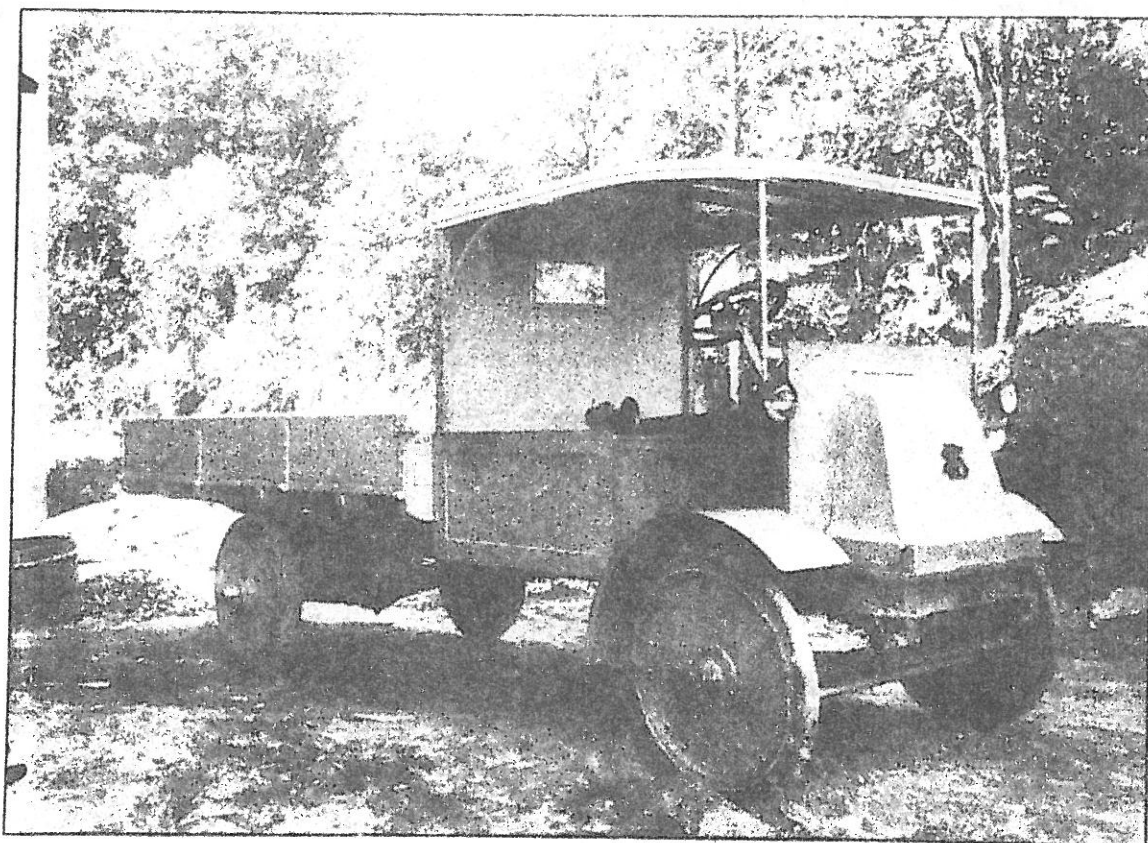


motor

HISTORIKEREN



3 - 82



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

HISTORIKEREN

REDAKTER
Ivar Engerud
Horgen,
3300 Hokksund

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

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

MEDLEMSKONTINGENT 1982:

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

SEYRET:

FORMANN: Alf Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad. 02-855347
NÆSTFORMANN: Finn Torgersen, Riksvn., 3020 Krokstadelva.
03-826240(job) 03-826240(jobb)
SEKRETÆR: Jan Roger Sand Olsen, Møllenhof, 3020 Krokstadelva.
03-870120 lj.153(job) 03-870120 lj.153(jobb)
KASSERER: Finn Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad.
03-832680(job) 03-832680(jobb)
STYREMEDL.1: Bjørn Kolsrud, Lien, 3330 Skotselv. 03-756356(priv)
03-752224(job) 03-752224(jobb)
STYREMEDL.2: Jan Sandholdt, Langrand 27, 3020 Krokstadelva.
03-826258(priv), 03-826923(job) 03-826258(priv), 03-826923(jobb)

SIDEN dette er det siste nummeret av Motorhistorikeren for septembermøtet, vil jeg ønske alle en riktig god og begivenhetsrik veteranbil-/MC-sommer. Uffra terminlista ser det ut til å bli nok av arrangementer utover sommeren, og noen vil vi vel komme tilbake til her i bladet, men reds. kapasitet er begrenset, så mye vil avhenge blant annet av lesernes skriveklær.

Vi har imidlertid en del stoff liggende til neste nummer, men alle bidrag (store som små) mottas med takk, helst før 1. august.

MOTORHISTORIKEREN ØNSKER SINE LESERE GOD SOMMER!

I.E.

Bilen som "pryder" forsiden denne gangen er Stavern Bilfabrikks første produkt fra 1919. Historien om dette kortlivede bilforetagende kan du lese om på sidene 10-12.

Spikkestad, mai 1982.



fra førerretet~:

Kjære medlemmer !

Sjøl om tempraturen i slutten av mai, er den vi helst ikke hadde ønsket, så er det faktum at sommeren er her.

Vårsjekken m/ byttemöte er avviklet med noen ganske få fram-
mötte, vi for skyldte på det dårlige været og at disse treff
også koliderer med konfirmasjonstidspunktene.

Drammensløpet er akkurat avviklet med rekorddeltagelse, og moro
er jo det for alle, ikke minst for løpskomiten som hadde lagt
alt tilrette for oss på beste måte.

Jeg vil ikke unlate å nevne Halvorsen, s Elektriske, Asker for
de kjempeannonser som ble brukt for løpet i mange aviser i vårt
distrikt og utenfor hvor vi var nevnt.

Når det gjelder "gavebordet" så er vel det greit for de av
oss som dette så, vi for vel aldri se maken igjen.

En takk til alle, som har bistått til dette flotte løp, og
ikke minst greit avviklet.

Så må jeg skrive noen ord om Höstløpet m/jubliumsfest.

Tiden går så altfor fort, og for en hvet ordet av det så er
august måned foran døren våre, s.

Alt er lagt tilrette for et stort arrangement lørdag 7-8 august
m/start fra Drammen-innkøst Fagerfjell Turistsenter - Blefjell.

Nå håper jeg at alle medlemmer gjør sitt beste for å kunne
delta i dette sikkert flotte løp m/jubliumsfest i året 1982
Når du dette leser, så husk at dette er også for deg som ikke
har hverken gammelbil eller m.c., men et løp med hyggelig
sammenkomst med våre medlemmer, og sikkert endel fra vår danske
vennsskapsklubb og kjenninger fra andre klubber.

Du vil finne "påmeldingslippen" et annet sted i avisa, fyll
den ut og send den til Rolf snarest, og vel mött 7-8 august.

Tilslutt ønsker jeg alle medlemmer og andre lesere en riktig

God Sommer

og om vel mött på Fagerfjell.

Med hilsen

Auf.

Besøk hos Østfold Veteranvognklubb 2.4.82

Styret, representert ved Alf Bryhn, Jan Sandholt og Jan Roger Sand Olsen, besøkte fredag før påske-Østfold Veteranvognklubb for å gjøre gjensidig for deres besøk hos oss.

Klubben leide i dag lokaler på et sted som het "Fremtidsborg" på Borgenhaugen ved Sarpsborg. Lokalene var omtrent som Heimevernshuset, dog i litt mindre målestokk. Ca. 30 stk. var tilstede. På vanlige møtedager kommer ca. 60 stk.

Motene er stort sett lagt opp som pratemøter.

Etter at formann Roy Heier hadde gitt litt informasjon om terminliste etc., ble ordet gitt til oss. Alf fortalte om klubben/løp etc. og så kjørte vi to filmer. Først Høstløpet 1980 og så film fra den første Danmarkstur.

Etter filmene svarte vi på spørsmål som medlemmene stilte oss. Under møtet ble det sendt rundt en annonsebok hvor medlemmene kunne skrive ned annonser som de ønsket tatt med i klubbens skriv. (God idé for vår klubb.)

De hadde også medlemmenes 10 minutter som oss.

Etter en uforglemmelig tur hjem med tåke så tjukk som graut, kom de siste utskremte i seng ved 02.30-tida.

sekr.

MEDLENSMØTE 6.4.82

Møtet ble åpnet litt før kl. 19.30 av nestformann Finn Torgersen. En del hadde funnet veien til Heimevernshuset på dette møtet rett før påske, dog var fram møtet mye mindre enn på en vanlig møtekveld. De firmene hvor klubben får prosenter ble nevnt.

Herrene Engerud/Langeland ønsker sårt stoff til jubileumsboka. Det ble nevnt at i innbydelsen til Drammensløpet var det uteglemt at deltagerne vil få supertilbud hos Halvorsens elektriske ved mål. Neste medlemsmøte vil bli holdt hos Isberg's A/S i Oslo. Buss går fra Isberg's i Drammen til Oslo.

Varsjekk med byttemøte avholdes 9. mai.

Reste av møtet ble avholdt som et pratemøte.

sekr.

MEDLEMSMØTE 4.5.82 HOS ISBERG'S I OSLO

Mellom 45-50 medlemmer hadde møtt opp hos Isberg's i Drammen for å være med den oppsatte buss til Oslo. Etter å ha kikket litt rundt i Isberg's lokaler i Drammen reiste vi mot Oslo ved 19.45-tida.

Ved ankomst til Isberg's nye kjempemessige anlegg på Økern, ble vi vist inn i et auditorie som rommet ca. 80 stk. Her ble vi ønsket velkommen av salgssjef Svein Erik Bergh fra Isberg's i Drammen. Han overlot ordet til markedssekretær Georg Vestby som fortalte om Isberg's nye anlegg etc. Deretter ble det vist en film om Isberg's historie samt en film om Volvo. Vi ble deretter tatt med på omvisning rundt omkring i anlegget som var imponerende på alle hold. Det vil bli for mye å gå inn på alle detaljer. En kan dog nevne utstillingshall for nye og brukte biler på 3000 m². Eget rom som rommet 15 biler for utlevering av nye og brukte biler. Dette for at folk skulle slippe å stå ute i vind og vær for å bli forklart finesser etc. ved sine nyervervelser.

Isberg's hadde også noen gamle biler. En restaurert Volvo fra 1930, en PV fra 1949, en tidlig Amazon, en P1800 og en av de første 144.

Etter omvisningen ble vi servert kaffe og kaker i kantina. Her nevnte formann Alf litt om arrangement etc. som skulle skje i den nærmeste framtid.

Før vi vendte nesene hjemover, ble markedssekretær Vestby overrakt vår vimpel m/klubbmerke som takk for oss.

Salgssjef Bergh takket til slutt for at vi hadde kommet.

sekr.

VÅRSJEKKEN 9.5.82

Værgudene var absolutt ikke med oss denne dagen. Vårsjekken med byttemøte hos NAF's testestasjon i Drammen ble litt annerledes enn vi hadde håpet. 3 stykker hadde tatt med seg deler å selge. Kun noen få gamle biler dukket opp. Vi håper værgudene har noe bedre enn øsende regnvær å tilby neste gang vi planlegger noe slikt.

sekr.

BILTESTEREN TOM McCAHILL

De av leserne som frekventerte Harvesenkioskene like etter Krigen for å kjøpe siste utgave av *Mechanix Illustrated*, kan ikke ha unngått å legge merke til dette navnet: Tom McCahill, eller "Uncle Tom" som han også ble kalt. Hans biltester og artikler i dette magasin burde nesten være obligatorisk lesestoff for dem som liker 40- og 50- tallsbiler, så kikk etter på loftet om du ikke skulle ha noen gamle nr. av MI liggende. Selv var jeg nok ikke påtenkt engang da, men "fatter'n" var fast kjøper av MI, så det ligger da en 3-4 hyllemeter med gamle hobbyblader hjemme. Spesielt har McCahills biltester fanget min interesse. Hans frodige språkbruk når han beskriver bilene overgås nesten bare av Leonard Sachs (Han med "Good Old Days" i TV) fra februar 1946 var han fast spaltist i MI og seinere også i den norske utgaven *Teknikk og hobby*.

Språkbruken i artiklene lar seg dessverre ikke alltid oversette særlig godt til norsk og norske forhold, men her er noen eksempler på hans saftige språkbruk. Alt dreier seg naturligvis om biler og motorer.

"Den er sterk, pålitelig og sikker som Gibraltar - og omtrent like kvikk." "...så smidig som en ål i ei kanne med smøringsolje."

