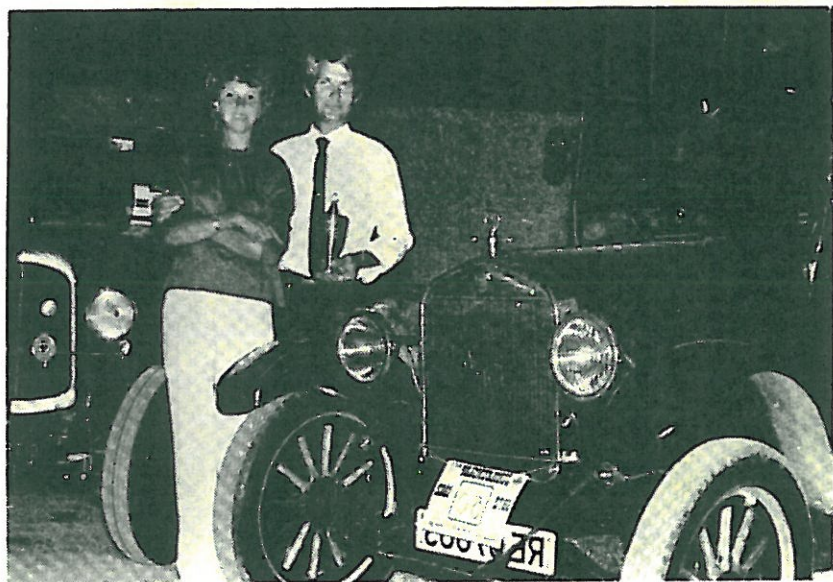


# motor

## HISTORIKEREN



4 - 82



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»



REDAKTØR  
Ivar Engerud  
Horgen,  
3300 Hokksund

## Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

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

MEDELSKONTIGENT 1982:

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

STYRET:

FORMANN: Alf Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad. 02-855347  
NESTFORMANN: Finn Torgersen, Riksvn., 3020 Krokstadelva. 03-876240(jobb)  
SEKRETER: Jan Roger Sand Olsen, Møllenhof, 3020 Krokstadelva. 03-870120 l.j.153(jobb)  
KASSERER: Finn Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad. 03-832680(jobb)  
STYREMEDL.1: Bjørn Kolsrud, Lien, 3330 Skotselv. 03-756366(priv)  
STYREMEDL.2: Jan Sandholdt, Langrand 27, 3020 Krokstadelva. 03-752224(jobb)  
03-876258(priv), 03-876923(jobb)

JADA, det er Motorhistorikeren du nå leser, selv om både format og trykk er forandret. Omleggingen har skjedd nå like før utgivelsen på grunn av et godt tilbud, og ikke minst våre egne trykkeproblemer, så vi er spent på resultatet. Håpet er at vi kan gjengi bilder på en mer rettferdig måte enn før, og dermed øke "blekkas" kvalitet noe.

Til dette nummeret har redaksjonen mottatt det meste av stoffet, og jeg vil herved takke alle som har gitt bidrag. Bare fortsett! - En spesiell takk til Øivind Lange-land, som har vært til uvurderlig hjelp med billedmateriellet i bladet.

NESTE NUMMER skal ut til desembermøtet, og vi må be om at bidrag sendes til redaksjonsadressen INNEN 1. NOVEMBER!

I.E.

Forsiden denne gang viser Høstløpets vinnere, Marit og Harald Fadum ved siden av sin Ford T 1926.

Spikkestad, august 1982.



## fra föreraset~:

Kjære medlemmer !

Jeg håper om en vel overstått sommer for alle, og vi allerede går mot høst og vinter.  
Når vi ser tilbake på terminlisten fra de forskjellige klubber, så begynner det også der å tynnes.

Når det gjelder våre 2 løp er de forlengst avviklet. Høstløpet 1982, eller det vi kalte jubeliumsløpet, som en følge av at klubben i år fyller 10 år.  
Dette er det største arrangement vi har hatt i den tiden klubben har fungert.

Det var hyggelig at så mange meldte seg på til denne, for oss en slik stormönstring, med "topp" vær og et 60 tall, s kjøre-tøy med start fra Drammen og etter en lang dag endte på Fagerfjell Turistsenter i Numedal, hvor det var festlig samvær for alle deltagere og for mange av de som hadde lagt alt tilrette for et knirkefritt løp.

Mange ting kunne vært skrevet om på denne side, men det som vel var artigst var at våre danske venner kom så fulltallig for å være med å markere vårt jubelium.

I den tiden jeg har vært formann er dette med den forbindelsen med Nordjysk Vintage Motor Klub det jeg setter mest pris på, mange gode og hyggelige forbindelser er knyttet over landegrensene på denne måte, og håper dette forhold vil vedvare i mange-mange år framover.

Når dette er nevnt må jeg få lov til å takke alle andre deltagere fra fjern og nær som gjorde sitt til at løpet ble vellykket. Takkes bør også våre sponsorer, tenker da på Isberg, s- Oslo, Volvo Norge og det gode samarbeide med firma Hermod Spiten-Kongsberg, nevner da Petter Spiten som med sin velvilje ofret mye av sin fritid for oss, takker også for den økonomiske støtten som ble gitt oss.

Sender også en takk til alle medlemmer i Nordjysk Vintage Motor Klub for den fine bokgaven som ble overrakt til vår klubb. En hilsen også til våre venner i Norsk Veteranvogn Klubb- Oslo for det fine skjoldet, som vi setter stor pris på. Helt tilslutt også en hilsen til alle våre komitemedlemmer som hadde lagt alt tilrette for meg sett som et fint arrangement.

I avisen er gjengitt avtalen mellom forsikringsselskapet Östlandet og L.M.K. Dette er vel et godt tilbud for oss med gamle kjøre-tøy, som trer i kraft fra januar 1983. Studer dette nøye og kontakt klubben, og en god forsikring er vel et faktum.

Når det gjelder oktobermöte så minner jeg om at det er årsmöte med valg, og håper de av dere som blir spurt av valgkomiten om en jobb iforbindelse med klubbarbeidet ikke bare sier nei, men gjør ditt for å avlaste andre medlemmer som sikkert fortjener en avlösning.  
Med disse ord, vel mött til årsmöte!



I disse dager, for ti år siden, gikk en håndfull gammelbilinteresserte og "skumlet" med planer om å samle likesinnede i Drammensdistriktet. Tore Ødegaards lakkeringsverksted i Skoger var samlingspunkt for de allerede "frelste", og her ble ideen om en lokal gammelbilklubb unnfanget.

På ettersommeren 1972 ble det endelig bestemt at man skulle prøve å få i stand et møte for å luften planene om en klubb. Jungeltelegrafene ble satt i sving, og 18. oktober samme år møttes i alt 12 menn i GIFs klubbhus på Åskollen til et, skulle det seinere vise seg, konstituerende møte.

"De tolv" var: Tom Becker, Martin Giljamse, Mads Jostad, Øyvind Jørgensen, Øivind Langeland, Ragnar Myhre, Leif Pettersen, Knut Røed, Finn Torgersen, Øivind Viker, Jan Tore Woldstad og Tore Ødegaard.

Allerede 14 dager seinere var imidlertid antallet fordoblet, og grunnlaget for en klubb var bekreftet. Lite ante man vel om fremtiden, og få ville vel den gang spådd en slik utvikling som disse ti årene har gitt oss.

Lenger skal vi ikke gå med klubbhistorien denne gang, da det blir å gå for mye i de samme sporene som vår fremtidige jubileumsbok skal omhandle.

Vi skal bare være ubeskjedne nok til å gratulere oss selv med de ti første årene, og håpe at de ti neste må bli like gode for klubben!

I.E.

#### MEDLEMSMØTE 1.6.82

Kl. 19.50 ble det siste møtet før ferien åpnet og det var ca. 50 tilstede. 2 medlemmer kom i gamle kjøretøyer, en gammelbil og en gammel mc.

Martin Giljamse hadde kommet tilbake fra Libanon.

Ingen film eller annet var på programmet, kun et hyggelig pratemøte.

Det ble pratet litt om Drammensløpet og ang. Høstløpet spurte Tore Ødegård om ikke medlemmer uten gammelbil kunne få starte i egen klasse. Det ble imidlertid konkludert med at dette ble det dessverre ikke tid til. Brev fra Danmark med hilsen ble referert.

Påmelding til forskjellige arrangement i sommer ble nevnt.

