

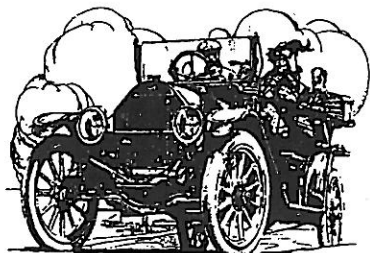
MOTORHISTORIKEREN

NR. 5 - 1995 - DESEMBER - 24. ÅRG.



ORGAN FOR

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen



Stiftet 18. oktober 1972 Tilsluttet LMK
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Per Langøy
Moreneveien 21
3058 SOLBERGMOEN

Tlf.: 32 87 14 63

Priser:
Helside kr. 600,-
Halvside " 400,-
Kvartside " 200,-
1/8 side " 100,-

Trykt i sort/hvitt.

MOTORHISTORIKEREN 24. ÅRGANG.

Motorhistorikeren utkommer med fem
nummer i året.

Redaktører i 1995 er:

- Per-Erik Carlson februar
- Geir Hanevold april
- Christian Christensen juni
- Jan Haakon Shetelig september
- Ivar Engerud desember

Forsidebilde: Jan Roger Sand Olsens
Buick på Sandvigen -
Sundvolden 1995

Redaktør av dette nummer har vært:
Ivar Engerud

I STYRET:

Formann:
Tore Ødegaard
Nordbyveien 91, 3038 DRAMMEN
Tlf. 32 80 03 35

Nestformann:
Per Langøy
Moreneveien 21, 3058 SOLBERGMOEN
Tlf. 32 87 14 63

Sekretær:
Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90

Kasserer:
Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem I:
Erik Holde
Eikholtveien 7 B, 3031 DRAMMEN
Tlf. 32 88 31 15

Styremedlem II:
Kåre W Johnsen
Røsslengveien 23, 3030 DRAMMEN
Tlf. 32 88 51 45

UTVALG:

Redaksjonsmedarbeider:
Asle Wang
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN
Tlf. 32 83 01 12

Formann i teknisk komite:
Fridgeir Normann
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 18 01 32 82 15 80

Formann i løpskomite:
Tor-Stein Hella
Ringveien 37 B, 1370 ASKER
Tlf. 66 79 01 34

Formann i arrangementskomité:
Kjell Ødegård
Loesmoveien 50, 3300 HOKKSUND
Tlf.

Turkomite:
Asle Wang og Tom Becker

Festkomite:
Lars Petter Schau

Materialforvalter:
Styret v/formann

Formannen har ordet:



Så er generalforsamlingen unnagjort igjen. Jeg må få takke for fornyet tillit. Samtidig vil jeg takke de som går ut av styret og komiteer for en godt utført jobb. Ønsker de nyvalgte velkommen og håper vi skal få et godt samarbeide. En stor takk til redaktørene og redaksjonsmedarbeider, for uten dem hadde det ikke vært rare klubbavisa.

Gledelig er det at Hallingdalsklubben er igang igjen, og at de benytter Motorhistorikeren.

Vi har hatt henvendelse fra Drammen Kommune om å drive Ungdommens Motorsenter. Styret syntes at saken var såpass stor at den ble tatt opp som egen sak på generalforsamlingen, som mente at forpliktelsene ble for store for oss, og avstemningen ble at vi ikke skulle engasjere oss i prosjektet.

Vi har fått Norgesløpet i 1997. Dette blir litt av en utfordring for oss. Jeg ser Norgesløpet som en fin ramme rundt vårt 25 års jubileum.

Ønsker medlemmene en GOD JUL og et GODT NYTTÅR!

Tore Ødegaard

Årsfesten

**går av stabelen
10. februar kl. 18.30 - ?
på Ballklubbhuset.**

Festkomiteen ønsker deg og din ledsager vel møtt til en hyggelig fest bestående av

- *velkomsdrink
- *Gryterett
- *Øl/mineralvann
- *Musikk og dans
- *Utlodning ogditt gode humør.

Alt dette får du for kr. 200,- pr. person.

Vel møtt!!

Påmelding innen 30.01.96 til	-Thormod Bjørnethun	32751181
	-Lars Skau	32826784
	-Øivind Viker	32801588



Nytt fra Styret

MEDLEMSMØTE 7.9.1995

Formannen åpnet møtet med å ønske 52 medlemmer velkommen til det første medlemsmøtet etter ferien. Han tok også et raskt tilbakeblikk på løpssesongen, hvor vi kom godt i mål med våre arrangementer.

- * Etter pålegg fra forrige medlemsmøte, har styret sendt brev til NVK ang mottakelsen/opplegget på Vårmarkedet, Ekeberg.
- * Vi har fått tildelt klubbstand på Høstmarkedet, Ekeberg 16.9. Formann og sekretær stiller for klubben.
- * MHKD var tildelt start av 5 deltakere ved Shell Mjøndalen for årets Sandvigen - Sundvolden.
- * Styret skal ha et evalueringsmøte med NVK fra Vårmonstringen, spesielt med tanke på samarbeide neste år (og evt videre).
- * Formannen minnet om neste medlemsmøte 5.10., som også er Generalforsamling.
- * Vi opprettholder søknad om Norgesløpet 1997. Svarfrist til LMK med foreløpig prospekt for løpet er 15.9.
- * Helge Vidar Skistad var utsendt observatør for fellesprosjektet til Øvre Eiker Kommune vedr bruk av lokalene i gamle Vestfossen Cellulosefabrikk. Det rådet en viss usikkerhet i møtet om planene i det hele tatt ville kunne la seg realisere.

Karl Henrik Størmer fra LMK var invitert til møtet, og han ga oss en fin forståelse over hva FIVA arbeider med og står for. Ettersom han også er leder av forsikringsutvalget i LMK, ble det naturligvis også en del forsikringsprat. Takk til Størmer for en meget interessant innlegg til møtet.

- * Etter kaffepausen minnet formannen om at frist for innsending av annonser til Nordisk annonseblad er 22.9.
- * KNA Challenge '95 starter fra Universitetsplassen fredag 8.9. kl 10.00. Første prøve er på Lyngås.
- * Så var det tid for medlemmenes 10 minutter. Her tok Oddleif opp spørsmålet om klubben kunne gå til anskaffelse av en biltransporthenger for utleie til medlemmer, evt inngå avtale med en utleier om medlemspriser. Styret tar opp saken på neste styremøte.

MEDLEMSMØTE 5.10.1995

Etter Generalforsamling og kaffepause, var det også tid for et lite medlemsmøte denne dagen.

- * Formannen orienterte om at klubben hadde fått tildelt Norgesløpet 1997.
- * Norsk Veteranmesse arrangeres på Gjøvik 21.10.95.
- * Hovedstrømsbryter til gammelbilen. LMK anbefaler Hella og Bosch.
- * Det kommer stadig aviser i retur pga manglende adresseendringer. Medlemmene må bli flinkere til å melde om flytting.
- * Styret har ikke funnet det økonomisk forsvarlig å gå til anskaffelse av egen biltransporttilhenger.
- * Det settes opp buss til høstmarkedet i Herning hvis interessen er stor nok.
- * Martin minnet om at det fortsatt er noen ledige plasser til Beaulieu i september 1996.
- * Det ble foreslått å lage en liste over salgsartikler, som også bør tas inn i avisa.
- * Alf Bryhn har god erfaring med firma Sylinder-service Motor A/S på Alnabru.
- * Etter medlemmenes 10-minutter ble det litt fram og tilbake vedrørende klubblokaler. Alf mente det var lurt å høre med Formannskapet

Møtet ble hevet kl 22.05.