"...aksellerer som en gabelle med hjemlengsel og halen full av veps."

"...omtrent like meget for øyet som en lomme full av eggedosis-råvarer."

"Vogna virket like naken som en nyfødt østers i en erkan."

"Jeg følte meg like sikker i den som en kar som roer over Niagara i kano"

"...bremsene er ekselente - i stand til å kaste svigermor gjennom front-glasset - hvis De bare beregner tiden riktig."

"Jeg følte den i sin var omtrent like lett som å få en kam gjennom håret mitt." (Det er lenge siden det.)

"...instrumentpanelet er omtrent like lett å lese som en Marilyn Monroe-kalender."

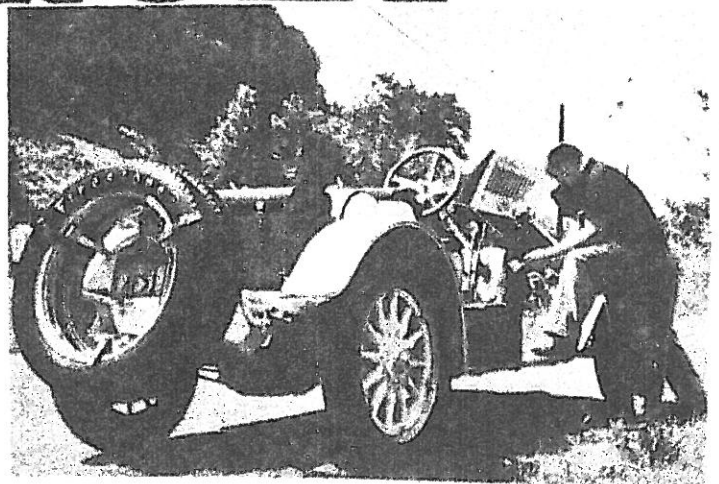
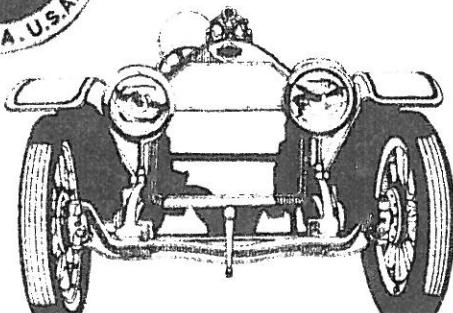
Ikke rart at bilprodusentene ikke alltid var like begeistret over omtalen de fikk i artiklene, men de respekterte Tom. McCahill var også en habil løpkjører, og i 1951 vant han det nasjonale hastighetsløp for biler med den første V-Chrysler tre dager før den ble offisielt lansert på markedet. Året etter satte han fartsrekord for sedaner med en Jaguar på Daytona Beach med 162 km/t som gjennomsnittsfart.

Av Tom McCahills mange hundre bilartikler har vi plukket fram en fra MIs septembernr. 1951, som omhandler en virkelig klassiker.

McCahill drives the 1914

STUTZ

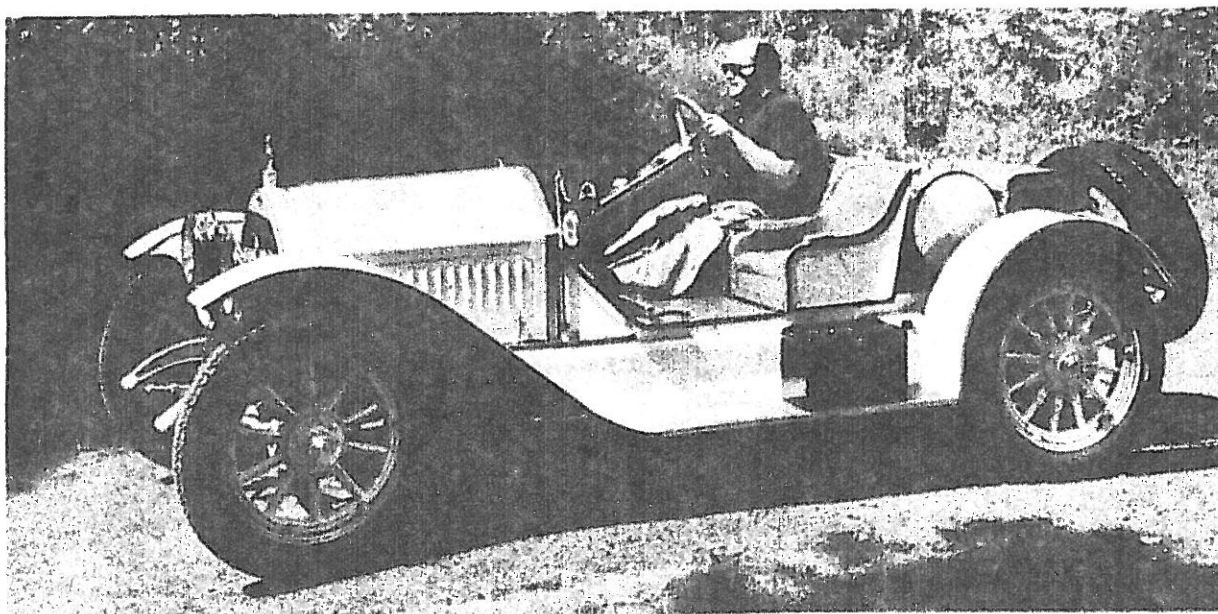
BEARCAT



Den amerikanske automobilindustrien hadde akkurat nådd toppen på den tiden da Keiser Willy kastet en Stillson i porselensklossettet og satte i gang Den første verdenskrig. Det var på en tid da Stutz, Mercer, Marmon, National og Simplex var de heteste navn når det gjaldt sportsbiler. De var alle amerikanske sportsbiler som hadde muligheten til å sprute grus i grillen på hvilken som helst (nesten) europeisk bil. Og det, junior, var på en tid da alle biler fra en Cadillac til en Ford ikke så ut som de var sparket ut av samme pressa. Automobiler, laget av karer med individualitet og pågangsmot, hadde karakter og særpreg. Hvis vi går nedover listen over fordums storheter, tviler jeg på om du kunne finne et annet navn som summerer opp den oppskrytne pionertiden så godt som den fortsatt magiske Stutz Bearcat.

Med sin store, tønneformede bensintank akkurat bak de to dype setene, med sine kjempehøye treeikehjul og sin totalt åpne konstruksjon som ga deg følelsen av å ride en Man O'War på hjul, var Stutz Bearcat det man drømte om. For den tids utvalgte pappagutter var disse enorme, tordnende 4-hjulede demonene et topp leketøy. Ikke engang noen av riderne av Kong Arthurs Runde Bord hadde overhode en så stor, rask og kraftig utfordring. Den kjekkasen som eide en av disse bilene kunne, selv om han hadde et fjes som en ape, velge blant alle stedets peneste jenter. Du, nystekte kryp iditt Detroit-mekaniserte badekar, har ingen anelse om hvordan denne Bearcatvogna kunne skille klinten fra hveten av de damene som fyller forsetet ditt. Dette var bilen som fikk Uncle Toms og andre ung-gutters barndomstenner til å løpe i vann, og vi var grønne av misunnelse på eierne.

Vi hadde nesten ikke tid til å vente til vi vokste opp og fikk råd til å kjøpe en selv. Dessverre ble vi ikke voksne raskt nok, og den magiske Stutz Bearcat-epoken var forlenget over når vi hadde penger nok. Men likevel - når jeg var guttunge, var Stutz svaret på dagens 1951 Cadillac, og dens berømmelse var like fast forankret som Frihetsstatuen på Manhattan.



Det kan være interessant å gjenoppfriske hvordan Stutz tilegnet seg dette ryktet. Akkurat som selve bilene, var automobilindustrien anderledes på den tiden. Du trang ikke å tigge, låne eller stjele alt gullet i Fort Knox for å starte opp, og det var heller ikke nødvendig å ha en avansert produksjonsplan med en million enheter. Mange av våre mest kjente merker begynte med å bygge en og en bil av gangen. Så også med Stutz. Harry C. Stutz, som var en god maskindesigner i Indianapolis, grunnla Ideal Motor Car Company i 1911 for å bygge Stutz-automobiler. Når han ble ferdig med sin til da eneste bil, meldte han seg på Indianapolisløpet for å se om den holdt mål. Vogna endte som nr.11 i det 500 miles lange løpet med en gjennomsnittshastighet på over 65 mph (104 km/t), en sensasjonelt god prestasjon av en uprøvd bil.

Året etter, i 1912, avanserte Stutz med en orginalvogn opp på fjerde plass med et snitt bedre enn 76 miles i timen (120 km/t), og i 1913 endte den på bronseplass. Barney Oldfield overtok rattet i 1914 og endte som nr.5 etter fire franske deltagere. Året etter kom de igjen inn som nr.3 etter Ralph de Palmas Mercedes og Dario Restas Peugeot. Husk at på den tiden var ikke Indianapolis 500 det Frank Kurtis Offenhauser-kraftforskynte spesialløpet det har blitt i dag. På Harry Stutzs tid var praktisk talt alle deltagerne orginalvogner hvor kun skjermer og frontlykter var fjernet.

Helt fra starten kjørte Stutz-biler i løp i hele USA, og de etablerte etterhvert en rekordliste så lang som en gorilla-arm, som blant annet inkluderte Canonball Bakers rekordkjøring fra San Diego, California til New York på 11 dager. Som mange andre bilmerker på den tiden, bygde Stutz opp et godt rykte på grunnlag av løpstriumfene.

Den berømte Stutz Serie E, den 2-seters Bearcat-modellen ble introdusert på markedet i 1914, for bare 37 år siden. Prisen: \$2,000. Det er omtrent \$5,000 i dagens penger, men det var forholdsvis rimelig likevel. En 2-seters Rolls Royce kostet til sammenligning fra \$12,000 og oppover, mest oppover. På tross av dette var det Stutz Bearcat-modellen MI-redaktøren Bill Parker hadde i tankene da han en dag spurte meg, "Tom, tror du vi kunne grave fram en av disse orginale Stutz Bearcats for en sammenligningstest med dagens biler?"

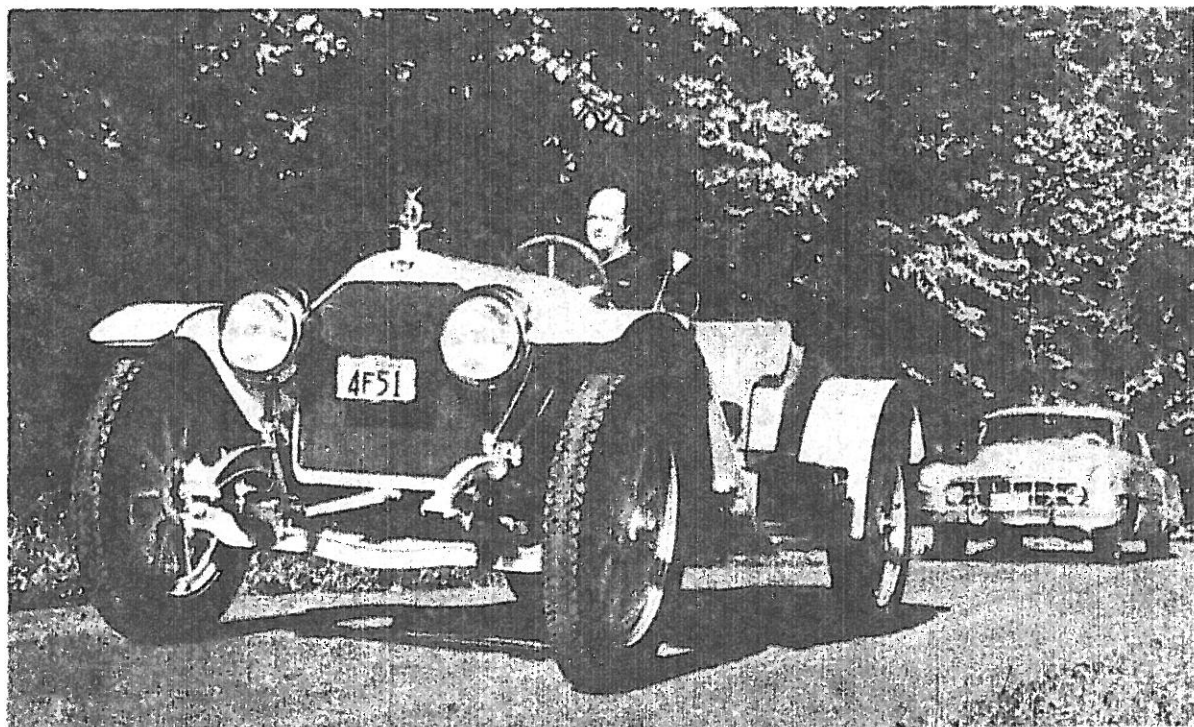
Det viste seg at det ikke bare var mulig å finne en i kjørbar stand, vi fant en som antagelig er i bedre forfatning i dag enn den gang den rullet ut av Harry Stutzs forretning. Den er eid av Tony Kovelski, og er utvilsomt den flottest bevarte Stutz av denne årgangen. Der sto den altså akkurat som bestefar så den da Woodrow Wilson bodde sine første år i Det Hvite Hus. Denne Bearcat'en har bare to dype seter på et chassis med 120 tommers akselavstand. Med dagens standarder på en slik nedplukket design skulle den veie mindre enn ett tonn, men i virkeligheten veier den over 2200 kg. Da Gramp brukte å hevde at bilene på hans tid ble bygd som krigsskip, mente han det. Ikke noen av disse tynnplatede piperørsrammene i de dager. Disse arbeidene hadde hår på brystet! Hvis en Goliat som dette, prøvde seg mot et passerende tog på en planovergang, ville toget ikke bare merke det, det kunne sågar tape.