Ola Heggseth orienterte om den nye forsikringsavtalen med forsikrings-selskapet Østlandet. To mann fra hver klubb må velges til å ta seg av registrering av de kjøretøyer som ønsker denne forsikringen. En tilstandsrapport på et ferdig skjema pluss 5 farvebilder må leveres inn. Ola Heggseth, telf. (02) 307919, svarer på evt. spørsmål. Under medlemmenes 10 minutter ble det søkt etter mye mc-deler.

for sekr.  
Finn Torgersen



Motorhistorisk Klubb - Drammen  
innkaller herved til  
**GENERALFORSAMLING**  
TIRSDAG 5. OKTOBER 1982 KL.19.30

på "Heimevernshuset", Landfallöya 131

I henhold til § 9 behandles følgende saker:

- 1: Valg av møtedirigent
- 2: Årsberetning.
- 3: Revidert regnskap
- 4: Fastsettelse av kontingent for kommende år (§ 4)
- 5: Eventuelle innkomne saker.
- 6: Valg i følge § 7.

Ad. punkt 3: Saker som medlemmene ønsker å bringe inn for generalforsamlingen må fremmes SKRIFTLIG gjennom klubbens postadresse. Dersom sakene skal bli tatt opp av generalforsamlingen, må de være styret i hende innen

**MANDAG 20. SEPTEMBER 1982**

**NB!**

På generalforsamlingen er det kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent for inneværende år.) Dette vil bli kontrollert ved inngangen, og de som står til rest med kontingent kan ordne dette ved fremmøtet. Kontrolløren skal vise bort personer som ikke kan dokumentere medlemskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE!

(Årsberetning/regnskap er fremlagt i møtelokalet for gjennomsyn fra kl. 19)

Drammen, 19. august 1982  
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN  
styret

# Med Ford A

## Sport Coupe 1929 på

### International F.I.V.A. Rally

28/5 - 31/5 1982



Norsk Veteranvogn Klubbs 30 års jubileum var lenge planlagt som et internasjonalt FIVA-rally i slutten av mai 1982. Jeg hadde bestemt meg for å starte i nyrestaurert bil i dette løpet, og dette ga en ekstra giv til at bilen sto ferdig fjorten dager før start. Erling Skretteberg og jeg meldte oss på, og på reisedagen fredag den 28. mai var den regn og vindvær om morgenen. Ja et vær som en kvier seg for å ta ut en bil som ikke har hatt regn siden den var benyttet som brukshil for 15-20 år siden.



MIK'ere klare til start fra Sanderstølen.

Avreisen fra Hokksund var bestemt til ca 09<sup>30</sup>, og det hadde sluttet å regne. Når vi kom fram til Noresund fikk vi kontakt med de andre deltagerne som hadde reist samlet fra Oslo via Hønefoss. Starten foregikk fra markedsplassen i Nesbyen kl 14<sup>00</sup>, og solen som hadde dukket opp, fikk fram en riktig fin stemning blandt deltagerne. Her var det møtt fram en rekke folk fra distriktene for å se bilene rulle ut fra start.

Løypa var lagt gjennom Nesbyen sentrum langs riksvei 7 til Svenkerud hvor det var tidskontroll. Gjennomsnittshastigheten var satt til 30 km/t og jeg tror at posten på Svenkerud kom noe uventet på noen og en hver. Videre kjørte vi hovedveien til Gol hvor det var ferdighetskjøring på planke og en post hvor vi skulle kjøre

fram to omdreininger på hjulene med prikkbelastning om det ble kjørt for langt eller for kort. Fra Gol gikk turen videre til Hemsedal Turisthotell hvor bilene ble samlet foran hotellet.

Her ble det anledning til å beskue de flotte kjøretøyene før middag om kvelden. Det var nok mange som ble overrasket ved fordelingen av hotellrommene, for det var flere som fikk beskjed om å reise tilbake omkring syv kilometer og få rom der og så komme tilbake for å spise middag med de andre på Hemsedal Turisthotell. Jeg var i ferd med å starte opp bilen da Reidar Kristiansen kommer løpende og forteller at han hadde fått en familiesuite, så vi kunne gjerne få et rom av han. Dette syntes vi var fint, så slapp vi så mye kjøring fram og tilbake.

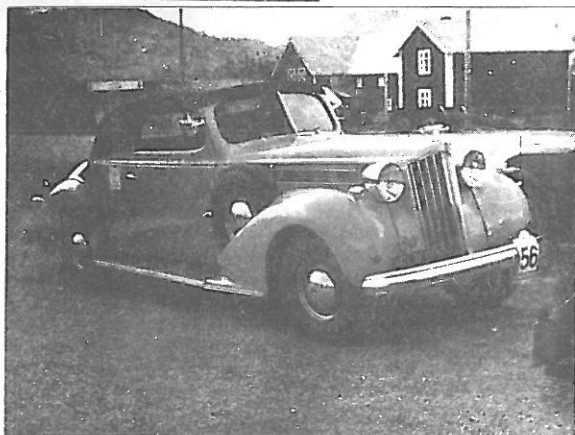
Etter hvert som bilene ruller inn og vi får tid til å studere disse på nært hold forstår vi snart at dette er biler av en klasse som savner sidestykke i norsk løpssammenheng. For å ta for seg de ekte veteranene: Renault AX 1908, Ford T 1911, Ford T 1915, Le Zebre 1913, Dort 1917, Franklin 1918.

Utenlandske vogner var det også en del av: 1924 Bugatti Type 30 Australia, 1926 Packard og 1938 Cadillac fra Sverige, 1930 Bentley og 1928 Mercedes fra Vest-Tyskland, 1934 Bentley, 1935 Lagonda og 1938 Packard fra England.



Startnr. 21:  
Klaus Schildbach,  
Vest-Tyskland i  
1928 Mercedes.

Fra England kom  
David Scott-Moncrieff  
med sin nyrestaurerte  
Packard 1938



Dette er noen av lekkerbiskenenene, og jeg vil påstå at det ikke var så mange helt vanlige, "kjedelige" biler med. Som vanlig var det A-Forden som stilte den største gruppen med fem biler, men ingen med samme karosseritype.

NVKs formann hadde imidlertid nok å henge fingrene i den ettermiddagen og kvelden i det han reparerte vannpumpa på Bugattien til John Fitzpatrick, Australia. Bilen kom i orden, og Carl H. Størmer kunne gå til en noe sein middag under en enorm applaus. Dessverre var det andre biler som ikke kom til start. Ottar Myhre med Kissel 1927 fikk problemer med registerkjeden ved Noresund og returnerte med bilen til Hønefoss. Hans kone hentet bruksbilen i Oslo, og de kom tidsnok fram til middag, og fulgte resten av løpet som passasjerer i en annen veteran. Kjell Solberg med Ford 1934 fikk problemer på Solihøgda, så han kjørte tilbake til Oslo for å hente sin nydelige 1917 Buick Cab og fullførte turen med den.

Lørdag var det start kl 9<sup>00</sup> fra Hemsedal tilbake til Gol og videre Sanderstølen - Leira - Fagernes med ferdighetskjøring på disse steder. Ved utreise etter prøvene i Fagernes ble vi møtt av en representant fra Valdres Veteranvogners Venner som ønsket god tur videre og overrakte sitt klubbemblem i messing til alle startende biler. Dette var en fin hilsen og et minne for deltagerne. Turen fortsatte i fint forsommervær til Grindaheim hvor det var én times lunch. Løpet var hele tiden lagt opp med gjennomsnittshastighet på 30 km/t. Etter lunch kunne vi starte når vi ville, men vi måtte holde orden med den oppgitte gjennomsnittshastighet selv. Det var innlagt en skjult tidskontroll etter start fra Grindaheim på en avsidesliggende vei. Etter dette fortsatte turen hovedveien til Nystuen for innklokking av dagsetappen.

Omkring halvparten av deltagerne bodde på Tyn Høyfjells-hotell. Været om kvelden var pent med bare noen få varmegrader, så de fleste fant det best å tappe vannet av bilene. Etter midt-dagen på Tyn fikk vi besøk fra Voss Kjøretøyhistoriske Klubb, som var kommet for å se på bilene og følge løpet søndag morgen. Vosseguttene møtte med fire biler, og de skulle overnatte på Maristuen. Blant de fremmøtte var det en som tidligere har vært kjent her i MHK, Rockne'n som nå har kommet til sin familie på Voss. I følget var det også med en 1930 Hudson 7 seters sedan, 1937 Volvo 7 seters sedan og en 1927 Pontiac touring. Sponsor i løpet var Volvo, og det var jo litt sørgelig at Vosse-Volvoen ikke var med i løpet.