REFERAT FRA GENERALFORSAMLINGEN 5. OKTOBER 1995

Formannen åpnet møtet og ønsket 39 medlemmer velkommen til Generalforsamlingen (7 medlemmer kom til etter hvert).

Det var ingen merknader til innkallingen.

SAKSLISTE:

- 1) Valg av møtedirigent
- 2) Årsberetning
- 3) Revidert regnskap
- 4) Fastsettelse av kontingent
- 5) Eventuelle innkomne saker
- 6) Valg ifølge § 7

Det var kommet inn forslag til saker under punkt 5, som også kunne få innvirkning på punkt 4. Ut fra dette ble forsamlingen forespurrt om det var noen innvendinger i mot å bytte rekkefølgen på disse punktene under behandlingen på Generalforsamlingen. Det var det ikke.

Ad 1) VALG AV MØTEDIRIGENT

Som møtedirigent ble valgt Tor Stein Hella.

Ad 2) ÅRSBERETNING

Årsberetning ble lest av sekretær. Beretningen ble godkjent med påskrift om at onsdagssamlingene ved Laksehytta er populære, med opptil 25 kjøretøyer til stede hver uke.

Ad 3) REVIDERT REGNSKAP

Regnskapet ble gjennomgått punkt for punkt av kasserer. Årets regnskap viste et driftsoverskudd på kr 20.783,24. Kasserer bemerket også at avregningene fra Drammenløpet og Krøderløpet var kommet så sent inn at dette ikke var med i regnskapet. Beløpene er imidlertid satt inn på konto. Avregning fra Hurumlandet rundt mangler forisatt.

Vedtak: Med kasserers forklaring på ovennevnte punkter ble regnskapet enstemmig godkjent.

Ad 5) EVENTUELLE INNKOMNE SAKER

Sak 1: Forslag fra Kåre Johnsen om å innføre gratis løp for medlemmene. Dette kan kompenseres ved å øke årskontingenten med kr 50,-.

Forslag fra salen lød på bl.a. halvering av startkontingent, eller gi noe ekstra under løpene (gjøre løpene mere interessante/kvalitetsokning av innhold).

Styrets anbefaling for Generalforsamlingen:

Ved avstemming ble det 41 stemmer for styrets anbefaling, 1 for Kåre Johnsens forslag og 4 blanke.

Vedtak:

Sak 2: Brev fra Drammen kommune vedrørende mulig overtakelse av driften for Drammensungdommens Motorsenter (kafé, verksted, møtelokaler) ble lest opp i sin helhet.

Styret behandlet denne saken på siste styremøte og anbefaler overfor Generalforsamlingen at klubben ikke aksepterer tilbudet fra kommunen, da de økonomiske forpliktelsene er altfor usikre.

Vedtak: Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt. Vi går ikke inn som drivere av senteret.

Ad 4) FASTSETTELSE AV KONTINGENT

Vedtak: Kontingenten opprettholdes med kr 150,- også for 1996.

Ad 6) VALG IFØLGE § 7

Styret og komiteer for 1995 ble som følger:

Formann:	Tore Ødegaard	Gjenvalg (1 år)
Nestformann:	Per Langøy	Ikke på valg
Sekretær:	Svein Hansen	Gjenvalg (1 år)
Kasserer:	Tom Becker	Ikke på valg
Styremedlem I:	Erik Holde	Ikke på valg
Styremedlem II:	Kåre W Johnsen	Ny (2 år)



**Redaksjonsmedarbeider
Motorhistorikeren:**

Asle Wang

Ikke på valg

Teknisk komite:

*Fridgeir Normann (formann)
Ragnvald Ødegård
Tor-Stein Hella*

*Ikke på valg
Ikke på valg
Ikke på valg*

Arrangementskomite:

*Kjell Ødegård
Ole Halvorsen
Helge Bjerke*

*Ikke på valg
Ny (2 år)
Ny (2 år)*

Løpskomite:

*Tor Stein Hella (formann)
Gunnar Kjemperud
Hans Petter Berg*

*Ny (2 år)
Ikke på valg
Ikke på valg*

Turkomite

*Asle Wang
Tom Becker*

*(1 tur)
(1 tur)*

Festkomite:

*Lars Petter Schau
Tormod Bjørnethun
Øyvind Vikør*

*Ny (2 år)
Ny (2 år)
Ny (2 år)*

Materialforvalter:

Styret v/sittende formann

Revisorer:

*Per Løken
Thor Haugo*

*Ikke på valg
Ikke på valg*

Valgkomite:

*Arild Dorholt
Nils Petter Danielsen*

(formann)

Redaktører for Motorhistorikeren 1996:

Februar: Christian Christensen

April:

Juni:

September:

Desember:

*Per-Erik Carlson
Jan H Shetelig / Tor Stein Hella*

Etter dette takket møteledingen for møtet og gav klubben tilbake til gjenvælt formann, Tore Ødegaard. Tore takket for tilliten og takket de fremmøtte for deltakelsen i Generalforsamlingen. Han rettet også en stor takk til de som gikk ut av

styret og komiteer, og ønsket samtidig nye tillitsvalgte velkommen til arbeidet fremover.

*Svein Hansen
sekretær*

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEI

RESULTATREGNSKAP 1.10.1994 - 30.09.1995

	INNTEKTER	UTGIFTER	DIFFERANSE
Kontingenter 244 stk	36600,00		36600,00
Medlemsmeter	5032,50		5032,50
Løp	2000,00		2000,00
Sponsorstøtte Spareland	7000,00		7000,00
Provisjon og overskudd Swap-meet	1529,66		1529,66
Årsfest 1994	913,00		913,00
Årsfest 1995	349,50		-2650,50
L.M.K.		3000,00	-5942,00
Avis	16930,00	5942,00	-12235,48
Leie av lokale og postboks		29165,48	-2600,00
Kjøp av gensere		2600,00	-9882,00
Forsikringer		0882,00	-284,00
Diverse utgifter		284,00	-1242,40
Bankgebyr		1242,40	-3460,00
Rentalinntekter pr 31.12		3460,00	6004,46
SUM	76359,12		20783,24
Overeskudd		55575,88	
		20783,24	
	76359,12	76359,12	


BALANSE PR. 30.09.1995

Kasse	3223,60	
Bank, brukakonto	3191,30	
Heyrentekonto	152994,79	
Sum ølendeler	159409,69	
Ølendeler 1.10.1994	138626,45	
+ overskudd pr. 30.09.95	20783,24	
SUM	159409,69	159409,69

Revisorer



Per Løken



Tor Haugo

MEDLEMSMØTE 3.11.1995

Formannen ønsket velkommen til årets nest siste medlemsmøte, hvor det var møtt fram 58 medlemmer.