Og så motoren da - Oh God! Den hadde virkelig vridningsmoment. Den kunne valse gjennom en steinvegg eller et hus som en Sherman-tank. Bearcats 4-sylindrede motor hadde et volum på 390 kubikktommer, mens en 1951 Chrysler V-8 til sammenligning er på 331 cid. Den hadde stempler som lignet søplebøtter og en slaglengde $5\frac{1}{2}$ tommer, noe som ga nok luft i innsugningen til å starte en full-skala Kansas-tornado. Motoren, som har to blokker, minner mest om den tids skipsmotorer og ble bygd av Wisconsin Engine Company. Tenningen ble besørget av en dobbel Bosch magnet med to tennplugger til hver sylinder. Den store Stromberg-forgasseren var alltid en kilde til trøbbel, og gamle Stutzeiere holdt forgasserekspert og mekanikere med mye arbeid fordi Stutzforgasseren stadig trang justering. Et annet svakt punkt var bakenden som hadde en vemmelig tendens til å forlate deg dersom du gjorde for mange bråstarter. Lærclutchen var av samme typen som på Rolls Royce Silver Ghost, og dersom den ikke ble skikkelig smurt, hadde den en stygg tendens til å skrape som en krokodillekjeft som lukker seg rundt en frosk. Jeg har faktisk sett mer enn en Rolls bykse de første metrene med et gjennomtrengende hvin på grunn av tørr clutch.

Min første erfaring med å kjøre Bearcat skriver seg helt tilbake til 20-årene, da jeg testet et eksemplar en iskald kveld mellom New Haven og New York. Bilen var en 1920-modell, og den brummet som et B-36 bombe-fly i stup. Med 65 miles i timen på Milford Turnpike passerte jeg alle andre biler som om de skulle være bundet fast til et tre, og da turen var til endes, hadde jeg hatt mitt livs største opplevelse og fått Atlanterhavskystens mest praktfulle, frostbitte nese.

Når jeg nå tok over rattet på Tonys vogn for en tur, hadde jeg glemt hvor tunge disse gamle "babyene" var på rattet. De gikk overalt hvor du ville, men du trengte en god armstyrke for å ratte dem.

Og nok av kjøtt når du skulle slippe ut clutchen og trå inn bremsen. Du kunne ikke beherske disse gammeldagse clutchene, Buster. Det trengs godt og vel 40-50 kilos trykk for å trå inn clutchpedalen, og likedan med de mekaniske tohjulsbremsene. Dersom "Fru Suburbia", som dagens Detroitprodukter er designet for, skulle bruke en av disse masodontene for å kjøre mannen til og fra arbeidet, ville hun ha armer som en jernverksarbeider og et ansikt som skosålene til en bakerlærling.



Selv om den er en 2-seter, veide Bearcat'en 2200 kg, 250 kg mer enn Uncle Toms 1950 Cadillac i bakgrunnen.

Men det var en virkelig spennende opplevelse å prøvekjøre denne Bearcat-modellen etter alle de automatgliderne jeg har kjørt i det siste. Den gamle kjerra har fortsatt nok av krefter og kan på enkelte felter konkurrere med noen av dagens 1951 vidundervogner. Den vil i alle fall slå dem alle når det gjelder snø- og søle-kjøring. Stutzen er en mannfolksbil, ikke en knapphullmakers Maserati. Med en toppfart på nesten 80 miles i timen vil den kunne ta opp kampen med en del av dagens nybiler.

Et annet felt hvor denne 1914 Stutz Bearcat fullstendig utkonkurrerer våre nye blikkbokser, er når det gjelder oppmerksomhet. Overalt hvor jeg stoppet, samlet folk seg rundt vogna, som er like fin i dag som da den ble levert. Bare fordi den er en gammel kuriositet? Nei, den har alltid dratt "fulle hus". Jeg var bare en av hundrevis av blærete puslinger som pleide å stå i timesvis å se på en hvilken som helst Bearcat, gammel eller ny. Jeg har aldri sett noen gutter kaste ett ekstra blick på min nye Caddie...

SPESIFIKASJONER 1914 STUTZ BEARCAT 2-SETERS ROADSTER

MOTOR: 4-syl, 390 cid, boring 3,75", slaglengde 5,5", 60 bhp.

TOTAL LENGDE: 4,5m AKSELAVSTAND: 3,05m VEKT: 2200 kg

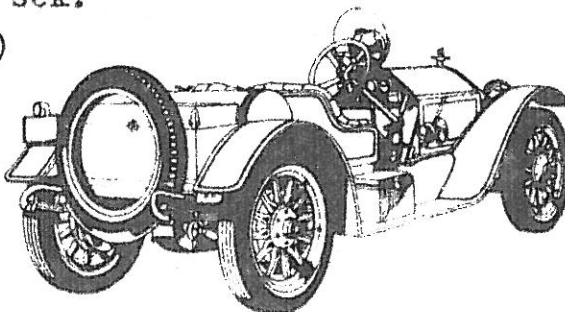
DEKKDIMENSJON: 4.50x34.

AKSELERASJON: 0 - 30 mph 7.4 sek.

0 - 50 mph 17.6 sek.

0 - 60 mph 29.2 sek.

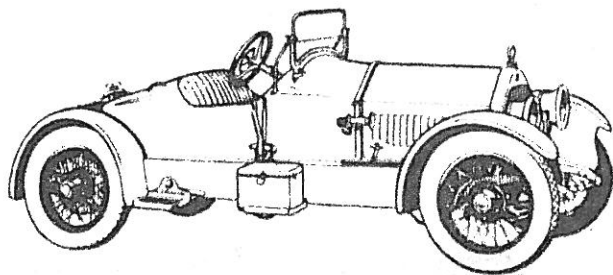
TOPPFART: 75-80 mph (129 km/t)



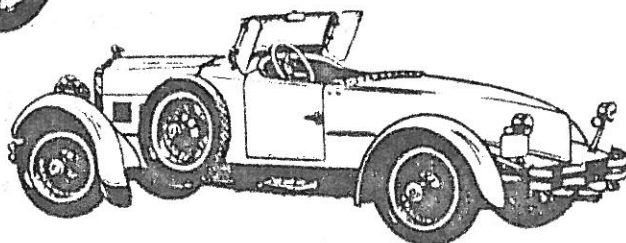
Om ikke bilbransjens folk var like begeistret for tonen i Uncle Toms artikler, var han uhyre populær blant leserne. Hver måned fikk han hauger med brev fra bilinteresserte i alle verdens land med de forskjelligste spørsmål. Svarene var typiske for McCahill - en blanding av spøk og alvor. Her er et lite utvalg:

- Jeg har tenkt meg på en biltur til Mexico. Hva foreslår De at jeg tar med meg? - En masse penger.
- Hvordan kan jeg unngå at katten min blir syk i bilen? Hvert år tar vi et par lange bilturer, og katten må være med. - Kjør over den før turen.
- Hvordan skal en på en rask og effektiv måte få vann ut fra bensintanken? - Skyt hull (fra bunnen).
- Fins det en måte å unngå forhandlerne på slik at en kan kjøpe en vogn direkte fra fabrikken? - De er sterk kandidat og vil muligens tjene penger på Deres innlegg som ligger godt an til å bli "månedens mest sinnssvake". De fleste bilforhandlerne sulter nesten i hjel nå om dagen.
- Da jeg ganske nylig kom til en bensinstasjon, fortalte en kar som kjørte en ny Power-glide Chevrolet at han hadde kommet opp i over 200 km/t nedover bakke. Er dette mulig? - Sikkert, men De glemte å spørre ham hvordan han klarte å lese av farten. Speedometeret går nemlig ikke så høyt!
- De skriver stadig rosende artikler om den tyske Volkswagen, og jeg syns det er på høy tid at en eller annen forteller Dem at tyskerne var våre fiender i siste krig, at de drepte flere av våre unge gutter, deriblant to jeg kjente svært godt. - La oss ikke glemme at engelskmennene for en del år siden drepte en del de også, deriblant et par i min slekt. Jeg synes imidlertid fremdeles at mange engelske vogner er fremragende, og jeg har eid flere.
- Hvorfor gir De aldri karosseri-designerne ros i Deres biltester?
- O.K. Raymond Loewey, Howard Darrin og Preston Tucker.
- Hva er den største glede De noen gang har fått ut av en bil?
- En kveld mens jeg var ungkar kjørte jeg nedover Collins Avenue i Miami, jeg hadde ikke noe å gjøre, og da jeg kom til å se ut av sidevinduet....Nå vel....
- Hvis De har en gammel Cadillac, en av de riktig gamle med langt karosseri og høye vinduer, skal jeg overta den uten omkostninger for Dem. På forhånd takk. Gi meg bare beskjed hvor jeg skal hente den. Jeg er en entusiastisk leser av Deres artikler. - Synd at De ikke skrev litt før. Nå har jeg nettopp gitt bort den siste jeg hadde til en omstreifer som slang innom.

ooo000ooo



STUTZ BEARCAT MODEL R



STUTZ BLACKHAWK

Fra en sounden Tid

Staværn Bilfabrik kan lage 50 elektromobiler pr. aar!

De første lastebiler leveringsklare i mars

(Se også nr. 483 og 488)

Staværn Bilfabrik begynte driften i slutningen af 1918. I oktober 1917 indbød herrerne disponent Emil Samuelson, disponent Lærum og overlæge Halfdan Sundt til tegning av aktier i Staværn Bilfabrik A/S, som skulde ha sit forretningskontor i Fredriksvern. Selskapets formaal er fabrikation og salg av elektromobiler og dermed i forbindelsestaaende virksomhet.

Paa den store, vakre og frutilliggende tomt gik man saa igang med bygging ved nytaarstider i fjor, og i løpet av en 10 måneders tid var fabrikkbygningen saa nær færdig, at driften kunde begynde.

Gjennem hovedindgangen i nord kommer man ind i den store, lyse og utmerket ventilerte monterings- og maskinhall i første etage. I den søndre halvdel av hallen er de større maskiner anbragt. Her ser man drelebænker, frøsemaskiner, boremaskiner og slipemaskiner osv. Det første arbeide paa bilen begynder i den nordre ende av hallen, hvor opmerksomheten av de færdigstøpte dele foretas.

Delene gaar derpaa til de maskiner, som egner sig for de operationer, som skal utføres. For de dele, der kræver den nøyagtigste sammenpasning, utføres arbeidet paa slipemaskinen og blir underkastet den nøyagtigste kontrol. Slipemaskinen virker automatisk. Naar det stykke, som skal bearbejdes, er sat ind i maskinen og vedkommende som passer den har avsat de riktige maal, behøver man ikke at bekymre sig for at maskinen ødelægger stykket. Den kan indstilles til at avslipe en aksel saa litet, at den kun blir en hundrededels millim. tyndere.

For at delene til en bil ved eventuel utskiftning kan erholdes fra fabrikkens bare rekvirenten telegrafisk f.eks. opgir bildelens nr., blir det forarbejdet specialverktøi og borjiger.

leveres fra Sola Elektromaskinfabrik. For tiden har fabrikkens 10 2-tonns lastebiler under arbeide. Til disse biler brukes 7hk. motorer, som kan overbelastes til vel det tredobbelte.

I første etage mot syd ligger verktøirummet. Her blir alt verktøi opbevart, og herfra utlaanes det til de forskjellige arbeidere mot skilter, hvorpaa vedkommende arbeidernes nr. staar. Det er forresten en ordning som nu anvendes i næsten alle større fabrikker.

