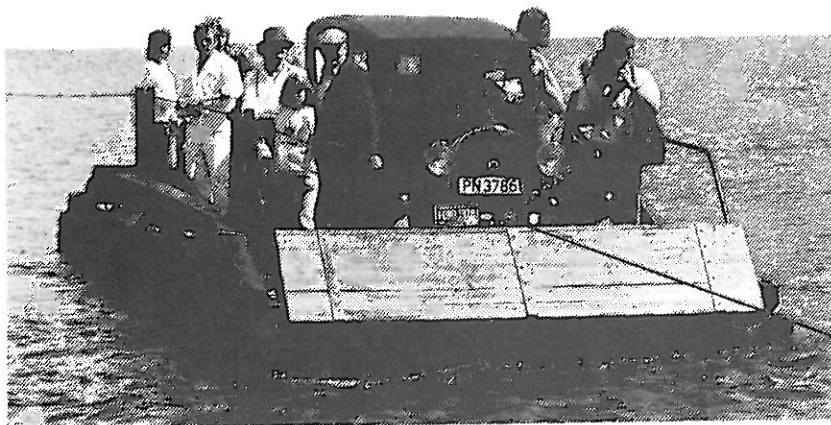


VETERANEN I NORSK FORSIKRING



Knight, 1895. Den én-sylindrede motoren på 1565 cc ga bilen en toppfart på 13 km/t.

# Trysfjorden i Søgne 15.-16.juni 1991



## VELKOMMEN!

Agder Motorhistoriske Klubb ønsker alle hjertelig velkommen til Trekkferjefestivalen 1991! Festivalen er bygd opp omkring den gamle trekkferja, som settes i drift festivaldagene. For sjuende år på rad blir det frakt av både hestekjøretrøyer og veterankjøretrøy. Fanter og fintfolk kommer til å opptre, og det blir laget aktivitetsmarked. Festivalen byr også på en rekke musikalske innslag, gjøgling og show - alt i en utrolig blanding ingen av oss har opplevd maken til, "eventyret på Holmen", uttalte haugesudere til HVK-posten. Trekkferjefestivalen er et av de mest severdige festival-arrangementer i landsdelen, uttalte Stavanger Aftenblad. Et arrangement hvor ingen er publikum, men alle deltagere, skrev Fædrelandsvennen.

### FESTIVALLØPET

Festivalløpet er en vesentlig del av Trekkferjefestivalen. I fjor deltok 170 kjøretøyer fra hele landet. I år er vi forberedt til å ta imot flere. Meld deg på til Trekkfestivalens veteranvognløp. Løpet er åpent for kjøretøy eldre enn 20 år. Vi i festivalkomiteén vil gjøre hva vi kan for at også årets festival skal lykkes. Informasjon om festivalløpet: Svein Arild Strædet, tlf. 043-87147. Hilsen Kai Erland, festivalleder, tlf.042-81201.

# RENHOLDSBUTIKK FOR SMÅ OG STORE FORBRUKERE

Tilbyr enklere og rimeligere innkjøp  
av renholdsprodukter og utstyr.

**TIL  
Bil:**

VINDUS-  
SPYLEVÆSKE

5l. **19<sup>80</sup>**

TEPPERENSEMASKIN TIL LEIE

PR. DØGN **125<sup>00</sup>**

MOTORVASK  
Industriavfetting

5l. **105<sup>00</sup>**



**VELKOMMEN TIL EN RENHOLDSPRAT**



# O.K. Butikken - fabrikkutsalg

Rosenkrantzgt. 151 - 3023 Drammen. Tlf.: 03/89 15 90

# Veteranvogn- Utstilling 27-28 april

Kongstenhallen, Fredrikstad

Personbiler Varebiler Lastebiler  
Brannbiler Stasjonermotorer  
Motorsykler  
m.m.