- * Han åpnet med å fortelle om at kontakten med Buskerud Bilsenter medfører at vi også neste år kan starte vårt vårmønstringsløp derfra. Dato kommer vi tilbake til når oppsettet for neste års Bil-weekend er bestemt. Vi har ennå ikke fått gjennomført evalueringsmøte med NVK for Hurumlandet Rundt, men håper at dette vil kunne skje innen neste medlemsmøte.
- * Nytt fra LMK:
 - Adlerklubben vil bli anbefalt tatt opp som ny medlemsklubb i LMK.
 - Neste års Landsmøte vil bli forsøkt avviklet over to dager, med temadag på lørdag og selve Landsmøte på søndag. Dato er foreløpig ikke bestemt.
 - MHK Drammen ble tildelt Norgesløpet 1997.
 - LMK har avtale med UNI om forsikring av arrangøransvar for norske FIVA A og B-løp.
 - Nordisk Motorhistorisk Annonseblad kommer ut som vanlig neste år.
 - Nordisk Kalender utgår. Norske løp blir annonsert gjennom LMK-nytt.
- * Hallingdalklubben er punktlig og sender oss penger etter hver bladutgivelse.
- * MHK Drammen står nå ikke oppført i Lokalveiviseren. Dette går i orden fra 1996.

Som en oppfølging fra temaene som var oppe på forrige medlemsmøte, hvor Karl Henrik Størmer tok for seg LMK, FIVA og en del forsikringssaker, hadde formannen tatt med seg noen dekk for å synliggjøre spesielt problematikken som Ford M-klubben var utsatt for (spesielt 17M) ved valg/godkjenning av dekker, kontra LMK-forsikring.

Det var også en del kommentarer fra medlemmene vedrørende LMK's avgjørelser i forsikringssaker, spesielt da i forbindelse med begrepet «originalitet».

Hva er originalt? Spørsmålet bør fremmes for Landsmøtet. Nå er det fin mulighet for dette dersom den forespeilede temadagen blir satt på programmet.

- * Etter kaffepausen viste formannen fram en bokgave fra LMK «Byen og Bilen». Denne er ment å sirkulere blant medlemmene.
 - * Medlemmenes 10-minutter gikk som vanlig med tilbud og etterspørslar.
 - * Neste årsfest legges til ca første helg i februar. Festkomiteen arbeider med saken.
 - * Til slutt presenterte formannen medlemmer av styret og utvalgene.
- Møtet ble hevet kl 21.45.

Svein Hansen, Sekretær

Citroen DS jubileum på Parismuseum

Tekst og foto: Ivar Engerud

«Centre International de l'Automobile» i Paris er et bilmuseum som alltid er verdt et besøk. Ideen bak det fire år gamle museet er å presentere ulike temaer fra bilhistorien. Disse temautstillingene skifter jevnlig, noe som gir museet en stor dynamikk. Permanente temaer er sportsbiler og ekte veteraner. Alltid med et spennende utvalg av kjente og ukjente franske messingbiler. Ofte i en nydelig originalforfatning. «Dans son juice» - «i sitt eget blod» som franskmennene sier.

Denne høsten og vinteren er det Citroens DS jubileum som er i fokus. I oktober var det 40 år siden modellen debuterte med storm på Parisutstillingen i 1955. En utstilling som alene skapte 12.000 bestillinger før dørene lukket. I alt forlot omkring 1,5 millioner biler båndet før produksjonen ble nedlagt i 1975.



25 «padder» fra disse årene er utstilt på CIA fra 15. oktober til 15. april 1996. Selvsagt er de ulike standard produksjonsmodellene representert, ved siden av varebiler, sykebiler, racerbiler osv. Koblingen mellom Citroen og karosseridesigner Henri Chapron er også viet relativt stor oppmerksomhet med flere utgaver av Cabriolet og Coupeer. I alt ble det fabrikkbygget 1.365 slike Chaprondesignede vogner fra 1960 - 1972.

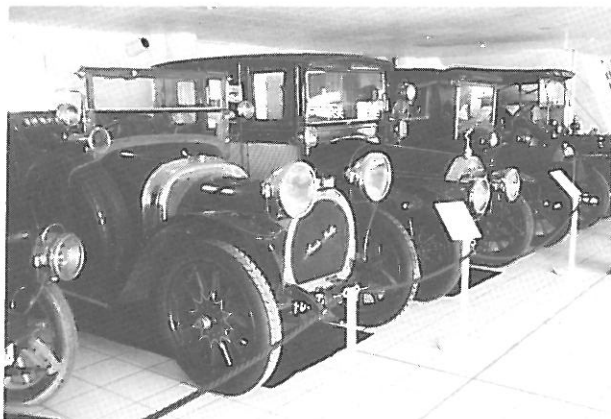
I tillegg bygget Chapron selv noen meget spesielle og eksklusive utgaver i små antall. Blant de utstilte bilene merket vi oss en 1966 DS19 Henri Chapron «Palm Beach», en 1970 DS21 IE «Lorraine» (bygd i 20 stk) og en 1960 ID19 «Paris» (bygd i kun 9 stk). En annen utstillingsgodbit er en 1972 DS21 Plateau Tissier 6-akslet lastebil med en urestaurert DS19 Henri Chapron Cabriolet 1958 på platten.

Midtpunktet i utstillingen er allikevel ex-president General de Gaulles enorme 1968 DS21 Berline Chapron Presidentielle, i dag i privateie. Med en lengde på 6,55 meter og vekt på 2.260 kg er den den største «padden» noensinne, med selve karosseriet bygd hos Franay.



På de sportslige siden er en 1958 Barquette Ricon racer, samt et par spennende spesialcoupeer fra små karosserimakere; en 1964 DS GT 19 Coupe Bossaert med design av italieneren Pietro Frua. Det utstilte eksemplaret er en av to overlevende av en produksjon på totalt tretten. En for oss ukjent karosseribygger ved navn Barbero leverte også en håndfull konverterte Coupeer på 1968 DS21 basis.

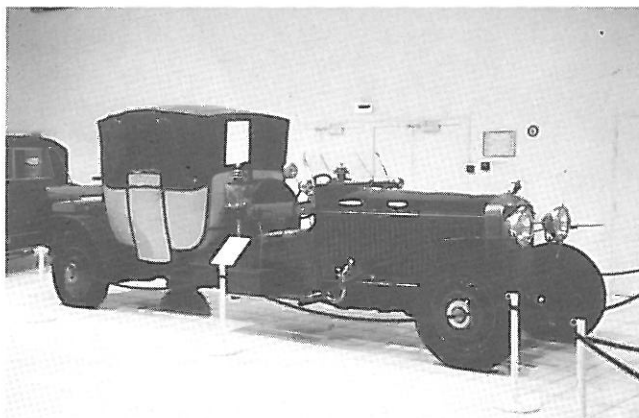
Alt i alt en meget severdig utstilling som utgjør kun en fjerdedel av de utstilte bilene. Er du ikke noen stor beundrer av Citroen DS, kan kanskje fyldige utstillinger av Delahaye og Hispano Suiza friste. For tiden er ex-skuespillerinne Barbara Huttons vanvittige 1926 H6B Brewster Landaulet på utlån fra USA.



Eller hva med spesielle messingbiler som 1912 Amedee Bollee, 1912 Unic Coupe Chauffeur, 1912 SPA Sport, 1910 Cottin & Desgouttes, 1912 Brasier Limousine Marcel Guilloux, for ikke å glemme den propelldrevne 1920 Helicat.

Ved mitt besøk var det også, som vanlig, en meget spennende seksjon fransk design fra 30- og 40-årene bestående av 1948 Delahaye 135MS Figoni Cabriolet, 1936 Delahaye 135 Coupe des Alpes by Henri Labourdette, 1936 Delahaye 135 Figoni & Falaschi og en 1949 Delahaye 135MS Ghia Aigle Coupe.