I anden etage er endnu ingen maskiner installeret. Denne hall er av samme størrelse som den i første etage. Her vil, naar fabrikkens kommer i fuld drift, bli fyller-, snekker- og malerverksted.

Loftsetagen, som ogsaa er stor, lys og luftig, vil bli benyttet til sadelmakerverksted m.m.

Det sanitære anlæg ved fabrikkens er førsteklases. Der er flere vandklosetter i hver etage. Fabrikkens kontorer ligger i bygningens anden etages søndre del.

Et stykke ovenfor den store fabrikkbygning ligger bedriftens smie. Blant andet findes her en hærdeovn paa ca. 1200 grader Celsius.

De første biler ventes færdigbygget i slutten av mars. For tiden beskæftiger fabrikkens ca. 30 arbeidere. Ved fuld drift kan man med de nuværende lokaler sysselsette vel 100 arbeidere og 50 biler fabrikeres pr. aar. Man har tomtearaler nok til at foreta en saa stor utvidelse, at arbeidsstokken kan bli 1000 mand.

Ingeniør C. Andersen er bedriftens disponent, kontorchef Chr. Bjelke, verksmester S. Johannessen og tegner Ingeniør L. Jacobsen.

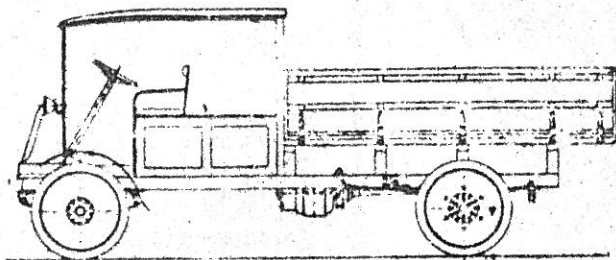
Med glæde konstaterer man at Staværn Bilfabrik A/S vil gjøre alt mulig for at skaffe fabrikkens arbeidere sunde og gode boliger. Der disponeres en række utmerkede tomter paa vestsiden av fabrikkens, og her er nu to arbejderboliger under opførelse. Tegningerne til disse bygninger er utført

av disponent G. Andersen. Husene blir paa to etager med to leiligheter paa to værelser og kjøkken i hver etage. Flere arbejderboliger skal opføres senere. Disponentens bolig ligger paa sydsiden av fabrikkens. Ogsaa til denne bygning har hr. G. Andersen utført tegningen.

(Amtstidende 6/2 1919)

ELEKTRISKE LASTEBILER

NORSK FABRIKAT



FORLANG TILBUD. 10 AARS ERFARING.

STAVÆRN BILFABRIK A/S
FREDRIKSVERN.

(Amtstidende 27/8 1919)

Fabrikkens forarbejder alle dele til bilen undtagen motorene, som

De ti første el-biler fra Fredriksvern snart færdig

(Se også nr. 483, 488 og 496)

«Staværn Bilfabrik» har været i drift siden november i fjor og har nu sine 10 første elektriske biler paa det nærmeste færdig. Vi har i den anledning hat en samtale med disponenten, ingeniør Andersen, som paa vore spørsmåal om fabriken og dens fabrikata elskværdig meddelte os følgende:

— Fabriken faar gummi og akkumulatorbatterier fra Amerika og har netop en større ordre undervejs hit. Det er ingen vanskelighed med at skaffe dette materiale nu. Men priserne holder sig vedvarende høje. Staalstøpegodset faar man fra Drammen Jernstøperi og motorerne fra «Sola» elektriske maskinfabrik ved Larvik (Hølen). Alle vogn- og maskindeler ellers forarbejdes paa fabriken.

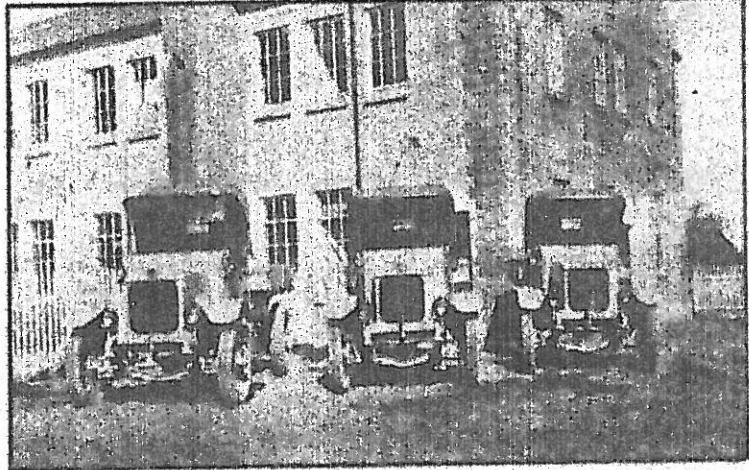
Det er utelukkende bygging av elektriske biler man driver med foreløbig, og fabriken type har bl.a. den fordel fremfor de amerikanske, at den istedetfor den larmende kjæde er forsynt med snekkeskrue, som arbejder indkapslet og i saadant oljelele, at den stadig holder seg smurt og fri for støv.

Vognen blir i det hele behageligere, lettere, rensligere og sikrere at kjøre med end benzimbilene. De som nu er ferdige har en lasteevne paa to ton og er mere end sterke nok til de stigninger man har at regne med. Nogen girveksling er det ikke tale om, og de kan gaa ca. 60 a 70 km. mellem kraftladningerne.

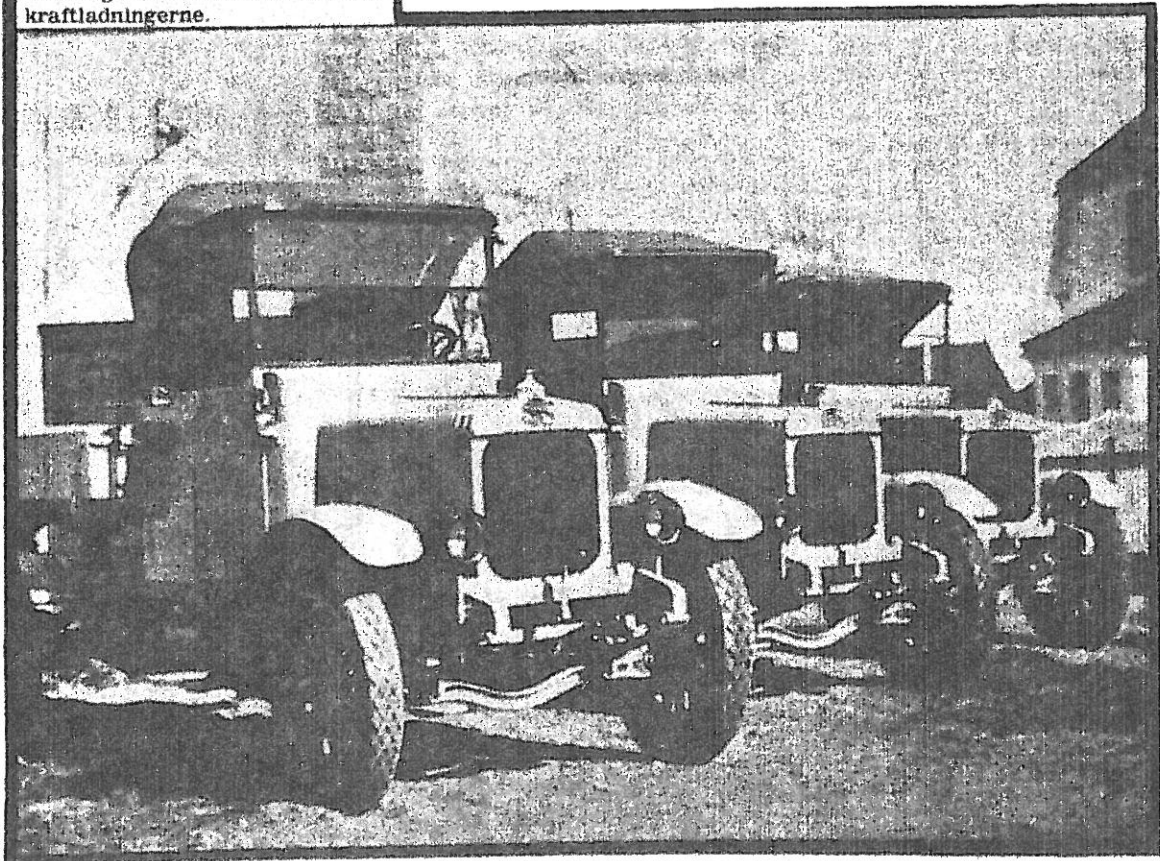
Disse elektriske biler egner sig utmerket til bruk i byen og i faste landruter og er at foretrække overalt, hvor en jevn og sikker trafik skal opretholdes. I Kristiania er en betydelig mængde elektriske biler i bruk, og det later til at de stadig vinder terræng.

Staværn Bilfabrik beskæftiger nu 27 mand. Man har imidlertid arbeide til adskillig flere, men paa grund av de knappe boligforhold er det nærsagt umulig at skaffe mere arbejdshjelp.

Fabriken har maattet gaa til at bygge selv — foreløpig 2 huse med plads til 8 familjer. Boligforholdene undtat uttalte disponenten sig meget forhaabningsfuldt om utsigterne til en fremtidig lønnende og utvidet bedrift. (Amtstidende 1/5 1919)



HVA MAN ELLERS MATTE MENE om jobbetidsforetagendet, Staværn Bilfabrik, klarte den å innpasse seg nokså raskt etter markeds-situasjonen, da bensinlagrene igjen ble fylt etter 1. verdenskrig. I forrige nummer leste vi om de ti første elektriske bilene, som snart var ferdige fra fabriken. Dette var i mai 1919. I dagens nummer forteller Amtstidende — bare ett år senere — at de tyve første bensinbilene ville være ferdige utpå sommeren 1920. Her ser vi tre eksemplarer av den nye biltypen fotografert fra to vinkler. Begge er utlånt av Wenche Nilsen, Staværn. Finnes det flere bilder fra Staværn Bilfabrik og dens produkter?



Bilfabriken har gaat over til benzinvogne

20 lastevogne færdige inden sommeren

(Se også nr. 483, 488, 496 og 503).

Stavørn bilfabrik er nu kommet godt igang med arbeidet. Som bekjendt begynde den med fremstilling av elektriske vogne, men da benzinen kom i rikelige mængder til landet, steg efterspørselen efter benzinvogne, og nu bygger man bare saadanne.

Føreløbig har Bilfabriken lavet 2 tons lastevogne. Man har hat en serie paa 10 vogne under arbejde. Den første sendtes ind til et stort Kristianiafirma paa prøve, og da vognen var prøvet, bestilte firmaet de resterende 9 vogne av serien.

Nu har man under arbejde 10 stykker 2 1/2 tons lastevogne og 10 i 1 1/2 tons, som vil være færdige ut paa sommeren. I fuld drift kan Stavørn bilfabrik med de bygninger den nu har fremstille omkring 60 automobiler i aaret. Fabriken vil føre os et godt skridt frem paa selvhjulpenhetens vei. Indtil videre vil man bli staaende ved fremstillingen av lastebiler.

Stavørn bilfabriks vogne er helt moderne konstrueret med snekkedrift i bakakslen. Dette frembyr store fordele fremfor kjædedrift. Idet drivmekanismen paa Stavørn bilfabriks vogne er støvtæt indkapslet og løper i olje. Dette system er almindelig anerkjendt som hørende til førsteklasse-vogne. To tredjedele av de

vogne, som nu fabrikeres i Amerika, forarbeides efter dette system.

Motorene i Bilfabriken's vogne er kraftige. De utvikler 40 hestekræfter og er selvfølgelig ogsaa helt moderne med avtagelig sylinderhode og fuld tryksmøring. Desuten er de forsynet med regulator, saaledes at vognen ikke kan drives op i større hastighet end regulatoren er indstillet paa.

Transmissionen er sammenbygget med motoren, hvad der gir en særdeles enkel konstruktion. Gummidimensionerne er efter veidirektørens forslag og betydelig sværere end de som for nærværende monteres paa tilsvarende vogne. Vognen vinder jo meget i bæreevne ved dette.

Bilfabriken ligger nu i underhandling med det firma, som har faat de første biler, om at overta eneforhandlingen for Norge.

Ved fabriken i Fredriksvern er der bygget to arbejderboliger oppe i lien bakenfor fabriken. Det har lettet tilgangen paa folk. Der skulde nu være gode utsigter for fabriken — hvis man da i denne vanskelige tid kan undgaa arbeidsforstyrrelser.