Stilig svensk  
Cadillac 1938,  
Ander Iäck.

Søndag morgen var det start fra Nystuen klokken 9<sup>00</sup> i pent vær med tåken hengende nedover de høyeste fjelltoppene. Turen over fjellet i strålende sommervær var en fin opplevelse. På Maristuen var det ferdighetskjøring, og bilene fra Vosseklubben var samlet der. Videre fortsatte turen forbi Borgund Stavkirke og Vinhellaveien med beskuelse av veiene som de har vært siden 1800-tallet. Etter lunch ved Lærdalsøyri fortsatte turen tilbake mot Borlaug og opp stigningene til Hemsedalsfjellet hvor vi passerte i strålende sommervær med snøkleddede fiellsider som minnet om at det ikke var så svært lenge siden det hadde vært vinter.

Ved innklokking like føre Hemsedal Turisthotell var det nok mange som ikke helt hadde passet på gjennomsnittshastigheten. Siste øvelse var slalom på grusbane og parkering i garasjer. Her var det en del som brukte bilene som rallvogn, og en kan spørre om det er riktig å ha så knapp tid på postene. Brukket bakaksel var resultatet av en førers forsøk som rallvkjører.

Etter vask av biler var det snart tid for middag på hotellet. Etter mange taler fra inn- og ut-land var tiden inne for utdeling av premiene. Som en ser av premielista toppet mange av utlendingene, og det er tydelig at disse tar løpskjøringen alvorlig, blant annet hadde enkelte tre stoppeklokker med i bilen for sikkerhets skyld! Mange rosende ord ble sagt i forbindelse med NVKS 30 års jubileum. Senere var det anledning for en svingom, og baren ble flittig benyttet til de seine kveldstimer.

Neste formiddag var det tid for hjemreise. Turen nedover Halvingdal gikk fint. Det eneste en kunne ønsket seg i det fine sommerværet var en åpen bil.

Etter fire dager med mye kjøring i gammel bil sitter en tilbake med minner om et godt og langt løp uten alt for mange overraskelser med en bil som ikke var prøvekjørt så mange mil før løpets start.

Jan Tore Woldstad

#### RESULTATER FRA THE VIKING FJORD AND MOUNTAIN RALLY 1982

VETERAN: Nr.1: K.E. Bjerkeseth, 1918 Franklin  
 " 2: Halvdan Prøsch, 1911 Ford T  
 " 3: Odd Moen, 1917 Dort

VINTAGE A Nr.1: Jan Erik Finnerud, Chevrolet 1927  
 " 2: Startnr. 66  
 " 3: Harald Fadum, Ford T 1926  
 " 4: Rolf Richter, V-Tysk., Bentley 1930  
 " 5: Bert Andersson, Sverige, Packard 1926  
 " 6: Reidar Kristiansen, Ford A 1930

-----  
 " 9: Torleif Brøto, Durant 1929

VINTAGE B Nr.1: Startnr. 65  
 " 2: Ander Läck, Sverige, Cadillac 1938  
 " 3: David Scott-Moncrieff, England, Packard 1938

-----  
 " 6: Rolf Thingwall, Ford V-8 1932  
 -----

Bestemann uansett klasse ble Jan Erik Finnerud, Chevrolet 1927.

VI GRATULERER!

# "HVA ER VERDT Å TA VARE PÅ?"

- (eller: "Et nødskrik fra gårsdagens biler")

Når en kommer inn på temaet gammelbil, hører en ofte: "Nei, den bilen skulle jeg aldri ha solgt. At jeg kunne gjøre noe så dumt!" Mange fine biler har forsvunnet for godt, og stadig forsvinner mange biler som nok hadde fortjent en annen skjebne enn å havne i kverna i Høkk Sund. Jeg tror at norske bilentusiaster har hatt en tendens til å være en smule kresne med årgangen på den bil de har bestemt seg for å ta vare på. Interessante etterkrigsbiler, med unntak av de amerikanske, er blitt stående å forfalle til de er så dårlige at en eventuell restaurering ikke er til å tenke på.

At ikke alle ser likt på en bil, synes jeg denne lille historien, gjenfortalt fra V8-Forum, viser: En eldre kar, kjent for å stelle med veteranbiler, var innom den lokale bilforretning et ørend. Der kom han i snakk med en yngre dele-eksperitt som spurte om det var så at mannen drev med veteranbiler, og om han kanskje kunne være behjelpelig med å skaffe noen deler til en gammel bil. Jo da, det kunne muligens mannen hjelpe med, men hva slags bil var det det gjaldt? En '63 modell Ford Fairlane, svarte den yngre. Mannen visste ikke riktig hva han skulle svare - han hadde aldri eid en nyere bil enn sin nåværende bruksbil - en 62 Opel.

Ut fra denne historien bør vi lære én ting - nemlig det å respektere at en motorhistorisk bil ikke nødvendigvis må være en 30 år gammel vogn. En 18-åring ser kanskje med samme øyne på sin 63 Ford, som en "middelaldrende" gjør på sin Buick 1930.

Det motorhistoriske potensiale hos en bil ligger etter min mening i det at en bil forsvinner fra trafikken, og er i ferd med å bli råstoff for spikerproduksjonen. Etterkrigstiden med sin voldsomme velstandsøkning bragte oss en rekke fine biler, men mange av de bilmerkene som var vanlige for 20-25 år siden er i dag en saga blott. Når møtte du sist en Borgward Isabella eller en Humber Hawk? Eller av merker som stadig eksisterer, en Renault Dauphine eller en Ford Zodiac? Jeg synes det er trist at slike biler bare skal forgå uten at en finger blir løftet. Det er for sent å snyte seg når nesa er borte.

For å konkretisere litt: Her i fjor kjøpte jeg en Ford Anglia type "ostehøvel", "5-dagers uke" eller kall den hva du vil, for 1000 kroner. Bilen har bare hatt én eier, hadde 8 hjul, motorvarmer samt en del rust. Den blir det sikkert moro å komme med i Drammensløpet 1995.

50- og 60-årene bragte oss mange interessante tekniske løsninger satt i utstrakt bruk, så som for eksempel: Automatgearkassen, fjæringssystemer med luft og væske, drivstoffinnsprøytningssystemer, hekkmotorbiler med akseptable kjøreegenskaper, skivebremsen mm. En annen ting som umiddelbart gjør biler fra denne perioden tillitsvekkende, er at de virker solide og overdimensjonerte sammenlignet med våre dagers sterile plastmonstre. Dette var produkter fra tiden før datamaskinene overtok konstruksjonsarbeidet.

Det virker som bilentusiaster i Sverige og USA er langt mer opptatt av etterkrigsbilene enn hva vi er her på berget.

Erfaring viser at vi etter en tid har en tendens til å følge etter også her, men da kan det være for sent - enten finnes det knapt biler å få tak i - eller så er prisene reket uforholdsmessig høyt i været. Se bare på hva som skjedd med de amerikanske 50-tallerne for snart 5 år siden. Så moralen blir altså: Neste gang du blir tilbudt en 20-30 år gammel bil, mer eller mindre uvanlig, til en overkommelig pris, og du har lagerplass til disposisjon; slå til - sjansen kommer kanskje aldri igjen, og du har reddet nok en bil som de kommende generasjoner får mulighet til å studere, beundre og ikke minst kjøre!

Hilsen *Vjeli Tveit*

## Litt av hvert om **STORT** og smått...

SÅ er atter en forhåpentligvis fin sommer tilbaketilt for de fleste av oss, og høsten står rett for døren. Tre måneder er også gått siden forrige nummer, så det har jo skjedd litt av hvert som fortjener å få litt spalteplass under denne overskriften. Det rare er imidlertid at svært få har noe å fortelle til avisa, og derfor blir det mest å snekre sammen noe av det lille undertegnede har snappet opp. På Drammensløpet dukket det opp flere nye vogner restaurert av klubbmedlemmer uten at det hadde vært nevnt et ord i avisa om at de var under arbeid, så det skulle tyde på at det skjer ting rundt om hos de mange medlemmene. Praten går jo også livlig på møtene, men å få høre et par ord i avisa er visst verre....