Tre mektige Hispano-Suizaer ser du heller ikke hver dag: 1929 HS H6C Binder Landaulet, den vanvittige 1926 HS H6B Brewster Landaulet (ex Barbara Hutton) og en 1928 HS H6B Belvallette Landaulet.

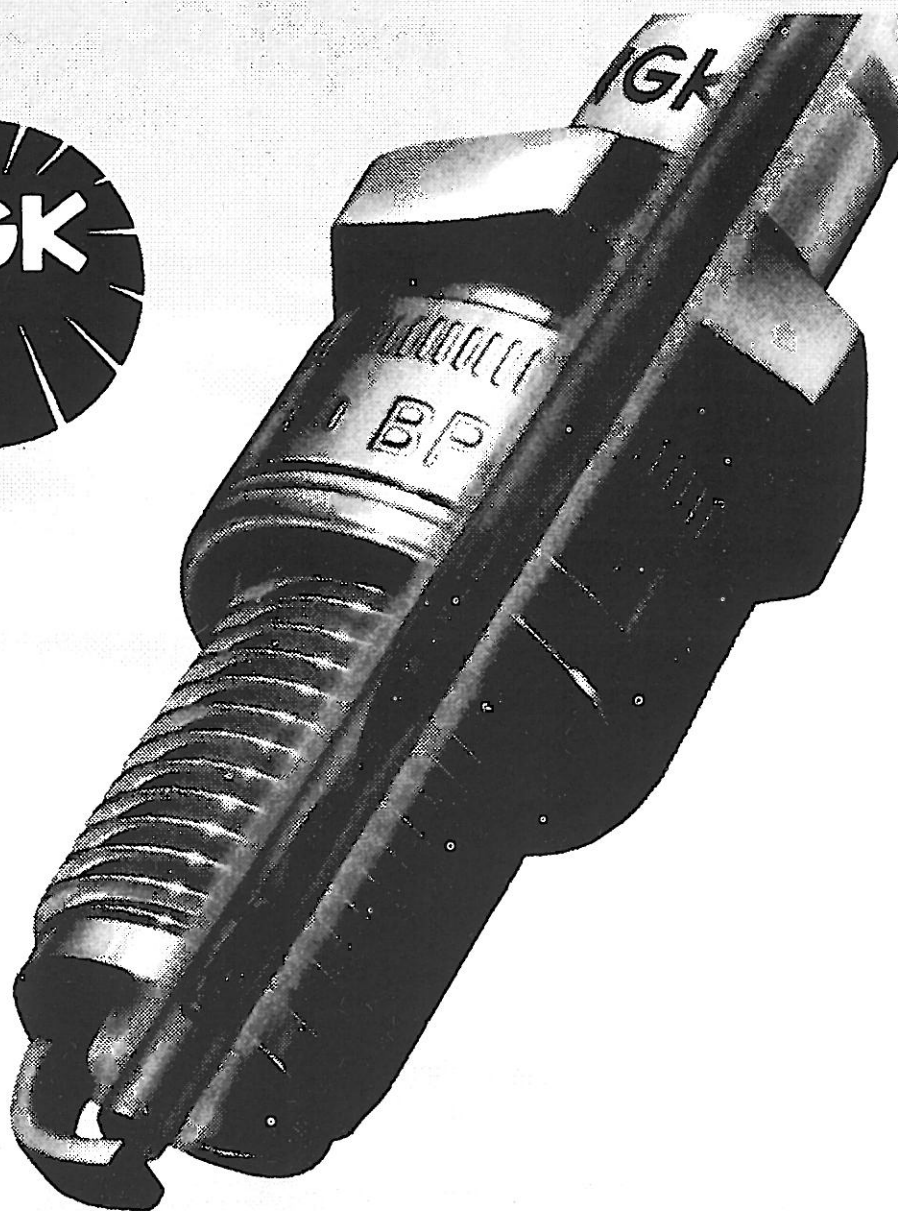


Skulle du være i Paris, er et besøk på «CIA» i den nedlagte Motobecane-fabrikken nordøst i Paris sterkt å anbefale. Det samme kan sies om La Colline de L'Automobile ved Defense-buen, og Renault museet på Champs Elyses.



PROBLEM- LØSER'N

«God service
når du
trenger
det»



Auto-Materiell

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Industrigt. 13 • 3412 Lierstranda
Telefon 32 84 05 77 • Telefax 32 84 19 05



Kombinasjonen hørtet merkelig ut. En gedigen Isotta Fraschini med danskbygd karosseri - midt i den klassiske perioden rundt 1930? Deltagerlisten for Pebble Beach Concours d'Elegance inneholdt som alltid mye spesielt, men denne gang var en bil med skandinavisk historie med, så vi var ikke så lite spente på å se hva dette var. Kunne en dansk karosserimaker ha laget linjer som kunne matche de klassiske Castagnalinjene på en av historiens fineste bilchassiser? Det skulle vise seg at den ble kåret til dette prestisjetreffets fineste bil... Vi har gledet av å presentere årets «Car of the Show» fra Pebble Beach, William K. Haines'

1931 Isotta Fraschini Tipo 8B Cabriolet d'Orsay by Viggo Jensen

Pionertiden

Isotta Fraschini har sin historie tilbake til 1898, da Cesare Isotta og brødrene Vincenzo, Antonio og Oreste Fraschini startet import av Renault og de Dion til Milano. Inspirert av bilenes muligheter og mangler, søkte de sterkere stimuli gjennom å starte byggingen av en egen bil. De første minnet, naturlig nok, ikke så rent lite om Renault.

En annen familie på solsiden i Milano rundt århundresiftet var Bianchi Anderloni med sine tre døtre og en sønn - en svært så heldig og utfordrende konstellasjon for de unge bilpionerene. Cesare gikk bort og giftet seg med en av søstrene og to av Fraschini-brødrene med de andre. Som om dette ikke skulle være nok bilslektshistorie, stiftet broren Felice Bianchi Anderloni i 1926 Carozzeria Touring sammen med blant andre Vittorio Ascari (broren til den ikke ukjente Antonio Ascari).... men nå hopper vi litt for langt frem i historien...

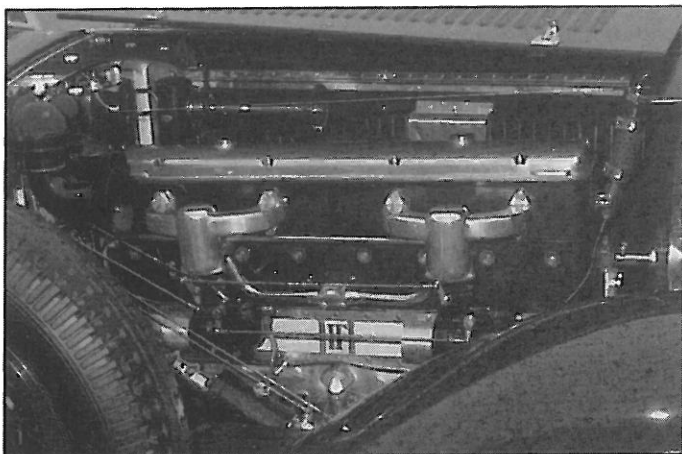
Mens firkløveret Isotta/Fraschini tok ledelsen av firmaet, fikk de inn en av italiens mest talentfulle bilingeniører, Giustino Cattaneo som teknisk sjef i 1905. Et trekk som skulle sette fart på selskapet, blant annet med hele 9 modellintroduksjoner i løpet av de tre neste årene. Alle med firesylindrede motorer støpt i to separate blokker med volum fra 2 liter til den gigantiske 17 liters racingutgaven type D.