(Amtstidende 20/4 1920)

**FRA BILENS
BARNDOM**
etterlyses fortsatt bilder.

Red.

STAVØRN BILFABRIK fikk ikke lang levetid — i løpet av to-tre år var eventyret over. Bilen vi her ser er den samme som er avbildet utenfor fabriken i nr. 504 — men her uten kalesje. Bildet er tatt 17. mai i begynnelsen av 1920-årene, og på lastepanet ser vi pasienter og sykepersonale ved Kysthospitalet. Det er mulig at vi ser Olga Seyffart (senere oversøster) lengst til høyre på panet. På stigbrettet ser vi Johs. Andersen. Bildet er utlånt av Wenche Nilsen.

Bilfabrikken sliter tungt

(Se også nr. 483, 488, 496, 503 og 504)

Stavørn Bilfabrik er en forholdsvis ny bedrift. Den blev påbegyndt i 1918 — og i slutten av samme aar begynde man fabrikation av automobiler. . . Den har hittil bygget 40 vogne paa 1 1/2—2 og 2 1/2 ton hver.

— Hvordan ligger det an nu, spør vi disponenten, hr. Andersen.

— For en tid siden maatte vi indskrænke arbeidsstyrken, og vi arbeider nu med bare 15 mand — altsaa ikke det halve av hvad vi trenger i normal drift.

— Bliir det yderligere indskrænking?

— Sandsynligvis. For øieblikket ser det ikke ut til at en yderligere indskrænking kan undgaaes.

— Men ikke hel stans vel?

— Det er sandelig ikke godt at si. Vi har nu 24 vogne paa lager. 8 av disse er solgt, men det har ikke været større salg en tid. Vestfold fylkesveivæsen og tre halvanden tons til statsbanerne.

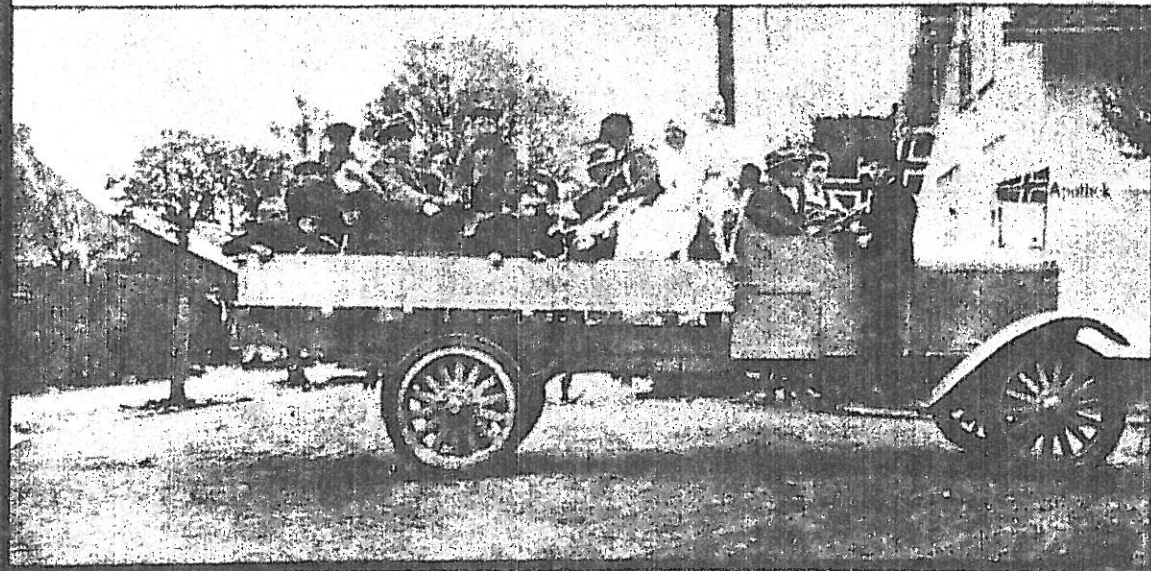
— Priserne?

— De er stort set faldt betragtelig. Men de er meget variable, og de er vanskelig at bestemme. Paa samme vognstørrelse kan prisen variere fra 14 000 til 28 000 kroner. Men nu maa jeg faa lov til at spørre Dem litt. Hvordan går det med bilruteplanerne for Laagedalen?

— Det har vi endnu ikke hørt noget om, men vi skal undersøke det.

— Fortæl at vi har gode 1 1/2 tons lastebiler med luftringer på lager. De egner sig udmærket til den slags ruter. De gaar 30 km. i timen.

(Amtstidende 31/3 1921)



Den følgende artikkelserie om Stavørn Bilfabrikk fulgte med overtagelsen av redaktørvervet og var merket "retur". Dersom noen savner utklippene så bare si i fra!

Litt av hvert om **STOR** og smått...

NAR dette leses har nettopp NVKs jubileumsrally, "Viking Fjord and Mountain Rally" gått av stabelen med (forhåpentligvis) god internasjonal deltagelse fra både Tyskland, Syd-Afrika, Sverige og England langs den naturskjønne ruta fra Nesbyen til Lærdal.



OM halvannen uke, i week-enden 12-13. juni, går så A-Ford-entusiastenes store "happening" i Norge for tredje gang, nærmere bestemt på Olrud ved Hamar.

RYKTER forteller at det deltar MFK-medlemmer begge steder, så vi har vel lov til å vente et par løpsberetninger i "Motorhistorikeren" til høsten?

I de seinere åra er det forsøkt dratt i gang en god del merkeklubber i Norden. En av de siste er vel Nordisk Hupmobile-register co/Niclas Lindgren, Kålkulla Gård, 44300 Lerum, Sverige. Registeret er ikke stort (ca 20 medl.), men tiltaket er etter min mening fint, for hver enkelt medlem har fått mapper med et bilde og opplysninger om alle de andre medlemsbilene. Fint i klubber som er for små til å utgi en egen avis!

DISKUSJONEN omkring bøter eller fengsel for promillekjøring med promille mellom 0,5 og 1,5 skal vi ikke ta opp her i bladet, men vi kunne ikke dy oss for å ta med følgende innlegg hørt i "Trøndelagssendinga" i radioen 24. mars. Der ble lytterne invitert til å ringe inn og si sin mening om straffeutmålingen for promillekjøring. Innleggene var mange, men alle var kanskje ikke like vel gjennomtenkte. En av innringerne mente blant annet at straffen også måtte øke med økende motorstørrelse på bilen. - Det var da nestemann kvikt repliserte at: "Å straffe promilledømte etter bilens motorstørrelse er som å straffe voldtektsforbrytere etter dimensjonen på "redskapen"!"

FRA vårt medlem i "Fantomet Klubben", Alf Bryhn, har vi fått inn følgende vits:

- Jeg tror jeg må selge den gamle bilen min.
- Hvorfor det?
- Hver gang jeg parkerer kommer en konstabel og spør om jeg har rapportert ulykken!

VI kan visst ikke minne om jubileumsboka for ofte. Det er sendt ut utfyllingsskiemaer til de kjøretøveierne vi vet om, men det er sikkert noen vi har glemt, så dersom du skulle hatt og ikke har fått, så spør styret om å få skjemaet.

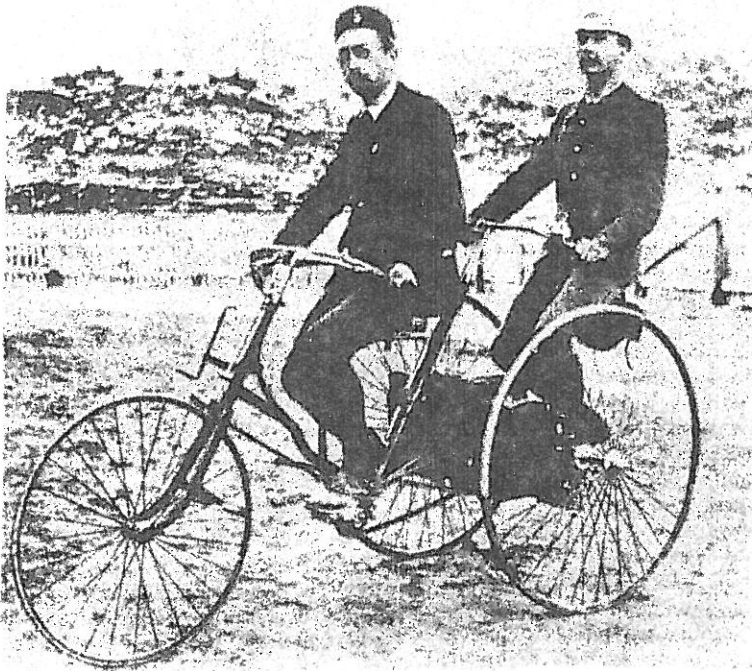
HUSK

- at eventuelle bidrag til jubileumsboka må komme snart
- å melde deg på Høstløpet
- at det ikke er forbudt å sende inn stoff til Motorhistorikeren
- at det tvert i mot blir godt mottatt, og
- at du får det igjen.
- at stoff til septemhernummeret må være redaktøren i hende innen 1. august
- at annonser også er stoff.
- at du må ha en god sommer!

GS

GEIRANGER

For oss som er litt bilhistorisk interesserte, ringer det en ekstra bjelle når Geiranger blir nevnt. Stedet har, som de fleste sikkert vet, bidratt med et av de mest interessante avsnittene innen norsk bil- og vei-historie. Ikke noe annet sted i landet har det vel noen gang vært så mange flotte biler i drift i forhold til folketallet. På det meste på 30-tallet var det ca. 70 turistvogner i Geirangerdistriktet, de aller fleste åpne 7-setere! Foranledningen for denne store ansamling av amerikanske "full size'ere" var de mange anløp av utenlandske cruiseskip, med turister som skulle fraktes opp til et av hotellene eller til fjells for å beundre den storslåtte naturen og den imponerende Geirangerveien.



«Tricycle» brukt over Geiranger i 1889.

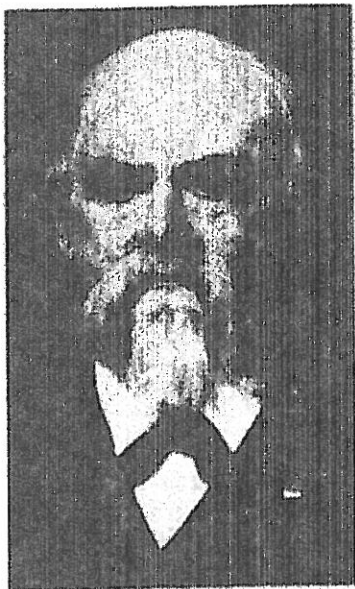
Geirangerveien fra Grotli til Merok er et fremragende stykke norsk ingeniørkunst. Et mesterlig byggverk med alle sine svinger og broer oppover fjellsiden til 1.000 meters høyde over havet. Veien ble ferdig i 1889 etter åtte års anleggsdrift, og av naturlige grunner kunne arbeidet drives bare i sommerhalvåret. Byggetiden var imponerende kort når man tar datidens redskap og tekniske hjelpemidler i betraktning. Kostnadene på den 38 kilometer lange strekningen, var på 304000 kroner.

Mannen som har fått hovedæren for veianlegget, er veidirektør Hans Hagerup Krag, kanskje den mest

fargerike av alle våre veibyggere. Han var kjent for å være uhyre effektiv og å stille store krav til både seg selv og sine medarbeidere.

Veien ble ikke bare hilst med glede: Tafjordingene priste seg lykkelig over å slippe veien, og mange bønder ba om at den måtte bli ført langt utenom setrene. - De var nok redde for at det kunne bli utrygt å sende jentene på stølen - det kunne være ille nok med deres egne lørdagsfriere!