"So close, but yet so far" kan en sette som overskrift for følgende lille "hverdagstragedie". (Tragedie med et smil.) Det skulle nemlig ha seg slik at undertegnede tilbragte tre uker på Inter-rail i Europa i sommer, og på tur fra Innsbruck til Paris var det planlagt stopp i Mulhouse for å se på "Schlumpf-samlingen" bestående av 437 biler. Mulhouse, som jeg trodde var en landsby, viste seg å være bebodd av 150.000 innbyggere, så der tok jeg feil - igjen. Ankomst var på søndag kveld, så vi skulle vente med å dra på museet til neste dag. Mandag opprørt, og bussen ble tatt til riktig gate, men det var noe som var galt: Hvorfor sto det ikke noen skilter som viste til samlingen?

Vel framme til museets adresse ble tvilen bekreftet: "Museet er ikke åpent", fortalte portvakten, "men bare vær her i fem dager til, for det åpner på lørdag!" Selv ikke når jeg fortalte at jeg var kommet helt fra Norge, reagerte vakten på en positiv måte. "SYND!", var hans tørre kommentar, mens jeg grep til styggere ord som "hell", "scheisse" og "merde" eller hva det nå heter på "vtenlandsk".

Ingenting hjalp, så jeg fikk nøye meg med en spasertur rundt de enorme museumsbygningene, vel vitende om at innenfor murveggene fantes over 120 Bugattier (hvorav 2 Royaler), Mercedeser og mengder av andre europeiske luksuskjøretøyer og sportsbiler.

Etter nær to års stengning var jeg altså fem dager for tidlig ute - "SO CLOSE, BUT YET SO FAR!"

APROPOS Bugatti. I siste VP leser vi at Sigurd Bølling har importert en av slaget fra England, mens Carl Henrik Størmer ikke før er ferdig med NTMs Isberg-Bugatti før han er i gang med restaureringen av Kirsten Bertheaus 1923 Brescia. Ennå et par av Ettore Bugattis mesterverk skal være under arbeid, så snart vil vel dette merket også være "vanlig" på norske veteranvognløp.

forts side 19.....

Den følgende artikkelen var egentlig ment for "Packard-nummeret" i april, men på grunn av en liten misforståelse mellom Eirik Bøle og redaktøren og ikke minst "redaksjonelle forsinkelser" kommer den ikke før nå.

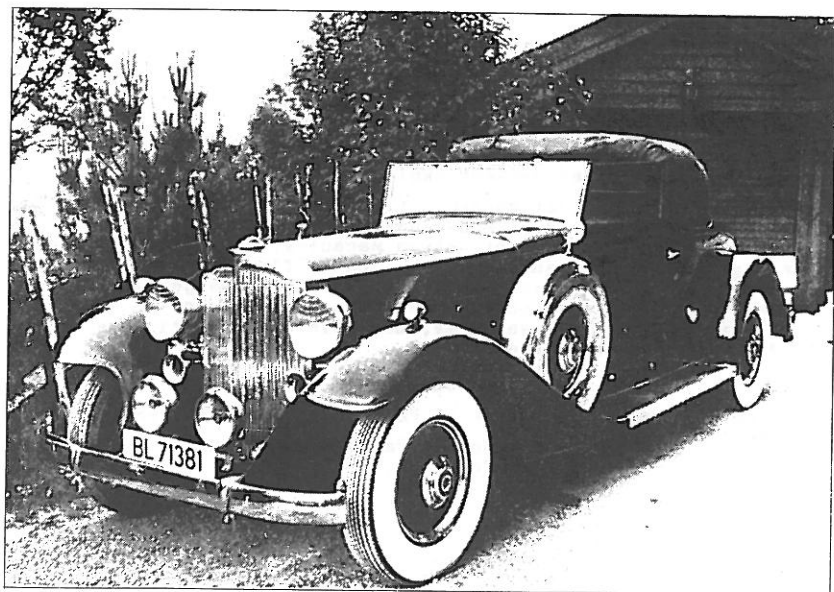
Blant de mange "nye" veteranbilene i 1981, var det kanskje én som tiltrakk seg litt ekstra interesse; Eirik Bøles Packard. Maken til smeker og imponerende design skal en lete lenge etter blant "norske" 2-setere. Vi lar likegodt Eirik fortelle litt om sin

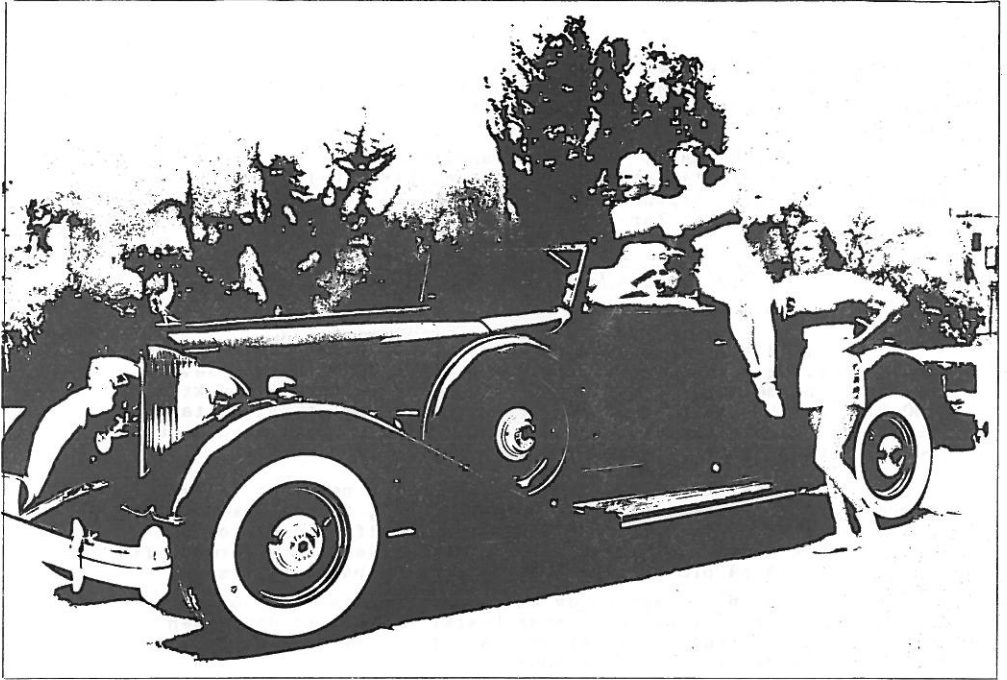
## *1933 Packard 1004 Coupé Roadster*

1933 var det året i Packards historie da det ble produsert minst biler, og omkring 20 av disse var Coupe Roadstere. Akselavstanden er på hele 142", og dette forklarer også den høye vekten på 2300 kilogram. Motoren er på 6.3 liter, har dobbel tenning, tar 10 liter olje og 22 liter kjølevann. Bilen ruller på dekk av dimensjon 700 x 17, og toppfarten skal være helt opp mot 160 km/t.

Av andre tekniske detaljer kan vi jo nevne at bilen har sentralsmøring, bremseforsterker, ridekontroll, termostatstyrt jalusi og kompressoruttak for luft ved punktering. Golfkølleluka og lys på stigtrinet er også blant utstyret. De karakteristiske V-formede frontlyktene er også på plass, likeledes parklykter på forskjermene.

Vogna ble kjøpt ny av en dansk generalkonsul Hong Kong for 35000 kroner. Til sammenligning kostet en Ford på den tiden ca. 4000 kroner. Den skal totalrestaureres i løpet av en 2-3 år, men målet er å ha den kjerbar hver sommer.





At "panserpiker" ikke er noe nymotens fenomen skulle dette bildet fra en av annonsene vise med all tydelighet!

Serie 10 ble introdusert i januar 1933 og var basert på Twin-Six-modellen som kom i Serie 9. Skjermene, den V-formede grillen og skrånede frontrute ble nå også adoptert på Eight, Super Eight og Twelve (Light Eight var tatt ut av produksjon) Motorsterrelsen var også uforandret, men på grunn av doble forgasere, fikk man ut en markert økning av effekten.