Racing var en av hovedelementene i firmaets satsing, og Vincenzo Fraschini var selv en meget habil fører. I tillegg hadde man noen meget gode testførere, hvorav en var Alfieri Maserati, som senere skulle få følge av sine brødre og danne....ja, du gjettest riktig, men det er også en helt annen historie.

Sitt første eksportfremstøt gjorde de i 1907 til USA, hvor de hadde suksess på flere baner, blant annet med seier i prestisjetunge Vanderbilt Cup. Omkring 40 av 300 produserte biler gikk til Statene, og suksessen var et faktum.

Fra fire til åtte sylindre

Etter den første verdenskrig gikk Isotta Fraschini inn i sin største periode med Oreste Fraschini som den drivende kraften i forbindelse med markedsføring og design. Førkrigstiden hadde vært preget av en serie Isotta-modeller og en stor satsing på motorsport. Den nye policyen var å tilby markedet kun en modell med vekt på luksus og eleganse.



Den nye Isotta Fraschini Tipo 8 ble introdusert i august 1919. Tidligere hadde man kun bygd firesylindrede motorer for produksjonsmodellene. Cattaneos nye rekkeåtter var den første av sitt slag som ble tatt i bruk, og den hadde en ytelse på hele 90 hk. Også en annen nyhet, firehjulsbremseser, var de også så godt som alene om.

Mot midten 20-tallet hadde Isotta Fraschini etablert seg som en av verdens mest ettertraktede biler. Eierne inkluderte Kong Faisal av Iraq, Dronningen av Romania, Prins Louis av Monaco, maharajaene av Alwar og Patiola og Aga Kahn. I Amerika, hvor en tredjedel av bilene ble solgt, kjøpte blant annet Jack Dempsey, William Randolph Hearst og Rudolph Valentino sine eksemplarer. Blant Hollywood-stjernene og resten av åndseliten i Statene, hadde fortsatt en klar antipati mot de tyske luksusmerkene Mercedes og Benz.

I 1924 kom neste versjon, Tipo 8A med en rekkeåtter på 7.4 liter som utviklet 110 hk ved 2400 omdreininger. I tillegg kom 8AS og 8ASS på henholdsvis 135 og 160 hk. Dette skulle gi en garantert topphastighet over 160 km/t! Kraftoverføringen besto av en tretrinns gearkasse eller en firetrinns Wilson forvalgsboks.

I det første Mille Miglia i 1927 vant en 8ASS (Super Sprinto) sin klasse og kom inn som nummer 6 totalt. I det hele tatt hadde Isotta hatt en lang rekke suksesser på ulike racingbaner fra begynnelsen av 1900-tallet. Men etter hvert var det luksusbiler i særklasse det italienske selskapet satset mest på. Allikevel fikk de en del triumfer på racingbanene, blant annet takket være lettvektkarosserier designet av svogeren Felice Bianchi Anderloni.

Da dørene åpnet for New York Automobile Salon i desember 1929, sto en nydelig Commodore Cabriolet i Isotta Fraschinis stand. Navnet hadde den hentet fra Manhattanhotellet hvor utstillingen ble holdt. Der gjorde den et mektig inntrykk på det kresne, men noe nyfattede publikum. Den var lang, lav (etter datidens standarder), linjeren med en elegant cabriolet avsluttet av doble bakmonterte reservehjul.



Isottas panser var utrolig lange, noe som gir en formidabel visuell effekt. Karosseriet var et nydelig stykke håndverk signert Castagna. Prisen var ikke ubetydelige \$12.000. Etterspørselen etter Commodore Cabrioleten var "stor". Det ble i alt bygget ca 12 stykker, men ikke to like.



Alt i alt ble det kun bygget 950 Tipo 8A (S og SS) fra 1925 til 1931 og ca 20 av den noe forbedrede Tipo 8B inntil midten av 30-tallet, da fabrikken i Via Monterosa la ned produksjonen av biler for å konsentrere seg om flymotorproduksjonen. Et forsøk på å skape et samarbeid med Ford for å produsere biler for hverandre ble aldri annet enn planer. Det sørget den italienske regjeringen for. Etter krigen ble det gjort et lite, fånyttets forsøk på å gjenopplive den gamle storheten, men det ble med en håndfull enheter. Markedet for slike biler fantes ikke lenger.

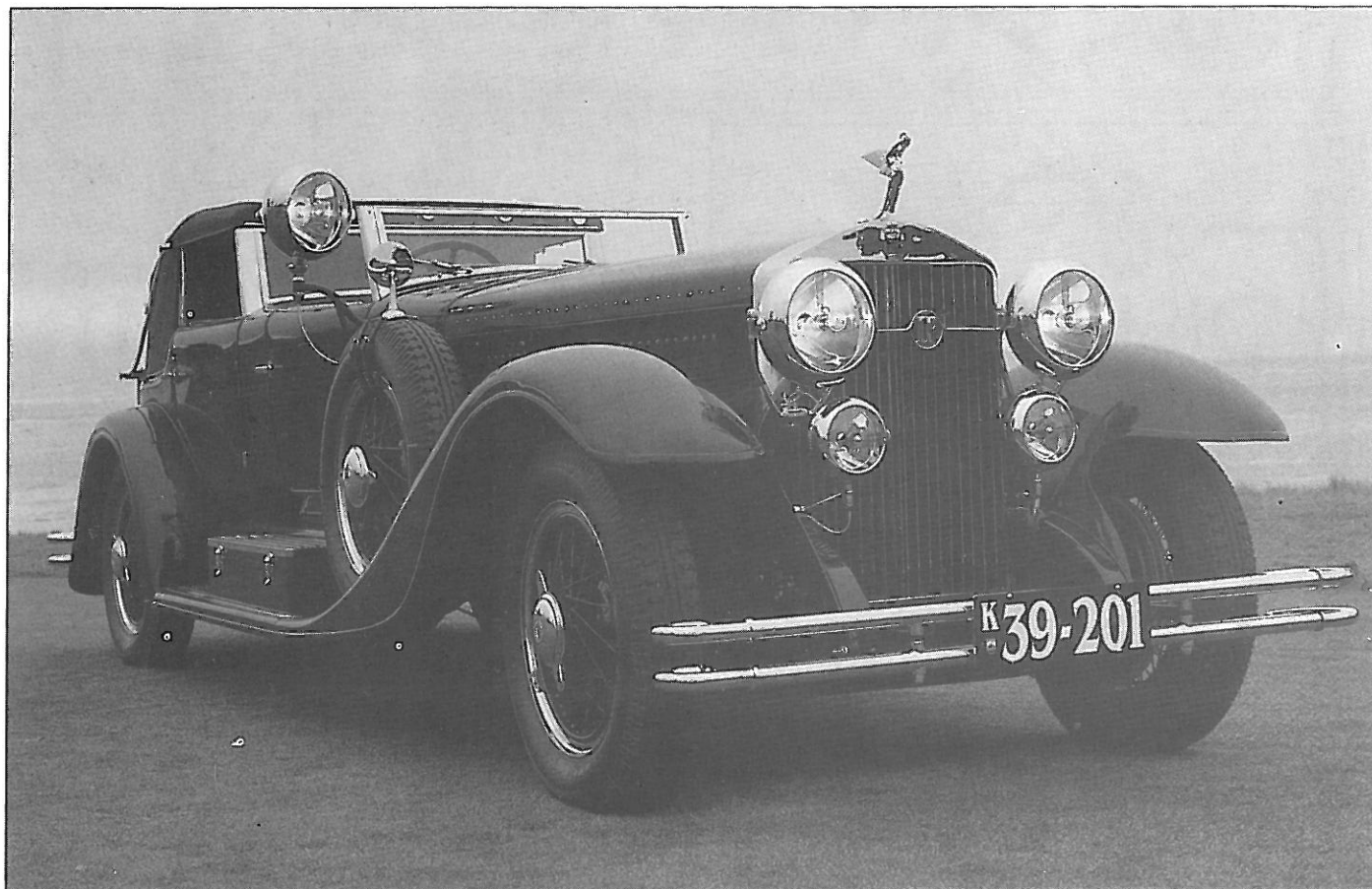
Karosserimakerne Cesare Sala og spesielt Emilio Castagna sto for de fleste og mest elegante Isotta Fraschini-karosseriene. I tillegg bygde italienske Touring og Farina, engelske Gurney Nutting, Hooper og Lancefield og amerikanske Fleetwood enkelte eksemplarer for kunder til agentene som var plassert i Paris, London, Basel, Brussel, Madrid, New York, Sao Paulo, Buenos Aires, Santiago - overalt hvor de rike og vellykkede samlet seg.