Før 1912 var det utelukkende hesteskyss som hadde besørget den krevende transporten, og bøndene hadde gått sammen i Geiranger Skysslag, men dette året skaffet den fremsynte og teknisk interesserte eier av Union Hotell, Karl Mjelva, en bil for å foreta en høstlig

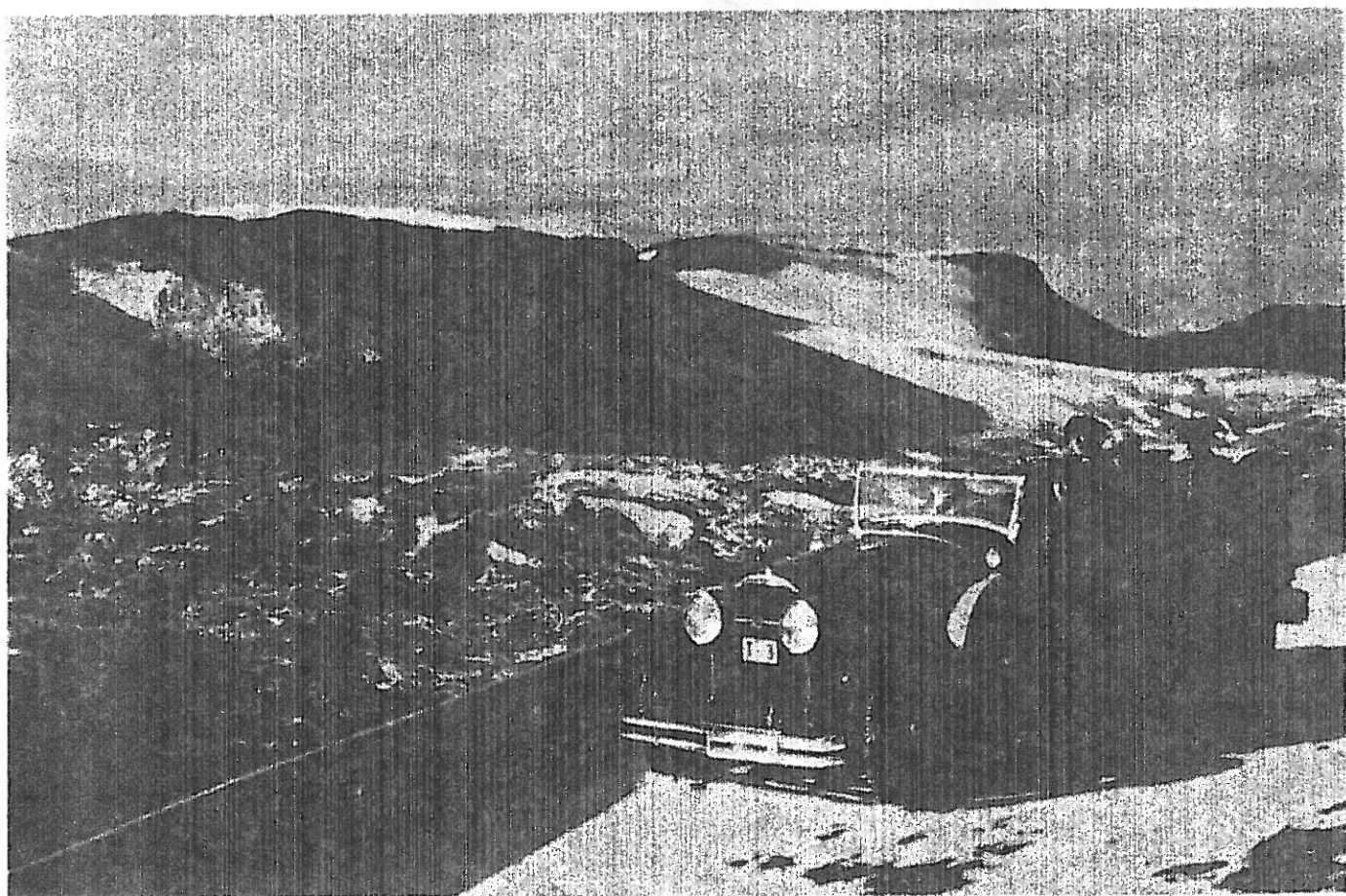


Veidirektor Hans Hagerup
Krag malt av Fr. Kolsto.

pionerferd på strekningen fra Otta til Vadheim i Sogn. Prøveturen var ikke akkurat velsignet av værgudene, for et snøfall hadde gjort føreforholdene langt fra ideelle, men bilen kom da helskinnet fram, til de mange skeptikers forundring og kanskje også ergrelse?

Oppmuntret av denne triumfen, og med en sikker tro på bilens fremtid i Norge, dro så Mjelva året etter til sin venn Adam Opel i Tyskland for å hente hjem 3 understell som ble påbygd 9-seters karosserier hjemme på verkstedet i Geiranger. Tøft gjort på en tid da folk flest hadde en del motforestillinger mot både biler og veibygging. Etter å ha møtt en del motbør, kunne Mjelva sette Oplene i rutetrafikk til Grotli og Otta. I alt ble det bygd 5-6 karosserier, kanskje flere, og produksjonen foregikk i en tidligere stallbygning hvor det også ble bygd karjoler, men nå fikk altså de gamle karetmakerne nymotens kjøredoninger å bruke fagkunnskapene sine på.

Foruten Opel ble det også brukt andre europeiske biler som Unic, Benz og Sunbeam. Etterhvert erfarte man imidlertid at amerikanske vogner var mer egnet til de kraftige stigningene, og luksuserkene Cadillac, Rex Simplex, Locomobile, Mercer og Paige ble dominerende i trafikkbildet fram til 1920. Det året gikk Billaget Geiranger - Grotli - Otta inn i Ottadalen - Geiranger - Stryn Interkommunale Bilselskap (OGS) som besto av noen titalls 7-seters vogner av merker som Buick, Studebaker, Hudson, Cadillac, Paige og Nash for å nevne de mest kjente.



Hvilket syn det måtte være å se 20-30 7-seters luksusbilene klatre på rekke og rad oppover mot Djupvasshytta, som var det store samlingspunktet. På bilder fra de store cruiseskipdagene i 30-årene kan man telle opptil 60-70 biler parkert på dette stedet, så en skjønner at store deler av Geirangers befolkning var beskjeftiget med turisttransport. Vanligvis gikk 4-10 mann sammen om innkjøp av en bil og driften av denne, en ordning som også ble brukt den tid hestetransport var hovednæringen.

På slutten av 30-tallet ble så det siste, vanskeligste og mest imponerende veistykket ferdig - fra Djupvasshytta på 1030 m.o.h. opp til 1500 m.o.h. på toppen av Dalsnibba. Her fikk vognene virkelig vise hva de var gode for på en vei som er fem kilometer lang og kostet 145000 i 1938. Så kom krigen, og som overalt ellers i landet, beslagla tyskerne det som var av rullende materiell. Kun de aller eldste bilene ble satt igjen, mens resten ble fraktet til Trondheim og Ålesund.

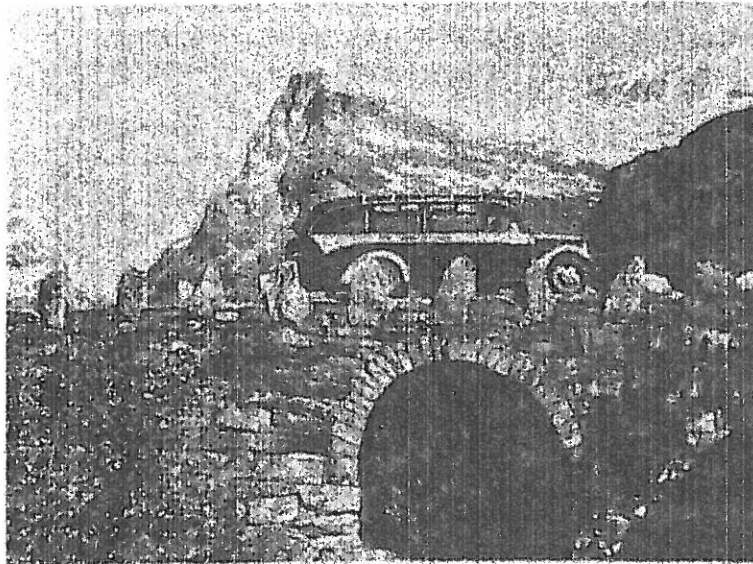
Geiranger Skysslag mistet i alt 50-60 biler, og tyskernes erstatning var symbolske 50000 kroner for hele vognparken. Etter krigen tok turisttrafikken seg opp igjen, og helt fram til 60-tallet var det vanlig med privatbiler i denne befordringen, men nå har bussene tatt fullstendig over.

Hva er så igjen av dette stykke norsk samferdselshistorie, som vel savner sidestykke her til lands?

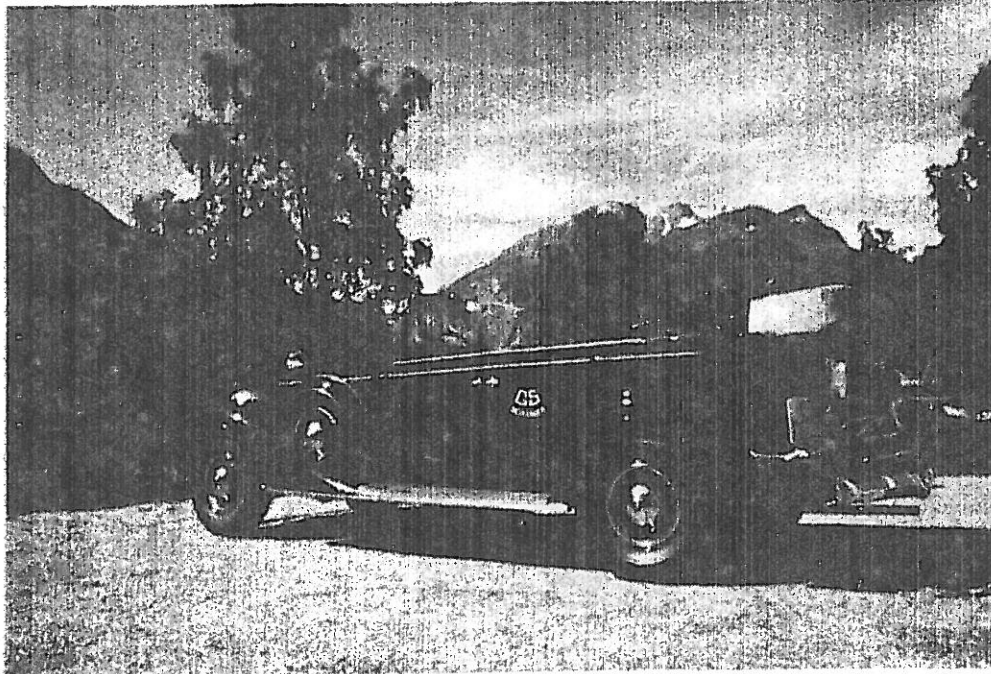
Delene av veiene er jo intakte, men hva med de staselige touringvognene? 20-tallsvognene er for lengst forsvunnet, men som levende bevis på denne Geirangers gullalder, finner vi Martin Mølsæter med sine to utsøkte Buick'er av årgang 1931 og 1934. - Alle tre i utmerket forfatning. Mølsæter tar oss hjertelig i mot når vi antyder

ærendet - om det var mulighet for å få se på Buickene? Garasjedørene blir slått opp, og ut ruller noe som må være blant de vakreste 30-tallerne i Norge, to praktfulle 7-seters touringer med "GS" lakkert på sidene.

Perfekte har de ikke alltid vært, men på grunn av Mølsæters dyktighet og kjennskap til disse modellene er de igjen som nye.



Geiranger skysslags velkjente Ford med Johannes Bruland ved rattet fotografert på toppen av Knuten.

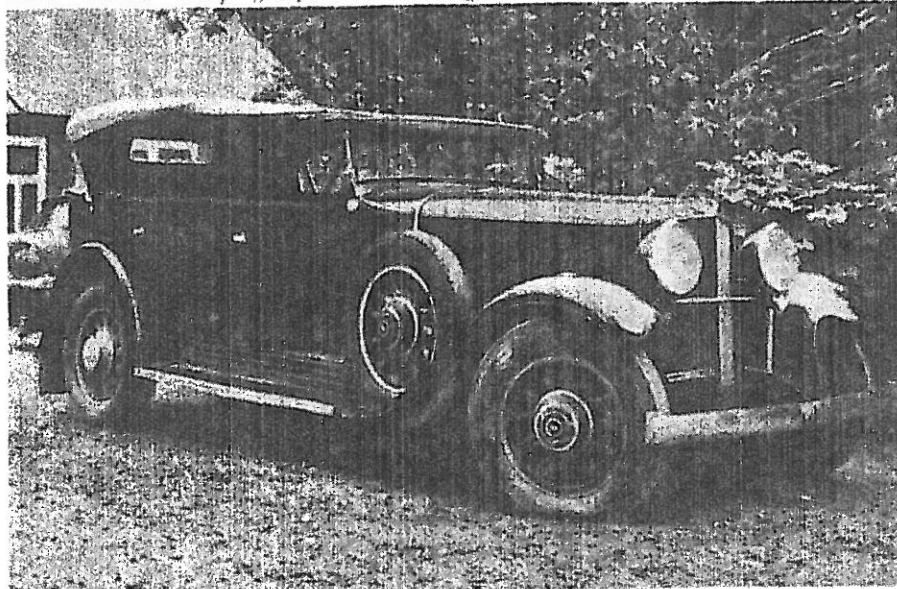


For er det noen her til lands som kan akkurat disse bilene, er det nok nettopp Martin Mølsæter. Han drev nemlig bilverkstedet hvor Geiranger-vognene ble reparert og vedlikeholdt, samtidig med at han var medeier i noen vogner, blant annet den omtalte 1931-modell. Den ble, som de fleste andre vognene, bruktimportert, og Mølsæter var selv i Oslo og hentet bilen i 1935.