I dag er det ganske artig å lese gamle bilannonser, som hadde en helt annen stil enn i dag. Packard-annonser fra 1933 signert firmaets president, Alvan Macauley, bærer tydelig preg av Depresjonens bølgedal og ønsket om å "få våre late millioner i arbeid og dra fordeler av utfordringer vi kanskje aldri får igjen." Moralen i annonsen er at dersom man kjøper en ny bil, hjelper man ikke bare seg selv, men hele nasjonen tilbake til bedre tider. - Store ord!

ooo000ooo

Med det samme vi er inne på Packard tar vi med adressen til merkeklubben i Norden:

Nordic Packard Owners Club  
Torlunda,  
S- 150 30 Mariefred, SVERIGE

ooo000ooo

Til neste nummer har vi utfordret Jan Tore Woldstad til å skrive litt om sin nyrestaurerte A-modell, og utfordringene vil fortsette, så nå kan ingen føle seg trygge....

A V T A L E   O M  
L M K - F O R S I K R I N G

mellom Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber - heretter kalt LMK - og Forsikringsselskapet Østlandet, gjensidig - heretter kalt Østlandet.

Definisjon

LMK-forsikring er den forsikringsordning Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber har etablert på vegne av sine tilsluttede klubber.

Forsikringen gjennom denne ordningen kan kun tilbys til medlemmer av klubbene som er tilsluttet LMK. Det kan imidlertid gjøres unntak for klubber som har søkt om medlemskap, og søknaden er anbefalt av LMK's arbeidsutvalg. LMK må ikke på noen måte representere eller virke for annet forsikringsselskap enn Østlandet.

Omfang

LMK-forsikring gjelder både for motorsykler og biler. Hver av disse kjøretøygruppene deles i to grupper avhengig av årsmodell.

Det er en grense for kjøretøyer med modellår t.o.m. 1945. Den andre grensen er for kjøretøyer som er minimum 30 år gamle og tilsvarende LMK's egen definisjon av motorhistoriske kjøretøy.

Forsikringstaker

Forsikringstakeren må være medlem av LMK-tilsluttet klubb i minimum 12 måneder før han kan få forsikring.

Det er videre et krav at kjøretøy som ønskes forsikret eies av den som søker om forsikring, og at kjøretøyet kun benyttes til hobbykjøring.

Slik bruk innbefatter også unntaksvis kjøring til og fra jobb.

Prosedyre for søknad om forsikring

Den som ønsker å få en LMK-forsikring for sitt kjøretøy, sender en søknad til sin klubbs forsikringskomité.

Denne forsikringskomitéen utfyller en besiktigelsesprotokoll/rapport (gjelder kun helforsikring). Komitéen er også ansvarlig for å skaffe frem fotografier av kjøretøyet slik kravene spesifiserer. Klubbens forsikringskomité sender dette underlag samt søknads-skjema til LMK's forsikringsutvalg.

LMK's forsikringsutvalg vurderer det underlaget som er oversendt fra klubbens forsikringskomité og dersom forsikrings-søknaden godkjennes, så oversender forsikringsutvalget forsikringsmelding til selskapet.

RESULTATLISTE "HØSTLOPET 1982" 7/8-1982

1.	(50)	Harald Fadum, Oslo	1926	Ford T	1152p
2.	(35)	Dag Snekkevik, Hønefoss	1929	Ford A	1132p
3.	(19)	Trygve Lier, Trøgstad	1931	Buick	1012p
4.	(45)	J. Gillebo, Trondheim	1952	Mercedes	972p
5.	(31)	Andreas Schytte-Larssen, H.strand	1951	Buick	865p
6.	(38)	Per Løken, Berger	1927	Chrysler	850p
7.	(15)	Finn Bryhn, Spikkestad	1933	Essex	810p
8.	(26)	Jan Sandholdt, Krokstadelva	1927	Chevrolet	780p
9.	(56)	Bjørn Traet, Holmestrand	1943	Jeep	776p
10.	(10)	Erling Drangsholt, Oslo	1913	Le Zebre	730p
10.	(42)	Bjørn Temte, Krokstadelva	1934	Nash	730p
12.	(9)	Knut Sommerstad, Efteløt	1939	Dürkopp mc	723p
12.	(49)	Evald Henneberg, Danmark	1934	Singer	713p
11.	(16)	Gunnar Jørgensen, Danmark	1933	Chevrolet	708p
15.	(16)	Nils Jørn Christensen, Danmark	1930	Ford A	707p
16.	(1)	Isberg's A/S, Oslo	1930	Volvo	697p
17.	(55)	Gunnar Kristiansen, Mjøndalen	1928	Buick	680p
18.	(30)	Ole Svensson, Danmark	1930	Ford A	639p
19.	(40)	Harry Stensrud, Mjøndalen	1938	BSA mc	635p
20.	(18)	Jan Ove Regstad, Drammen	1940	Nimbus mc	630p
21.	(39)	Gunnolf Larsen, Mjøndalen	1938	Zundapp mc	628p
22.	(12)	Henrik Houmøller, Danmark	1927	Super X mc	603p
23.	(63)	Oddleif Kvålset, Solbergelva	1917	Henderson	602p
24.	(21)	Erland Brvhn, Kolsås	1948	Oldsmobile	601p
25.	(53)	Per Gran-Henriksen, Lier	1935	Buick	597p
26.	(7)	Reidar Kristiansen, Asker	1930	Ford A	595p
27.	(31)	Torleif Straume, Tromøva	1952	Mercedes	571p
27.	(13)	Øivind Grimsø, Oslo	1919	Ford T	571p
29.	(37)	Bjarne Traet, Holmestrand	1934	Chevrolet	561p
30.	(3)	Torbjørn Grønvold, Røvse	1919	Ford T	495p
31.	(32)	Jacob Christensen, Danmark	1929	Ford A	494p
32.	(57)	Jan Erik Finnerud, Neshven	1927	Chevrolet	487p
33.	(28)	Laurits P. Lauritsen, Danmark	1931	Chevrolet	468p
34.	(5)	Asle Wang, Drammen	1931	Ford A	462p
35.	(61)	Svein Burvald, Spikkestad	1930	Franklin	461p
36.	(8)	Henning Holm, Danmark			458p
37.	(24)	Poul Erik Lund, Danmark	1938	Nimbus	454p
38.	(60)	Erik Holde, Drammen	1937	Ford Eifel	452p
38.	(1)	Oldsgaard Pedersen, Danmark	1929	Pontiac	452p
40.	(51)	Martin Giljåse, Vestfossen	1931	Ford A	449p
41.	(11)	Arvid Lian, Hof	1927	Overlan Wh.	446p
42.	(41)	Poul Erik Nilsen, Danmark	1930	Ford A	445p
42.	(14)	Fridgeir Normann, Drammen	1936	Buick	445p
44.	(59)	Per Nilsen, Asker	1926	ID mc	441p
45.	(23)	Jan Roger Sand Olsen, Kr. elva	1927	Buick	436p
46.	(5)	Finn Torgersen, Krokstadelva	1925	Locomobile	435p
47.	(43)	Hans Jørgen Brøcher, Danmark	1931	Opel	427p
47.	(29)	Terje Samuelsen, Moss	1930	Ford A	427p
49.	(2)	Alf Bryhn, Spikkestad	1934	Plymouth	420p
49.	(52)	Erling Torbeck, Lier	1929	Essex	420p
51.	(17)	Ivar Syrstad, Hølen	1934	Nash	419p
52.	(22)	Vetle Skori, Seljord	1931	Ford A	412p
53.	(27)	Jan Tore Woldstad, Hokksund	1930	Ford A	411p
54.	(36)	H.P. Jensen, Danmark	1937	Nimbus	410p
55.	(44)	Torbjørn Ekre, Trøgstad	1931	Ford A	403p
56.	(58)	Erling Haraldstad, Tønsberg	1931	Ford A	400p
57.	(25)	Rolf Olsen, Krokstadelva	1931	Ford A	384p
58.	(54)	Mads Jostad, Svelvik	1928	Ford A	375p
58.	(33)	Kjell Lauve, Tromøva	1939	Adler	375p
60.	(47)	Arild Karlsen, Lierskogen	1932	Chevrolet	360p
61.	(20)	Sten Laursen, Danmark	1926	Citroen	329p

Skademelding eller underretning om skade gjøres til LMK's forsikringsutvalg , og derfra til selskapet så snart som mulig.

Ved skadevurdering (fastsettelse av oppgjør) forsterkes LMK's forsikringsutvalg med en av selskapets biltekniske konsulenter.

Disse bestemmer/fastsetter reparasjonsmåte og oppgjørets størrelse.

Ved dissens avgjøres saken av en nevnd på fire medlemmer bestående av formannen i LMK, formannen i klubben, skadesjefen i Østlandet samt en representant fra Teknisk Museum.