Dessverre for Isotta Fraschini og alle andre ultra luksusbilmerker ble det stadig færre av arten som var kapable til å betale omkring \$20.000 for 6-7 meter luksusbil. I 1931 var det så godt som slutt på ordrer. Rekker av chassiser som ble sendt til Paris og New York fant ikke kunder, og firmaet hadde ingen ressurser til å tilpasse produktene til markedets nye krav. Enbilspolicyen gjorde avslutningen rask.

Ch. nr 1721

Et av de siste chassisene som kom fra den kriserammede fabrikken var planlagt for et Castagna-karosseri, men illojale sjeler innen Isotta Fraschini skjønnte hvor toget gikk for fabrikken, og så muligheten til å gjøre noen ekstra lire før festen var over ved å la chassiset gå til Danmark.

Her fikk Viggo Jensen oppgaven å designe et "d'Orsay Cabriolet" karosseri til den danske generalkonsul G.F. Glad. Han fikk "Dansk Karosseri-fabrik" i Drejøgade, København til å bygge det usedvanlig vakre karosseriet. Linjeføringen er betydelig lavere enn for eksempel de sammenlignbare Castagna d'Orsay Cabriolet, med en smart avrundet øvre kantlinje på karosseriet. Se for eksempel på den nydelige redskapsboksen på et usedvanlig velformet stigtrinn.



Interiøret er todelt. Sjåføren får leve med åpen himmel, et robust hudinteriør og en blenk aluminiumsdørk. Men samtidig har denne delen en opphøyet detaljrikdom og en finess som ikke står tilbake for noen. Passasjerene opplever derimot en annen luksus. På teppelagte gulv kan man hvile sine føtter mens man finner fram passende drikke i det velutstyrte barskapet der glass og karafler i slepent krystall trengtes. Både skapet og andre treelementer har fantastiske detaljeringsarbeider med innlegninger i mange forskjellige tresorter. Dette står glimrende til resten av interiøret som forøvrig er trukket med strutselud. Akkurat - struts!

Denne bilen ble godt kjent i Skandinavia, blant annet fordi Prins Henrik av Danmark ofte brukte den til parader og andre sermonier. Bilen ble visstnok også brukt mye på langturer, hvorav den lengste gikk til Polarsirkelen i 1939. Helt frem til sent på 1960-tallet ble bilen beholdt innen Glad-familien. I denne perioden fikk den modernisert skjermene og andre detaljer, før den ble solgt til en annen danske, Erik Orth, som brukte den på syttitallet før den ble satt bort.

I 1988 ble så bilen kjøpt fra hans datter, og tre år senere startet den lange restaureringsveien for W.K. Haines og hans team. Et arbeid som hadde som formål å bringe bilen tilbake til sine 1931-spesifikasjoner. Kompletteringen skjedde like før debuten på Pebble Beach Concours d'Elegance 20. august 1995, hvor den vant klassen for Isotta Fraschini blant andre elegante Castagna-kledde varianter.

Og da æresdommerne hadde gått runden blant alle klassevinnerne, ble bilen kåret til "Car of the Show" på verdens kanskje mest prestisjefylte framvisning av spesielle og eksklusive kjøretøy. Congatulation Mr. Haines!

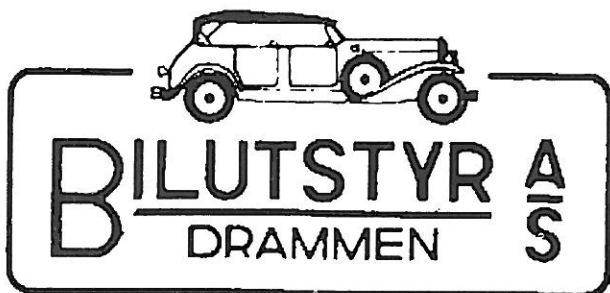


ROY SANDMC **BIL** SERVICE

Brantenborg gt 7 3012 Drammen Tlf. 32 83 85 60

En familiebedrift med personlig service og rasjonell drift som gir ekstra gunstige priser. Reparerer alle bilmerker. Spesialist på **ROVER-PRODUKTER OG ENGELSK BILER.**

GODKJENT VERKSTED FOR
BILTILSYN KONTROLL OG
ÅRSKONTROLL (EU-KONTROLL)



Telefon 32 81 22 05

Veteranbil-/MC-batterier
i sort hardgummi.
Gunstige priser!



Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

Rep. av alle typer kjøretøyer.
Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen
Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

Bremse-og Clutchservice



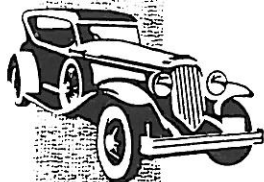
Spesialverksted for brems
og clutch til bil og industri.

Hotvetalléen 3a - 3018 Drammen
Tlf. 32 83 87 65

KJØP OG SALG AV BRUKTE BILER I ALLE PRISKLASSER

Meget gode kontakter innenlands og utenlands

Ta kontakt for en hyggelig bilprat



Becker Bil a/s

3073 Galleberg, Tlf. 33 77 04 25
Mobil 94 24 60 40 - 92 04 60 40

FINANSIERING
GARANTI
INNBYTTE



Annonseser

Mercedes 170 V 36 mod. til salgs.

Papirene er borte på bilen, og det mangler noen deler. Er det noen som mangler deler til en slik?

Henvendelse **Bråthen Bilco**

Tlf.: 32 75 12 99

Til salgs

Opel Olympia 1952 (2-dørs)

Rattgir. Understellsbehandlet. Restaurert, nesten ferdig. Overhalt motor. Innv. bra, må trekke tak. Bremses sjekket og reparert. Bilen må lakkas.

Samtidig selges også delebil

Opel 1952 Olympia som står

på hjul. Motor u/topplukk. Gulvgir. Ikke seter. Kan muligens skaffe papirer på den. Begge biler kr 17.000,- Kan selges enkeltvis.