Modellbetegnelsen er 95, og den 7-seters Phaeton blir drevet fram av en nesten lydløs, 8-sylindret, toppventilert rekkemotor med et slagvolum på 5,650 cm³ som yter 104 hk. Vogna veier totalt 1875 kilo og av utstyr kan nevnes rattlås, oljekjøler, termostatstyrt kjølesjalusi samt ryggelys. Etter å ha gjort sine mest aktive år langs stupbratte fjell i krappe hårnålssvinger, med blaserte turist-er som ballast overtok Kraftselskapet storvogna, men i deres eie tæret imidlertid tidens tann og dårlig stell kraftig på utseendet, så da Mølsæter igjen fikk kjøpt vogna i 1962, kunne den betegnes som vrak. Men i Martins hender har dette vraket igjen blitt forvandlet til et praktfullt eksemplar akkurat som 1934-modellen, som for øvrig er utstyrt med et norsk 7-seters karosseri bygget på et chassi av en stor 5-seter. Rundt 1935 begynte man imidlertid å satse mer på lukkede vogner, og det ble bygd såkalte vintertopper til de åpne vognene for å gjøre dem noe mer komfortable i den kalde årstid.

Mølsæter er en typisk "self-made-man", og alt av håndtverksarbeid på Buickene er fagmessig utført av eieren selv, inkludert trekking, sying av kalesje og selvfølgelig alt det tekniske. Ikke en del på vognene fikk stå i fred når Martin restaurerte, men så er også resultatet blitt gjenoppstandelsen av to 1.klasses Vintageprodukter fra Buick Motor Car Co., Flint, Michigan. Innimellom restaureringen av sine egne vogner har han også hatt en finger med i spillet også på en del andre vogner, blant annet en 1934 Buick 68C Convertible Phaeton tilhørende nå avdøde Øveraasen på Gjøvik. Mølsæter forteller villig om bilismens inntog i Geiranger og hvilken enorm betydning den hadde for lokalsamfunnet der på 30-tallet, og han nevner i den forbindelse en del biler han eide på den tiden: 1914 Unic, 1918 Cadillac, 1922 Paige og 1932 Buick.....

I dag er det imidlertid ikke snakk om å bli møtt av en stor åpen amerikansk bil på brygga når en stiger i land fra et cruise-skip, enten det nå er Queen Elizabeth 2 eller russiske Maxim Gorkij; nei i dag skal det være en Scania- eller Volvo-buss med karosseri fra VBK. Ja, ja, verden går fremover, eller.....?



I.E.

Siden vi først er inne på Geirangerbilene, kan vi jo ta med et bilde av Øveraasens 1932 Nash Advanced Eight som ble solgt fra Union Hotel i 1971. Red. husker å ha sett denne vogna på S-S for en del år tilbake, men i de seinere år har den ikke vært å se.

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



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

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

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

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



Iver Holtensgt. 45,
Rundtom,
3000 Drammen

Telefon (03) 81 99 92

MEDLEMSKORT VISES.

KNUT HARALDSEN
Forvehandl

Tollbugt. 102 - 3000 Drammen

Telefon 81 80 80

Bank: Buskerudbanken A/S, 9201.05.05005

Postgiro 3 50 16 99

På alle varer - 10 %

MEDLEMSKORT VISES.

Fridtjof Ristvedt

3320 Vesifossen

Telefon 75 71 75

Billakk. "Standex"	25 %
Kamasa verktøy	35 %
Makita el.verktøy	20 %

MEDLEMSKORT VISES.

bård's service a-s
båt & henger

Brenderup
TRAILERS

Landfalløya 49. 3000 Drammen.
telf 03-83.12.44.

Leie biltransporter 2000 kg. døgn Kr.175.-

" " " weekend Kr.300.-

Leie varehenger 600 kg. (200 x 150 cm)
døgn Kr.100.-

På disse prisene + 20 % pluss moms.
MEDLEMSKORT MÅ VISES.

ANNONSER

JEG TRENGER SÅRT ett toppstykke til CHEVROLET '27 Touring.

Det har kun ett ekshaustutblås. Søker også overdimensjonerte ventiler til CHEVROLET '28, Claxon motorhorn, vinduspusser vakuum, 4 treeike-hjul 21", 12 eiker, 6 bolter i senter, chokeknott i aluminium, 2 panserhemper, vindu til kalesje, underdel vindusramme, festebeslag pilot-vinduer (wind-wings).

Kan bytte med ubrukt Zenith messing-forgasser fra 20-åra. Passer blant annet Dodge + fransk S.E.V. magnet (i stand). ØNSKER tips om Rover 75 og 90 1952-54 delebil/deler.

HENV.: Jan Shetelig, G. Blåkstads vei 28, 1370 Asker
Tlf. (02) 781824 etter 17.00

ØNSKES KJØPT: Veive evt. motor til MC Cormick (International) ca 1964 modell type B414 eller B275 (diesel).

HENV.: Finn Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad. Tlf.jobb: 03-832680.

TIL SALGS: Willys Overland Whippet four. 29 mod. 2 dørs kompl. 80 % restaurert. Overveies solgt til sommeren grunnet huskjøp.
HENV: Magne Sletteemoen, 3570 Ål.

TIL SALGS: Bakstuss til T-Ford. 1 stk hjul f. Minerva. 20-30 tals.

HENV: Leif Harald Andersen telf. 065-76543.

ØNSKES KJØPT: Motor til Henderson m.c. og andre deler.

HENV: Leif Harald Andersen telf. 065-76542.

TIL SALGS: Canadisk Ford V-8 1935 mod. 4 dørs. Meget bra rest. objekt selges.

ØNSKES KJØPT: Ford V-8 motor ønskes kjøpt. Helst 85 HK. og canadisk, men ingen betingelser mod: 1932-40.

Forskjermer til Plymouth Valiant 1963 mod: ønskes kjøpt.

HENV: Bent Bryhn, Boks 169. 3430 Spikkestad.
eller telf: 02-855347.

Ønskes kjøpt: Har du en restaurert åpen bil mod: 1930-40 er jeg kjøper. Alt har interesse.

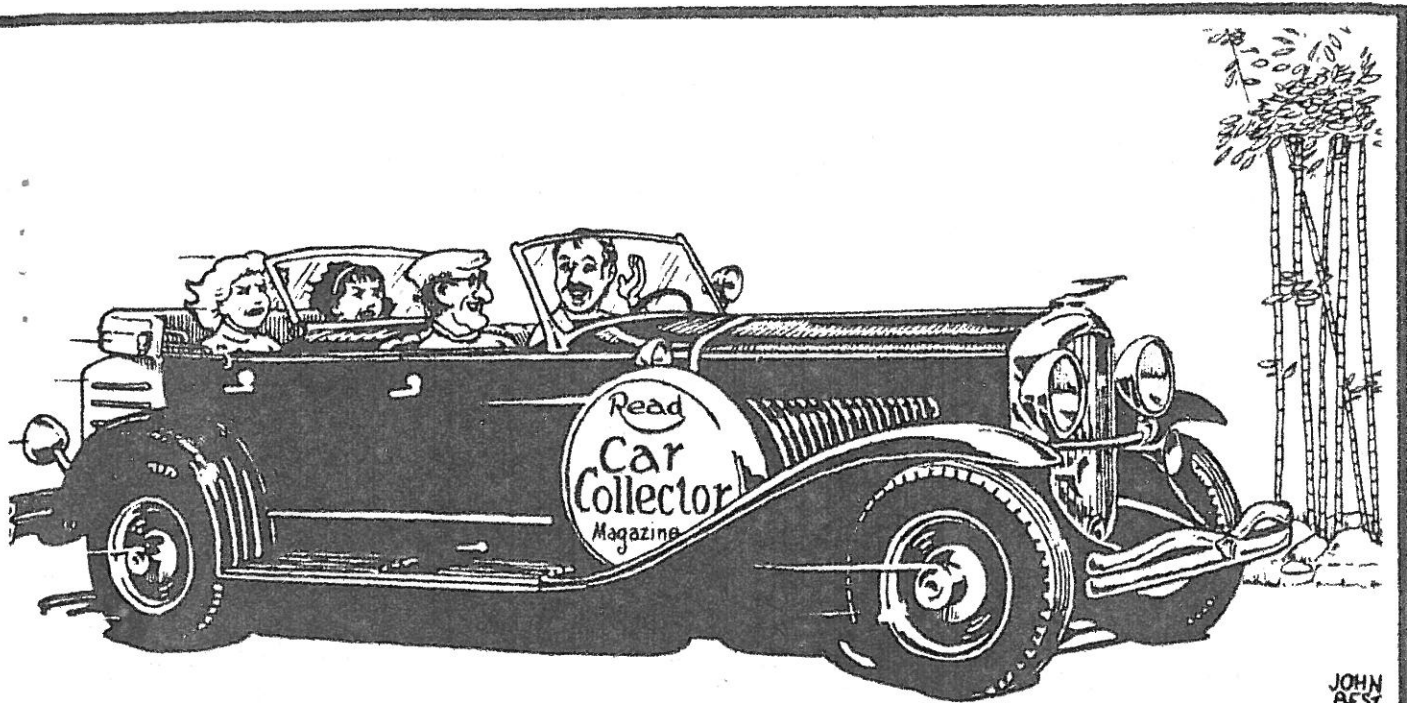
HENV: Alf Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad.
telf 02-855347 helst etter kl.18.00.

Opel Olympia varevogn 1955 mod. kjørt 40 000 km
i org. stand, som ny. Selges høystbydende.

H.K.Hansen

Telf.(jobb) 03-87 01 20

BARE ET LITE APROPOS NÅ SOM LØPSSSESONGEN ER I GANG:



La meg bare si det, Wilber, disse designerne av klassiske biler viste hva de gjorde da de satte inn det bakre vinduet!

Det kan ofte være vanskelig å forklare forsikringssselskapet hva som virkelig hendte når ulykken først er ute. (Særlig dersom en selv har skylden.) Slike forklaringer kan noen ganger få et ganske komisk preg, og vi har hentet en del eksempler sakset fra Haugaland Veteranvogn Klubbs organ "HVK-POSTEN":

- Jeg mener at ingen av sakens parter er skyld i uhellet, men hvis det allikevel ikke er tilfelle, er det den andre.
- Jeg kjørte mannen ned. Han innrømmet at det var hans feil, idet han tidligere var blitt kjørt ned.
- Uhellet skyldtes at den andre nær hadde unngått meg.
- Jeg kjørte inn i den andre bilen for å unngå sammenstøtet.
- Bilen måtte snu skarpere enn nødvendig på grunn av en usvnlig lastebil.
- Jeg støtte sammen med et stillestående tre.
- Jeg fortalte den idioten hva han var og kjørte videre.
- En fotgjenger rammet meg og fortsatte inn under bilen.
- En ku slentret inn i min bil. Man fortalte meg etterpå at kua var åndssvak.
- Hvis føreren av den andre bilen var stoppet noen meter bak meg selv, ville uhellet aldri ha inntruffet.
- Jeg hørte et bilhorn og ble truffet bakfra, og forsto at det var en dame som forsøkte å kjøre forbi.
- Bilen foran bremsset brått, og jeg bremsset bløtt inn i baggasjen.
- Da min kone rygget ut av garasjen, støtte hun mot porten, kjørte på sykkel til sønnen vår, kjørte så inn på plenen og rev opp rosene, og så mistet hun herredømmet over bilen.....
- Tre damer sto og snakket sammen, og da den ene trådte frem og to tilbake var det ikke noe å gjøre...
- Jeg spurte den andre idioten hva han gikk der for, og fortsatte...

- NOEN BEDRE???