Ved skadeoppgjør gjøres avkortning for skader eller mangler som fantes før skaden.

LMK's forsikringsutvalg får fra selskapet en årlig fast godtgjørelse for sitt arbeid på 10% av betalt premie.

Premiefastsettelse gjøres av selskapet etter forutgående konsultasjon med LMK.

Liste over forsikringtakerne sortert på klubbkode fremkjøres årlig av Østlandet for oversendelse til klubbene for sjekking av betalt medlemskontingent.

#### Avtale

Avtalen gjelder i 2 år fra 1. januar 1983 og fornyes automatisk for 2 år av gangen hvis den ikke er sagt opp av en av partene senest 6 - seks - måneder før avtalens utløp. Uavhengig av 2-års avtalen fastsettes premiene årlig.

#### FORSIKRINGSTYPER OG OMFANG

##### 1. Lagerforsikring

Gjelder deler og ikke-restaurerte kjøretøyer.

Dekker brann, tyveri, vannskader, hærverk i forbindelse med innbrudd og følgeskade av bygningsmessig skade. Lagerforsikring er en 1. risiko forsikring.

Forsikringssum kr. 30.000,- - premie kr. 150,- + kr. 45,- for ytterligere kr. 10.000,- i tillegg i forsikringssum.

Spesifikasjon over de forsikrede gjenstander, deres verdi samt forsikringssted, gjøres på eget ark som vedlegges søknaden.

##### 2. Restaureringsforsikring

Gjelder motorsykler og biler.

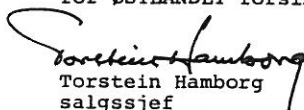
Ved 1. risiko forsikring er regelen om underforsikring opphevet, slik at skaden erstattes fullt ut innenfor forsikringssummen, selv om forsikringsverdien er større enn forsikringssummen.

Egenandeler

Kaskoskader	:	kr. 2.000,-
Brann, vannskade, tyveri	:	" 1.000,-
Redning	:	" 200,-
Redning utenfor Norge	:	" 500,-
Glasskade	:	" 500,-
Retts hjelp	:	" 500,- + 15% av omkostningene.

Hamar, 23. juni 1982

for ØSTLANDET forsikring, gjensidig

  
Torstein Hamborg  
salgssjef

for Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber

  
Olav Helge  
formann

---

ETTERLYSNING:

Følgende motorsykler er stjålet ved innbrudd i fjøset på "Gamle Øvestøl" i V. Slidre. Innbruddet er skjedd i perioden 30/5 - 13/6-82. For sikre opplysninger betales.

DKW, 350ccm 1939 mod. rammenr. 484329, motornr. 849614 - 72.

DKW, 350ccm 1939 mod. rammenr. 548294, motornr. 995751 - 72.

DKW, 350ccm 1940 mod. rammenr. 989425, motornr. 991549.

Tempo Trygg Taifun 175ccm 1964mod. ramme nr. 148625.

Alle DKW'ene var sortlakkert, to hadde orginallakk, den 3. var også helsort, men hadde røde felt på sidene av bensintanken. Tempoen var blå.

Henv.: Ole Birger Gjevre, 2900 Fagernes. Telf. 061-30870. Jobb: 061-30999



# INFORMASJON

OTTO KARUD

Frysjaveien 35 - Tlf. 23 40 80 - Oslo 8

## SPECIALTILBUD TIL VÅRE VETERANBILVENNER.

Otto Karud A/S har siden starten i 1924 hatt et eget forhold til bil og motor-tradisjon. Vi har i dag egenproduksjon av motordeler til de aller fleste motorer som rusler og går rundt omkring i verden. Om vi tilfeldigvis skulle være tomme for t.ex. et 1924 Modell Ford stempel kan du være sikker på at vi kan finne frem den gamle støpeformen. Vår formann på stempel og foringsstøperiet fikk forresten nylig Kongens fortjenestemedalje etter 50 års ansettelse ved vårt støperi.

Vi ønsker å føre vår tradisjon innenfor stempel, lager og sylindreforingstøping av motorer med historisk verdi videre og ønsker derfor å få et bedre samarbeide mellom norske produsenter, verksteder og klubber som arbeider med historiske motorer.

Om vi har mulighet stiller vi gjerne opp på diaksjonsaftener og clinics i den utstrekning vi har tid og står alltid åpne med gratis råd og vink om restaurering, vedlikehold og reparasjoner ved vårt anlegg i Frysjaveien.

Som et spesialtilbud vil vi i løpet av sommeren og høsten tilby spesialrabatt til medlemmer og foreninger tilsluttet landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber. Følgende rabatter gjelder på våre standardpriser:

Borring og Honing	30 %
Topplokksarbeide	25 %
Forkromming av aksel	30 %
Støping av lagerskåler	10 %
Montering og demontering	25 %
Egenproduserte motordeler	35 %
Øvrige deler	20 %

Lykke til en ny veteranbilsesong!

Med vennlig hilsen  
OTTO KARUD A/S

Grunde T. Engh

Sylinderforinger	Lagerskåler	Pakninger
Stempler	Plastigage	Ventiler
Stempelbolter	Registerdrev	Ventilstyringer
Stempelringer	Registerkjeder	Valve Seals

## LITT AV HVERT OM STORT OG SMÅTT (forts)

VÅRE danske venner har, som før sagt, en meget fin tone i klubben, og smilet ligger alltid på lur. På Fagerfjell fikk våre lange ører høre om en litt spesiell bilhandel mellom Viborgkarene Sten Laursen og Evald Henneberg. Evald skulle selge sin urestaurerte Singer Le Mans Nine til Sten, og alle formaliteter var i orden. Sten godtok forlangende og gikk i banken på fredag og fikk ut beløpet i splitter nye 20-kronesedler med bånd rundt. Som den luring Sten er, kuttet han alle båndene og rotet alle 20-kronesedlene (1500 i tallet) og la de i en stor eske. Når så bankene stengte for helgen tok han seg en tur til Evald for å gjøre opp for seg, satte esken på hordet og sa værsgod! Uva Evald svarte sier historien intet om, men han kunne ikke få anbragt pengene trygt før på mandag, så han ble observert hele helgen med en stor eske under armen. Med på kjøpet fulgte dessuten én liter is. Den samme Evald har forresten kjøpt en 1920 Citroen Coupe i meget bra stand, en bil vi sikkert får høre mer om seinere.

VÅR kjære formann, Alf, ha meg inderlig å skrive litt pent om han denne gang, men jeg sa som sant var at det var litt vanskelig. På Fagerfjell skulle imidlertid sjansen by seg da jeg tilfeldig overhørte en samtale mellom "Affsen" og Ivar Svrstad.

Den samme Svrstad brukte ord som kvalitet, uavhengig forklaring, teknisk avansert ramme og stilig body! - Jeg skjønte ingen ting, men under søndagens svømmekonkurranse gikk det plutselig opp et lys for undertegnede da Mikks ankermann kom inn på arenaen topples - han ikledd en smøker blå badebukse å la Arne Borgstrøm. (Men der slutter også sammenligningen.) - "Det måtte være Plymouth'en de hadde snakket om", tenkte jeg i det Alfs langt fra stilige "body" tok vannflaten i et unngåelig mageplask med rene flodbølgen som resultat.

- Joda, du hadde løpets fineste bil Alf!

MENS vi er inne på formenn kan vi ikke unngå å ta med vår forrige, Per Løken, som under Jubileumsløpet stilte med Chrysler'en fra 1927. Mens andre hadde temperaturen som sin værste fiende, mekket han som besatt for å få bilen fra Kongsberg til Fagerfjell. Den gikk vel knapt så langt at den rakk å bli varm mellom hver stopp. Hvorfor ikke sette bilen i stand før løpet, det kan jo bli i neste laget å både kjøre løp og restaurere samtidig! - Neste gang anbefaler vi å ta med nødvendig utstyr, som for eksempel dreiebenk, slik at Spiten kan få ha sin i fred.

For ordens skyld får vi nevne at både restaurering og løpskjøring var vellykket. Godt kjempet!

(DET kan vel være verdt å nevne at Alf ivret svært for at denne forrige anekdoten skulle komme med. Men vi som kjenner Alf vet jo at han også har en liknende Chrysler på skiltes. Vi skal unnlate å uttale oss om dennes forfatning, men det er sjelden vi ser den komme så langt som til startstreken i vår løp. - Uvisst av hvilken grunn - det er jo en fin bil!)