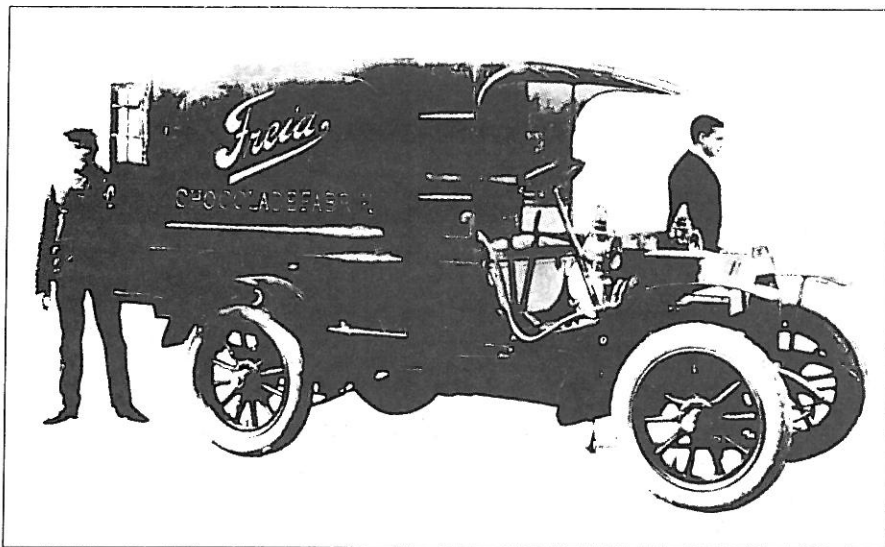


Åpningstider:  
Lørdag 11-21  
Søndag 12-19

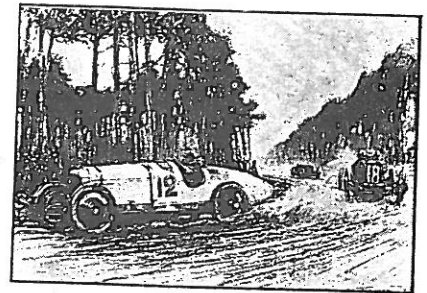
Arrangør: Ostfold Veteranvogn Klubb

28. april er det delemarked ved GT Hypermarked i Krokstadelva fra 0900. Det er Amcarklubbene i Buskerud som samarbeider.

Vi vil samtidig opplyse om reservedelsmarkedet ved Jysk Automobilmuseum ved Gjern på Jylland 1. juni 1991.



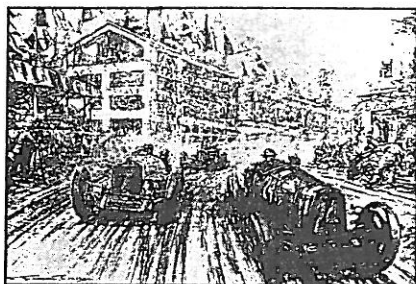
En gang var dette det hotteste av moderne utstyr



5. 1921 French Grand Prix at Le Mans



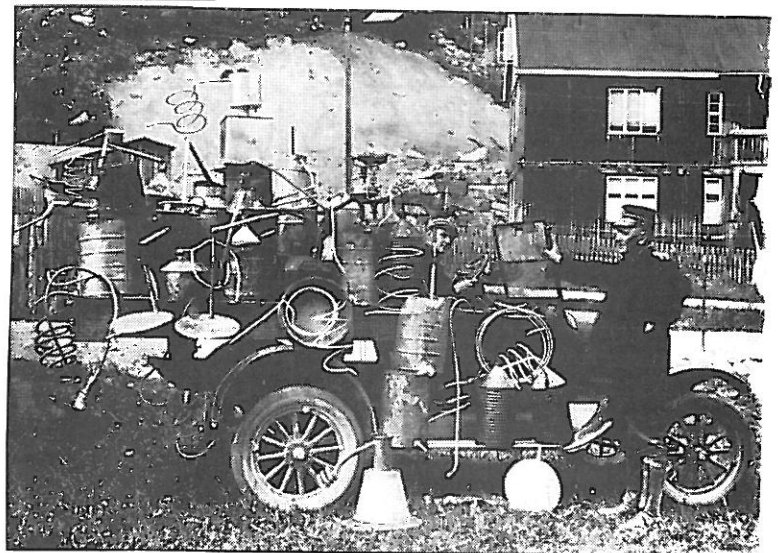
8. Parry Thomas Leyland 8 at Brooklands



4. 1932 Targa Florio



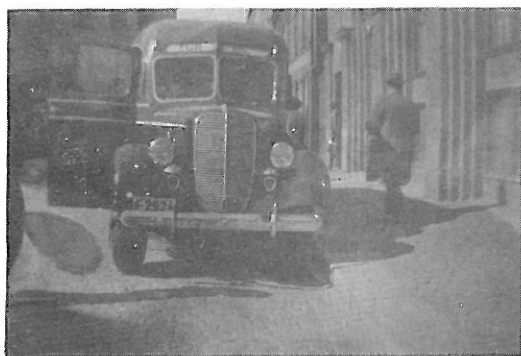
7. Lagonda V12



Politimester Pedersen sammen med en av sine betjenter viser fram resultatet av en razzia på Nore-anleggene under forbudstida. Bare de som glemte satsen under trappa til selveste politimesteren, klarte å få ha godsakene i fred. (Foto: Ivar Aasen)

## *Fra fotoalbumet*

Denne gang har vi fått låne bilder av Jon-Arne Pettersen i Krokstadelva. Vi ser blant annet den 1934 Studebakeren som Leif Pettersen har påbegynt restaureringen på.