Svend Grønvold, Tofte

Tlf. privat 32 82 12 29

jobb 32 84 16 00

Selges: Opel Olympia (P1) 1959 varevogn selges/evt. byttes i veteranmotorsykkel.

Bilen er registrert og forøvrig i god stand. Hans Jørgen Torgersen, Desideriasvei 144, 1719 Greåker. Tlf. 924 54810

Selges: Pyrox varmeovn, 3-fas, 5.000 watt.

1 stk hjul til FIAT 501. 2 stk 6V radio. «KLAMP IT» tyverilås for montering på hjul - 14 tommer. Stein Laugerud, Dynge 65, 3300 Hokksund. Tlf. 32752824

Selges: Heloverhalt motor til Ford A selges.

Jan Roger Sand Olsen, Tlf. 32840577(J), Tlf. 32878576(P)

Selges: 4 sommerdekk 155SR15 på VW 4-hulls felger, kr. 100,-/stk. 2 vinterdekk 165SR15 m/pigg på VW 4-hulls felger, kr. 100,-/stk. 2 Ford V8 1936 felger sandblåst og grunnet, kr. 100,-/stk.

2 sommerdekk 600-16 på Ford V8 felger, kr. 150,-/stk. 2 sommerdekk 155SR13, kr. 50,-/stk.

Tore Ødegaard, Tlf. 32800335, Tlf. 941 80039

Dobbel-jubileum på Eiker Motorshop

Leif Rust, som driver Eiker Motorshop, har holdt liv i mange gamle US-biler. Derfor en liten gratulasjon i forbindelse med et dobbelt jubileum der.

Det er nøyaktig 60 år siden han kjøpte sin første Ford. En T-utgave som han ga 600 kroner for. Pengene hadde 17-åringen spart av inntekter fra egen gulrot-hage.

Dillaen ble til slutt butikk. For 25 år siden startet han Eiker Motorshop, i dag en av verdens store leverandører av deler til T- og A-Forder, og med en enestående samling original-litteratur og original-verktøy. Det hele drives i dag av fire blad Rust, og svært mye av virksomheten er re-ekspert til våre nordiske naboer.

Ikke med prøveskilt

Landsrådet er helt klar i sitt syn på biler med prøveskilt i løp: «Uavhengig av opplysninger i løpsinnbydelse til fremtidige Norgesløp eller andre norske løp registrert i FIVAs løpskalender, vil kjøretøy som stiller til start med prøveskilt, konsekvent bli nektet å delta i disse» heter det derfra.

SANDVIGEN - SUNDVOLDEN 1995

For 40. gang kunne Norsk Veteranvogn Klubb 3. september invitere til "Sandvigen - Sundvolden" - Norges desidert mest tradisjonsrike veteranvognløp. Flere av de deltagende bilene har deltatt over 20 ganger, og blant førerne finnes fortsatt flere av de virkelige veteraner fra norsk veteranvognmiljø.

Men med hele 190 kjøretøyer på startstreken dukker det jo stadig opp nyheter som gjør løpet spennende å se hvert år. Selv om høstsolen hadde varmet i hele august, fikk løpet et av de verste regnværene som har vært i løpets historie.

Fra start så det ut til at dagen skulle by på en vakker tur fra starten ved Tyrifjorden inn til mål ved Oslo Rådhus. Men etterhvert som kolonnen nærmet seg hovedstaden, ble skyene desto mer truende, og innen arrangementet kunne avsluttes, var alle himlens sluser åpne. Noen hadde selvsagt enkelte småproblemer underveis, men det så ut til at alle kom fint gjennom løpet på tross av et håpløst vær.

Ellers har merkelig nok ikke Sandvigen - Sundvolden blitt noe løp hvor merkeklubbene stiller fulltallige. Motorsyklistene glimret også i år stort sett med sitt fravær. Den internasjonale deltagelsen i år var begrenset til et par svensker. Åsmund Nordahl er en årfast gjest med sin 1929 Marmon, og i år kom også Carl-Åke Ziegler med sin 1929 Hudson Super Six.

Selv om førkrigsbilene fortsatt dominerer, har etterkrigsklassen vokst år for år siden midten av 80-tallet. Det begynner også å bli en fin blanding av amerikanere og europeiske bruks- og sportsbiler.

Avviklingen av selve løpet gikk greit, men virket noe tilfeldig, kanskje fordi det i år var lagt opp til et tre dagers arrangement med utgangspunkt i et «stjerneløp» inn mot Hadeland Glassverk på fredag ettermiddag. I den forbindelse fikk MHK i oppdrag å bemanne et kontrollpunkt i Mjøndalen. En jobb blant annet Tore Ødegaard tok seg av. Det er også hans bilder vi viser:

57 Harald Sørhaug	1933 Austin Ten de luxe
126 Hans Chr. Fæste	1955 Austin Healey 100
153 Kjell Kolflaath	1952 MG TD
36 Jan V. Jakobsen	1929 Hupmobile

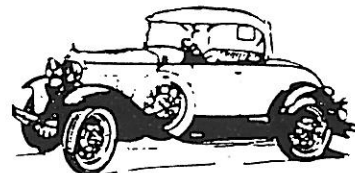
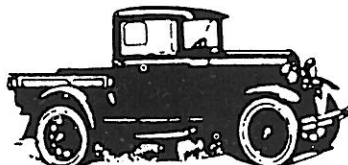




A-Ford-Deler

Erik Storm-Olsen
Marihøneveien 14
3173 Veiar

Import & export av reservedeler
til Ford T, A & V8 1909 - 48
Reparasjoner & overhaling



Tel: 3333 2925
Fax: 3333 3912
Postgiro : 0806 3020401

Vi har Norges rimeligste priser på kvalitetsdeler til Ford T og A. A-modellen er vår spesialitet, med ca. 1800 delenr. på lager, men vi skaffer det du trenger til T og tidlig V8 også.

Brukte deler til A-modell i mengder for salg og bytte, overhalling av gir, kardang, styresnekker startere dynamoer osv. ved eget verksted.

Vi har nå månedlig levering av deler fra USA og dermed kort leveringstid på deler som ikke er lagervare, alltid til faste forhåndspriser.

Interiør og kalesjer får vi fra de mest anerkjente leverandørene, be om pristilbud !

Ordretelefon: 3333 2925 man-fre kl. 9.00 - 15.00 og 17.00 - 20.00

Telefax: 3333 3912 Hele døgnet.

Dessverre ubemannet noen dager, men da kan du legge igjen navn og telefonnr. på telefonsvareren, så ringer vi deg opp igjen!

Vil du besøke oss så må det avtales på forhånd.

Ny katalog i mars -95 !!