OG til de(n) som luror på om jeg har fått gjort noe på min 1936 Singer Bantam, er svaret NEI!

*Joar*



## SMÅNYTT FRA EIKER

Vårt medlem fra Åsen, Mjøndalen, Gunnar Kristiansen, har etter en stunds dvaletilstand gått til innkjøp av Kjeldsbergs 1928 Buick Touring. Han debuterte med Buicken i Årets Høstløp med sønnen som kartleser. Bilen er pen både utpå og inni og hadde ikke plunder med å karre seg opp bakkene til Fagerfjell i varmen.

Gunnolf Larsen, som forevrig fyllte 50 år 18. august - vi gratulerer - solgte alt han hadde som liknet på gammelbil og kjøpte et kjempegodt restaureringsobjekt, Buick 1928 Touring i steden.

Harry Stensrud, et av våre nyeste medlemmer, overrasket verden med en skinnende, nyrestaurert B.S.A. 500 ccm fra 1938. Innregistreringen hos Biltilsynet fant sted to dager før Høstløpet, så noen særlig tid til prøvekjøring ble det ikke. Han stilte til start med rusk i forgasseren og madamen bakpå, og hadde det ikke vært for at sistnevnte aldeles utmerket fungerte som påhengsmotor i et par av de bratteste kneikene ville de kanskje blitt for bratte. Blir det for lite bensin er det ingen skam å spe på med bredgass.

Harry har også en Lincoln Zephyr V-12 som neste prosjekt, og blir det resultatet i samme klasse som motorsyken, blir den et syn som sikkert vil glede mange.

Oddleif Kvålseth har også bil selv om det er atskillige år siden han sist hadde en under flagg. Nå ser det ut til at han endelig får noe skikkelig på hjula. Hans 1928 Chrysler med touring karoseri står nå hos Gunnolf Larsen der chassiset med det første er klart til prøvekjøring. Etter det vi forstår vil ikke Chrysleren forlate Gunnolf for godt før den på det nærmeste er ferdig, og han må jo ha plass til Buicken sin.

Sist vi var innom Kai Martinsen i Solberge'va hadde hans Plymouth fra midt på 40-tallet dukket fram fra mørket. Den sto ute på gården med ei vasshøtte og slipepapir ved siden av seg. HVAD SKAL DETTE BETY, KAI???

Til slutt tar vi med en oppdagelse vi gjorde på Fagerfjell i forbindelse med vår aldeles utmerkede redaktør, Ivar Engerud. Anskaffelsen har vi tidligere ikke sett, bare sånn småningom hørt gjeti, og den trenger ikke til restaurering. Hun er fra Arendal!

**Vi har filial  
i Oslo også**



Her i distriktet er DnC en lokalbank som kjenner kundene våre ut og inn. Dermed kan vi gi deg den kundebehandling du har krav på. At du i tillegg finner oss i Oslo, er greit å vite hvis du har tenkt deg en tur til hovedstaden.

**Den norske Creditbank**

**DnC**

1972



1982

# JUBILEUMSLØP

Nok en gang sto alle gode makter oss bi, slik at klubben kunne bokføre nok et vellykket storarrangement, faktisk det største i vår 10-årige historie. Rundt påmeldingsfristen i juli begynte plassene å fylles randen, og det ble snart klart at arrangementet hadde fanget interesse langt utenfor klubbens egne medlemsrekker. Startlisten kunne da også fortelle om deltagere så langveisfra som Trondheim, Tromøya, Trøgstad, Moss, Helen, Tønsberg og hele 14 danske ekvipasjer fra NVMK.

Tiden før løpet var preget av en intens varme og tørke, og kvikk-sølv et hadde beveget seg over 30°C i mange dager. Løpsdagen opprart med det samme kjempeværet, og allerede ved start hos Isberg's A/S, Vitbank hadde de første trukket i lettere klær. Et par minutter over kl. 10<sup>00</sup> kunne alle deltagerne, 61 i tallet, legge av sted i kortesje gjennom Drammen ledet av en politimann på motorsykkel. En del hull i rekken ble det nok, men utenfor Drammen, på vei fra Landfall mot Ryghkollen ble alle samlet igjen slik at resten av transportetappen foregikk uten problemer i stort sett samlet tropp. Ruten gikk gjennom Mjøndalen over Røkkeberg til Vestfossen, videre mot Eikeren opp over Råen til Skollenborg og Hermod Spiten A/S - Volvosenteret på Gomsrud. Her var det servering av boller, wienerbrød og kaffe til tonene av den utrettelige Asle Halvorsen.

Etter en times pust i bakken kunne så starten gå av stabelen, og nummer 1., Isberg's 1930 Volvo, la ut i leypa. Første post var allerede ved start og besto i et hjulskifte på tid, mens Per Gran-Henriksen kommenterte de startende kjøretøyer for de mange frammette.



Gunnar Kristiansen stilte for første gang med 1928 Buick Touring.

Her tok Bodil og Rolf Viktor Hansen vel i mot oss og fordelte de omkring 160 menneskene på hotellet og i vedliggende hytter. Det skal mye til for å plassere så mange, men de hadde etter det vi kunne se løst oppgaven så godt det lot seg gjøre.

Litt over klokka syv kunne Rolf Viktor ønske velkommen til bords og maten, som besto av suppe, wienschnitzel og is, ble servert. Mellom alt dette ble det tid til både takktaler og lykkeønskninger. Alf takket for at så mange møtte fram og alle som hadde hatt en finger med i spillet for å få til et så godt arrangement som mulig. Til gjengjeld ble klubben ønsket til lykke med jubileet av sponsorene VOLVO Norge A/S, Isberg's A/S og Hermod Spiten A/S. Henrik Houmøller tok så ordet og takket for at de fikk komme hit og for det gode samarbeidet som har utviklet seg mellom de to klubbene i løpet av de fem siste årene. Han ønsket oss samtidig velkommen nedover neste år, og det er planer om et løp i pinsen for å få litt bedre tid. Deretter ble vi overrakt en bokgave fra NVMK, før Harald Fadum tok ordet på NVKs vegne for å gratulere og overrekke et skjold med inskripsjon.

Mads Jostad fortalte så i artige vendinger om tiden før klubbens spede start og månedene i 1972 da jungeltelegrafen klarte å skrape sammen 12 mennesker til det første møtet, et antall som raskt økte, og nå 10 år etter er blitt til omkring 160 medlemmer.

Etter at isen hadde kommet dit den skulle, takket så Gunnar Jørgensen for maten, og hele forsamlingen bega seg nedenunder til en kopp kaffe. Hele tiden akkompagnerte Asle Halvorsen på sitt orgel, og senere på kvelden spilte han på en glimrende måte opp til dans.

Så gikk man over til et annet høydepunkt, premieutdelingen. Premiebordet var usedvanlig velfyllt med en pokal til alle samt en spesiell jubileumsplakett med klubbens emblem og de vitale årstall. Det skulle vise seg at det var Harald Fadum og frue som hadde greid seg best av samtlige på postene underveis, og således oppnådd den høyeste poengsummen. Som premielisten viser ble det god geografisk spredning på de første plassene som havnet i Oslo, Hønefoss, Trøgstad og Trondheim. Først på femte plass finner vi MIKs bestemann, Andreas Schytte-Larssen. Forøvrig henvises til premielisten på side 27.

Etter premieutdelingen var det så klart for Asle Halvorsen, som på sitt instrument fant fram danselysten hos de fleste til langt utover den fine sommernatten. Det er ikke hver dag en kan gå i bare skjorta til langt over midnatt i over 800 meters høyde, så det ble lyse morgenen før alle falt til ro.

Søndag ble det servert frokost før enkelte begynte å tenke på veien hjem. Det ble imidlertid også arrangert en meget vellykket svømmekonkurranse mellom Volvo, MIK og NVMK med sistnevnte som vinnere. Så kunne hele selskapet bryte opp etter et meget vellykket arrangement, som forhåpentligvis ga mange gode minner for deltagerne.

(Flere bilder fra løpet må utestå pga plassmangel.) I.E.