WANG, ASLE  
GAMLEBAKKEN 28

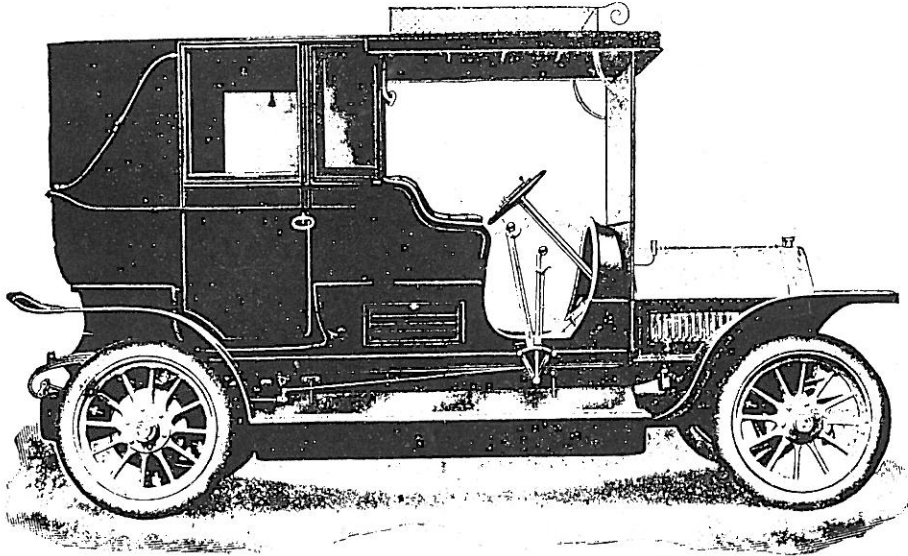
3046 DRAMMEN

Blad i abonnement

Returadresse:

Motorhistorisk Klubb  
- Drammen

POSTBOKS 2193 3003 DRAMMEN



# AUTOMOBIL- Omnibusser, Droscher, Laste - Leverings-, Skyds- og Luxusvogne.

Repræsentant for:

*Humber Lt.* England. Karl A. Jensen og Molstad & Co.s Vogne fra dette Firma.

Denver Brothers, Guildford, England. Specialitet Lastevogne.

Herr Karl A. Jensen har bestilt en større Lasteautomobil fra denne Fabrik.

I. A. T., Torino. Det verdenskjendte Firma i Luxusvogne.

*Mærk Drosche No. 228.*

*Gebrüder Stoewer*, Stettin. Specialitet Laste- og Leveringsvogne.

„Freia“s og Ingwald Nielsens Vogne leveret fra denne Fabrik.

Vogne haves paa Lager ligesom alt Tilbehør til disse.

*Humber.*

Ved det i Sommer i Irland afholdte Automobilvæddeløb opnaaede Humber med sine 3 Vogne det enestaaende Resultat nemlig:

2 Vogne paa 16 H. P. blev Nr. 1 og 2 og belønnedes med *Guld- og Sølvmedalie.*

1 Vogn paa 12 H. P. blev Nr. 1 og belønnet med *Guldmedalie.*

Desuden blev Dunlop Companiets opsatte *Ærespris* til Værdi Kr. 4000,00 tildelt *Humber Ltd.* for de mest stabile Vogne.

Prøven varede 16 Dage og blev samtlige Vogne underkastet den aller nøieste Inspektion. Det er den store engelske Automobilklub, som arrangerer disse Prøver, og foruden *Hurtighed* tages der specielt Hensyn til hvorledes Vognene klarer store Bakker, ligeledes *Benzintorbruget* og *Vognenes* Tilstand efter endt Løb.

Som et enestaaende Exempel paa kraftig Konstruktion kan nævnes at Humber's 16 Hestekræfters, paa en Undtagelse nær, i Konkurrence med Vogne op til 50 Hestekræfter var den hurtigste i alle klasser.

## BERTEL O. STEEN

Telef. 3995

KRISTIANIA

Kirkegd. 9