DRAMMENSLØPET¹ 82

LØRDAG 22. MAI

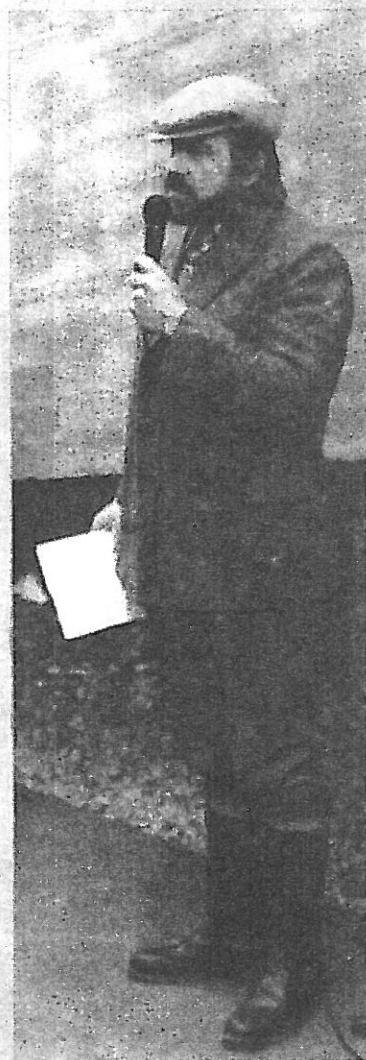
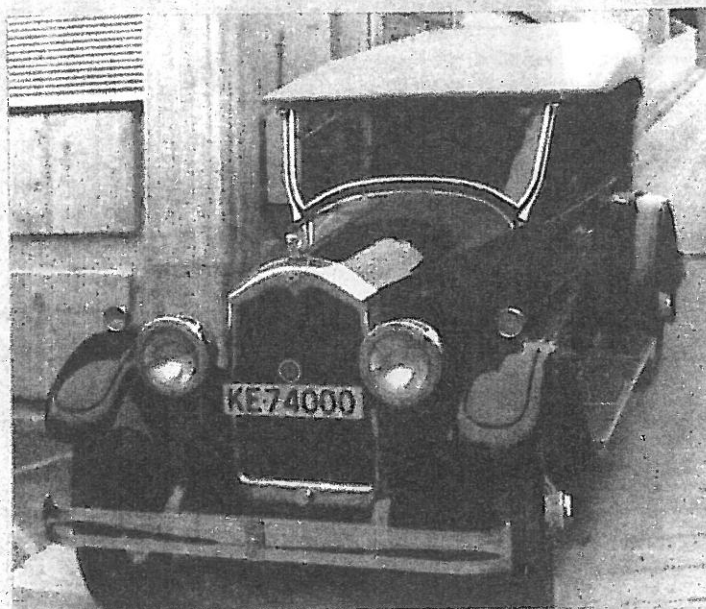
Så har det igjen vært "Drammensløp", - det 9.de i rekken, og begivenheten fant sted lørdag 22. mai. Ialt 32 ekvipasjer (27 biler og 5 motorsykler) hadde funnet veien til startstedet, som i år var HASCO MOTOR A/S på Pukerud, - Honda-importøren i Norge.

Og klokken 10 trillet deltagerne ut i løypa, godt hjulpet av Oddleif Kvålseth's kommentarer over høyttaleranlegget. Det var forøvrig mange nye kjøretøyer å se denne gangen; de fleste debutantene vitnet om stor og hektisk restaureringsvirksomhet sist vinter.

Fra start kjørte man mot Gulskogen, fulgte så Rødgaten og Prof. Smiths Alle til Konnerudgaten, videre 3.dje Strøm Terrasse/Styrmoes vei og ned Frydenhaugveien til Bilforum A/S (også en Honda-forhandler) hvor POST 1 var. Herfra gikk ruten videre over Holmenbrua og ut av Drammen til Røyken, med POST 2 ved jernbanestasjonen. Så bar det videre og inn på virkelig smal og svingete grusvei gjennom Grodalen til Heggedal og POST 3, -også denne på jernbanestasjonen. Dermed var resten av ruten strekningen via Dikemark og gamle Oslovei fram til den tidligere "Sportskafeen" v/ Asker, hvor løpets hovedsponsor HALVORSENS ELEKTRISKE A/S nå residerer. Og her

fant man også POST 4, samt en helt spesiell prøve på deltageres ferdigheter i å rulle tøy (sitt eget tøy, fortrinnsvis; -derfor lot noen buksene falle.....) Den elektriske rullen tilfalt forøvrig vinneren, - utpekt av en jury fra firma HALVORSEN.

Det hersket hektisk aktivitet her i målområdet, som fortonte seg som reneste



markedsplassen, -hvilket det vel egentlig også var tenkt å være....? Mens kjøretøyene ankom i tur og orden, ble prestasjonene ved siste post behørig kommentert av en speaker ved navn Erik, supplert av vår egen Alf Bryhn. Senere overtok Arve "Egon Bottolf" Opsahl mikrofonen en periode. I tiden fram til resultatlistene var klare hygget man seg ute i det etterhvert oppklarende været, eller benyttet anledningen til en handel i forretningen. I anledning av firmaets 1-års jubileum florerte tilbudene, og utvalget var uvanlig rikt.

Ved 15-tiden kunne formann Alf Bryhn la "bomben springe" og avsløre vinneren av årets "Drammensløp", som skulle vise seg å bli Tore Ödegaard, Drammen. Han sikret seg dermed sitt annet napp i den fine vandrepremien, idet han også tok seieren i Drammensløpet i 1977. Vi gratulerer..!

Så overrakte firma Halvorsen en rekke gedigne gavepremier; samtlige løpsdeltagere fikk med seg hjem verdifulle gjenstander og stemningen var stor. Dermed var nok et Drammensløp gått over i historien.



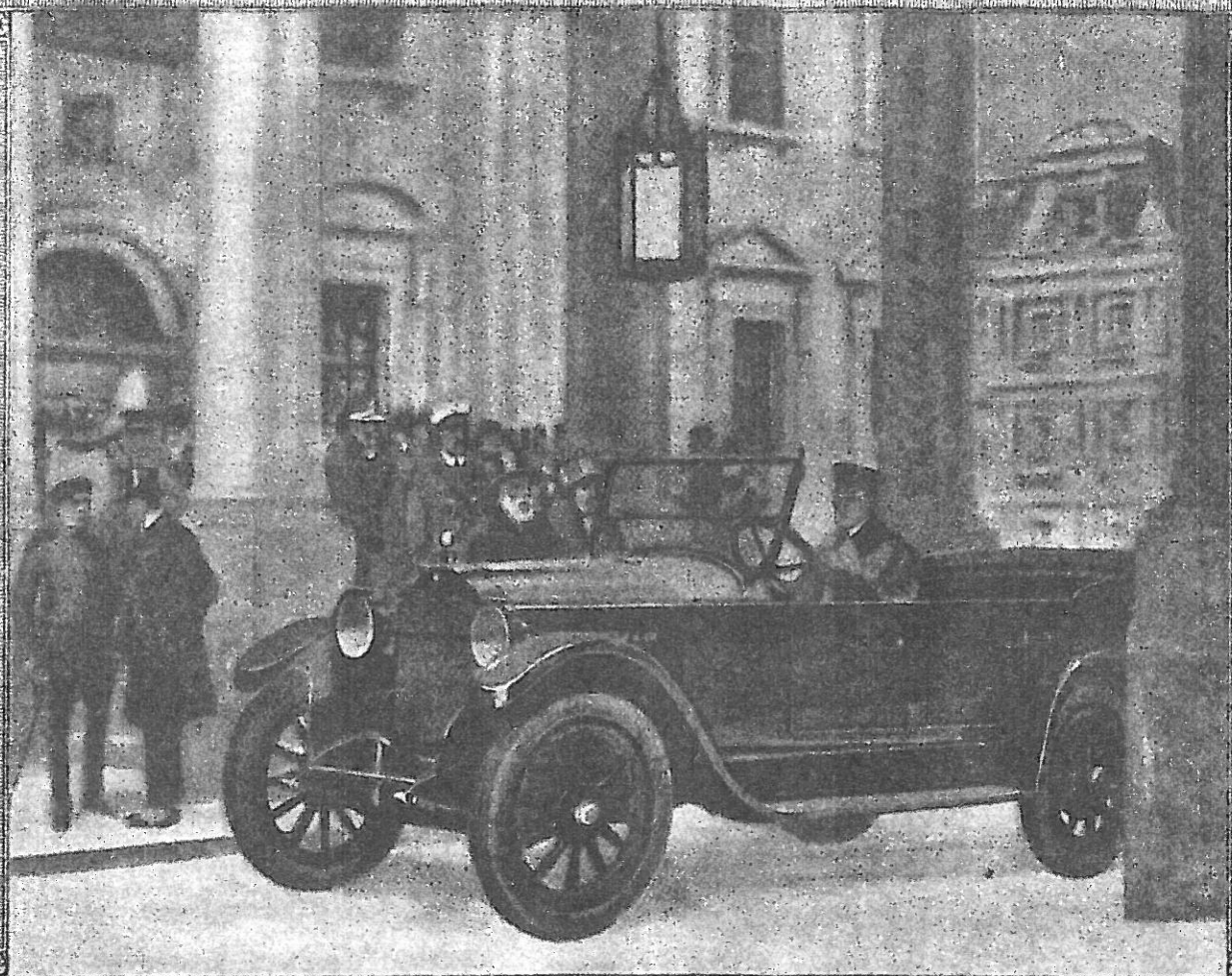
DRAMMENS LØPET ¹ 82

LØRDAG 22. MAI

RESULTATLISTE:

1. (4) Tore Ødegaard, Drammen	1930 Ford A Town Sedan	155,5 p.
2. (10) Jan Sandholt, Krokstadelva	1927 Chevrolet Touring	155 p.
3. (26) Finn Torgersen, Krokstadelva	1925 Locomobile Jr. Eight	153 p.
4. (7) Tore Woldstad, Hokksund	1929 Ford A Sports Coupe	150,5 p.
5. (30) Gunnar Kjemperud, Vikersund	1933 Dodge De Luxe Sedan	150 p.
6. (8) Gunnolf Larsen, Mjøndalen	1938 Zündapp K800 motors.	147 p.
7. (6) Rolf Thingvald, Oslo	1932 Ford V-8 sedan	143,5 p.
8. (33) Per Nilsen, Asker	1926 Harley-Davidson ms.	143 p.
9. (27) Ragnvald Ødegaard, Drammen	1926 Chevrolet Touring	142 p.
10. (35) Svein Burvald, Spikkestad	1930 Franklin Limousine	141 p.
11. (24) Arne Lyngås, Tranby	1927 Chevrolet Touring	137 p.
12. (1) Alf Bryhn, Spikkestad	1927 Chrysler Touring	135,5 p.
13. (13) Asle Wang, Drammen	1931 Ford A	133,5 p.
14. (14) Per Gran-Henriksen, Lier	1934 Buick Sedan	133 p.
15. (29) Rolf Olsen, Krokstadelva	1927 Buick Touring	132 p.
16. (25) Odd Arne Amlien, Lillestrøm	1937 DKW SB 350 ccm. ms.	131,5 p.
16. (21) Torleif Brøto, Gol	1931 Buick Eight Sedan	131,5 p.
18. (2) Jan Roger Sand Olsen, Krokstadelva	1931 Ford A	129 p.
19. (19) Geir Hanevold, Asker	1952 Rover PH 75	127 p.
19. (18) Erland Bryhn, Kolsås	1948 Oldsmobile Futuramatic	127 p.
21. (28) Björn Temte, Krokstadelva	1934 Nash La Fayette sedan	125,5 p.
22. (15) Harry Stensrud, Mjøndalen	1948 Diamond Brannbil	125 p.
23. (11) Erik Holde, Drammen	1937 Ford Eifel cabr.	124,5 p.
24. (5) Jan Shetelig, Asker	1952 Rover P4 75	122 p.
25. (12) Erling Thorbeck, Lier	1929 Essex Roadster	117 p.
26. (32) Arild Karlsen, Lierskogen	1929 Buick Master Touring	116 p.
27. (31) Finn Bryhn, Spikkestad	1933 Essex Terraplane	113 p.
28. (22) Aage Kaupang, Larvik	1931 Ford A Coupe	103 p.
29. (20) Reidar Kristiansen, Asker	1930 Ford A Phaeton	94,5 p.
30. (9) Fridgeir Normann, Drammen	1936 Buick Sedan	76 p.
31. (23) Jan Ove Regstad, Drammen	1940 Nimbus Standard ms.	57 p.
32. (34) Oddleif Kvålseth, Solbergelva	1917 Henderson motorsykkel	54,5 p.





W I L L Y S - K N I G H T
E L E G A N T - L Y D L Ø S - K R A F T I G

Indtar en særstilling blandt amerikanske automobilmerker.

AUTOMOBIL-COMPAGNIET A/S
Disponent Arthur Kallevig.

Willys
SLED'S MAKE MOTOR
IMPROVED WITH USE