---

#### ANNONSER

Til Chevrolet Touring 1927 ønskes kjøpt 2 stk forskjermer, jeg har 2 meget gode 28mod skjermer, sveiset, sandblåst og grunnet for salg/bytte. (Det er nemlig en liten forskjell på 27 og 28 skjermer, fordelene på 28 går helt fram til enden av chassiset, mens 27 slutter av ca 30 cm før) Trenger også bakskjermer 27, Claxon motorhorn, 4 stk treeikehjul 21", 12 eiker, 6 bolt-er i senter, bakvindu til kalesje, orginalt baklys (ikke repro!)

HENV: JAN SHETELIG, G.BLAKSTADS V. 28, 1370 Asker, (02) 781824 e. 18.00

---

SELGES: Kalesjestativ med sidegardiner og støtfanger fra slutten av 20åra Ratt til Ford V8 ca 1938.

HENV: JAN SANDHOLT, LANGRAND 27, 3020 KR.ELVA, 876258(priv) 876923(job)

---

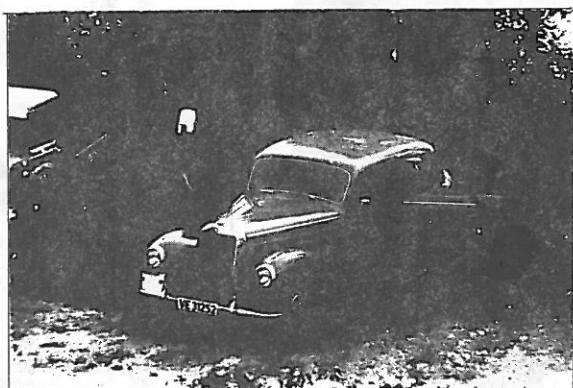
ØNSKES til 1939 Ford Eifel: Alt av bremseleder (justeringsdel)

HENV: HENNING HOLM, MORUMVEJ 19, VOGNSILD, 9600 ÅRS, DANMARK

---

SELGES: Tilhenger på Bradley aksel, hiltransporter kr 5000,- Uregistrert. sommer- og vinter-dekk medfølger. Hengeren er svært lite brukt, men trenger noe modifisering for å tilfredsstille Biltilsynets krav.

HENV: ASLE WANG, HANS TORSENSGATE 6, 3000 DRAMMEN, 03-818009.



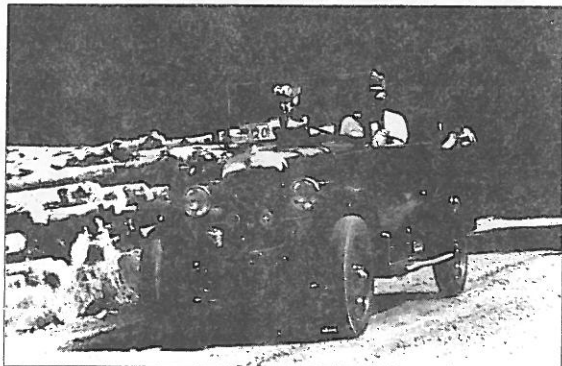
Mest langveisfarende: Familien Gillebo med 1952 Mercedes

Ferden fra Gomsrud gikk videre gjennom Kongsberg sentrum oppover Numedal på østsiden av Numedalslågen med prøver underveis. Igjen skulle Kai ha problemer med enkelte postmannskaper som ikke møter opp eller sender stedfortredere i tide. Det skulle være unødvendig dersom alle viste litt ansvar for de oppgavene de har tatt på seg i et så stort arrangement. Nå gikk det heldigvis bra denne gang også, men det må være litt av en belastning å skulle skaffe folk bare noen minutter før start.

På post 2 skulle deltagerne slå i en spiker med ei steikepanne og andre oppgaver gikk ut på bestemmelse av himmelretninger og kjennetegn fra fjerne land. Alt i alt fine og avslappende oppgaver i et vær som innbød til å nyte turen og ta det med ro underveis. På temperaturen skulle en tro at den glødende massen som gir oss lys- og varme-energi hadde rykket minst ett hakk nærmere Moder Jord, for kvikksølvet truet med å sprengte termometrene i solen. Etter å ha vært gjennom prøvene underveis langs den naturskjønne Numedal tok vi av ved Høimyr, og plutselig skulle kjøretøyene få sin store prøve: de 12 kilometrene opp til Fagerfjell Turistsenter. Bange anelser ble observert hos en del deltakere. Noen "spratt" opp de bratte kneikene som ingen ting, mens en god del måtte ta seg noen "kunstpauser" underveis da vannet begynte å komme opp i de magiske 100°C. Andre igjen var føre var og lot kjeledeggen få hvile litt et par ganger på oppturen. Opp kom imidlertid alle, om vi da ser bort fra Henning Holm som måtte sette igjen Morrisen ved ferga i Larvik, selv om en del hadde problemer.

Værst ute var vel Per Løken som var rammet uheld nesten hele veien.

Man tilbragte mye tid med verktøy underveis sammen med den hjelpende hånd Mads Jostad og en tålmodig kone. Det var også andre som hadde sitt å stri med, blant annet hadde Harry Stensrud en del plunder med sin nyrestaurerte BSA, men sekstiden var alle kommet i mål utenfor Fagerfjell Turistsenter.



Sten Laursen stilte med 1926 Citroen. Ferdigrestaurert i fjor.



Jubileumsløpets vinnere:  
Marit og Harald Fadum i Ford T



Johs. Gillebo fikk fjerde-  
premien med seg til Trondheim.

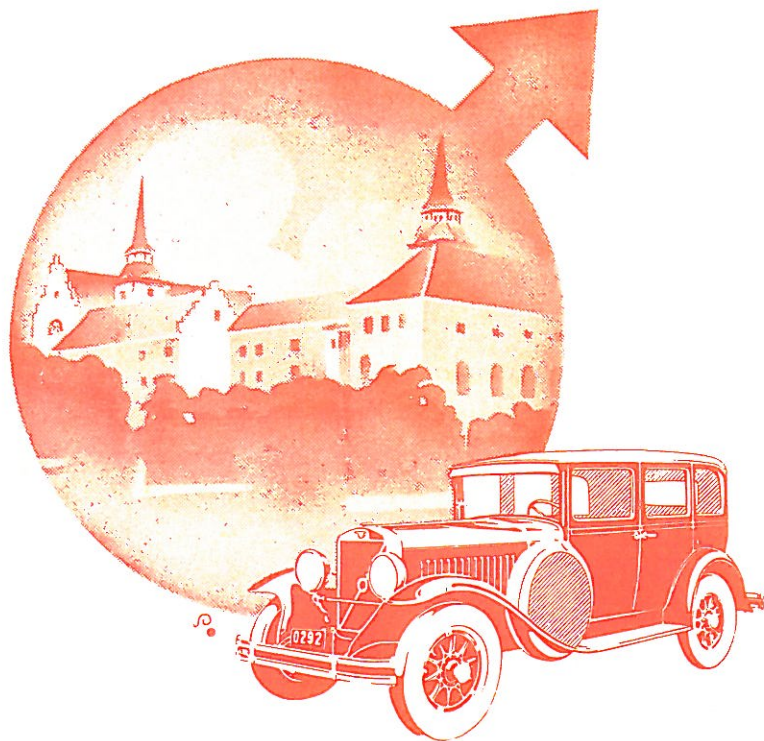


Tross utallige problemer fikk  
Per en velfortjent 6. plass.



Løpets "Grand old man", Erling  
Drangsholt mottar 10.-premien.





#### VOLVO FORHANDLERE:

*Oslo:*

Isberg & Møskeland A/S.

*Fredrikstad:*

Sørensen & Balchens Øst-  
foldavdeling A/S.

*Sarpsborg:*

Sarpsborg Automobilverk-  
sted A/S.

*Halden:*

A/S Karl Knap.

*Moss:*

Lars Ekeberg.

*Drammen:*

Ottar Berger.

*Tonsberg:*

Ottar Berger & Co., ved  
ing. Korstvedt, Bilhuset.

*Lillehammer:*

E. O. Berg.

*Arendal:*

Sorlandets Automobilforret-  
ning A/S.

*Stavanger:*

Ernst Lie.

*Bergen:*

Bergens Bilrekvisita A/S.

*Alesund:*

Karl Dalen.

*Trondheim:*

Automobil Comp. A/S.

*Mosjøen:*

Pareli Pettersen.

*Bodø:*

Rost Larsen.

*Narvik:*

Hilmar Bjørnhaug.

*Harstad:*

Wilhelm K. Gjertsen.

*Tromsø:*

I. Austad jr.

*Kirkenes:*

Trygve Westgaard.