Redaktør for neste
MOTORHISTORIKEREN

er:

Christian Christensen

G. Blakstadsvei 30

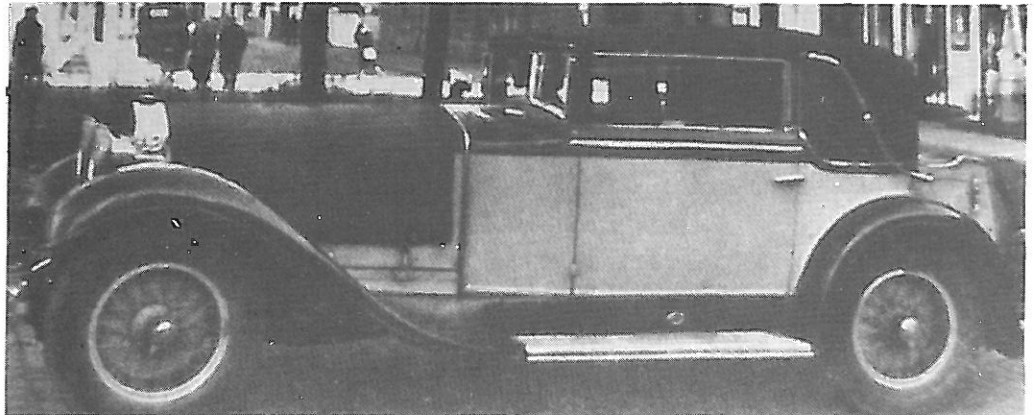
1392 VETTRE

Tlf.: 66 78 35 97

Send inn stoff før 15. januar 1996.

Litt av hvert om stort og smått....

Siden vi først har vært inne på Isotta Fraschini i dette nummeret, kan det være på sin plass å vise en av svært få biler av merket som har funnet veien til våre breddegrader, en 1930 Tipo 8A sannsynligvis med Farina Cabriolet karosseri.



Denne vognen finnes nok dessverre ikke lengre, men på Norsk Teknisk Museum har man et eksemplar av en mye eldre årgang. Man er ikke helt sikre på årgangen, men den er fra rundt 1908. Den har vært i museets eie i kanskje hele 60 år. Den dag i dag er det ikke gjort en omdreining på en skrue for å restaurere bilen, som Trygve Kroghsæter, i følge «Ausjen» i Motor, ønsker å bygge til en racervogn av Targa Florio-typen. Hvorvidt den noensinne kommer på hjulene igjen med det karosseriet den har i dag, eller med noe annet, gjenstår i høyeste grad å se.

Den deler nemlig skjebnen med en rekke andre sjeldne veteranbiler og -sykler som museet har mottatt i gave opp gjennom årene. Det finnes ikke penger eller resurser til restaurering. Blant de andre virkelig gamle bilene i lagrene finner en også 1916 Cadillac Touring, 1917 Buick Roadster, Velie og rester av en rekke biler, blant annet en tidlig Renault (så vidt jeg kunne se av bildet).

Hva er forresten skjedd med den unike 1912 Podelus som ble dratt ut av en låve på Vålerengen i fjor vår? Vi får håpe man har ressurser til å fullføre dette prosjektet....

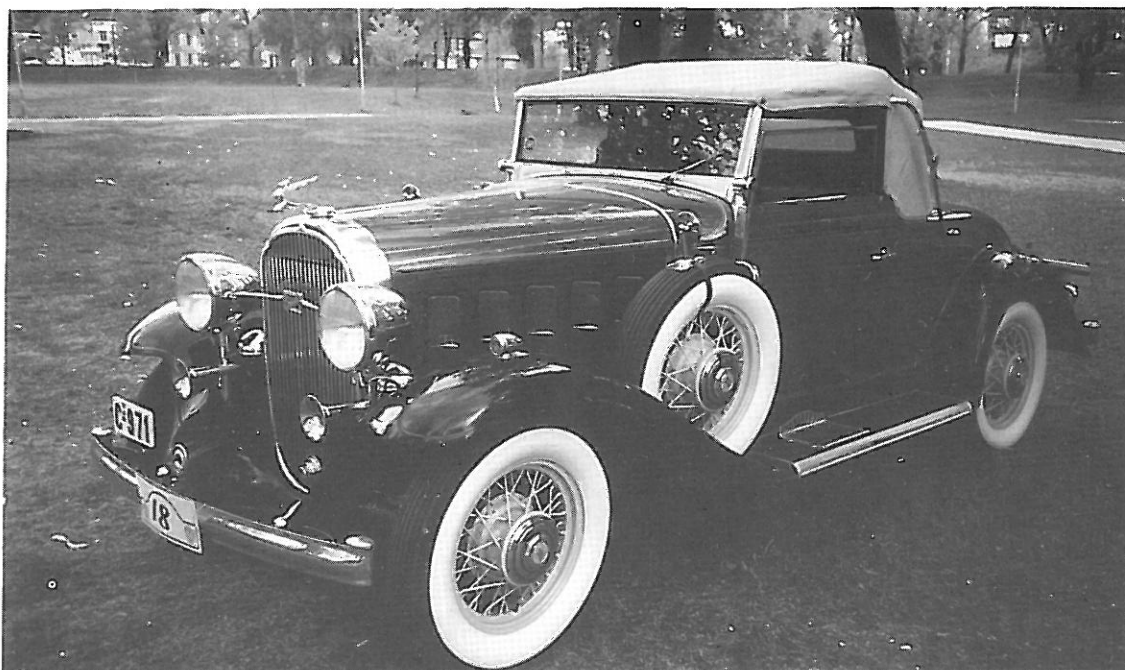
Om du ikke skulle ha fått det med deg, er det ennå ikke for sent: Neste år er det 100 år siden den første (vellykkede) bil kom til Norge. Bilen det er snakk om, er selvfølgelig NTMs 1895 Benz, som kom til Norge for å bli satt i rutebiltrafikk i Gudbrandsdalen mellom Lillehammer og Tretten i 1896. Vi regner med at jubileet skal feires behørig. Blant annet har vi hørt rykter om at Mercedes-Benz folkets hovedløp, Stjernetreffet, skal være noe spesielt neste år. Det skal så vidt vites gå i Oslo-området siste helgen i juni. Mercedes-Benz feirer jo selv sitt 110 års jubileum. NVK skal ha møte på NTM 9. april neste år med den aktuelle bilen på plass for demonstrasjon.

Kanskje kunne 100 års jubileet være en anledning til å skape litt ekstra blest omkring MHKs virksomhet også i vårt distrikt...?



Guttene i Team Tour har skaffet seg en 60-talls Volvo buss. Rett og slett een nydelig buss som ikke skjemmer bussparken deres. Hyggelig at dere tar vare på busshistorie. Bildet er tatt av Tore Ødegaard.

Selges:



BUICK 1932 56C Convertible Coupe vurderes solgt.

Biltypen er kun produsert i 630 eks, hvorav 13 på eksport fra USA. Bilen er solgt ny Bærum, og er en av disse 13. Bilen er 100% restaurert. Ønsker du flere opplysninger om bilen, så kontakt meg. Høy prisklasse.

Alf Bryfin, Boks 169, 3430 Spikkestad.

SENTRUM BILSKADE AS

Kreftingsgt. 46 - 3045 Drammen
Telefon 32 83 22 00 - 32 83 70 09
Telefax 32 83 31 31

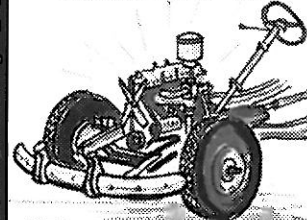


Alt i oppretting og lakking

FRI BIL MENS DERES BIL REPARERES



MOTOR doktor'n



Motor deler

Vi er Østlandets største leverandør av motordeler

Delesalg-verksted



Tr.heim: 73 52 95 45
Oslo: 22 30 22 00

Motordoktor'n i Trondheim/Oslo



RADIATORSERVICE

Kai Mørkved

Tlf. 32 73 23 64

Sandsværveien 221

3600 Kongsberg

Alt i reparasjon av radiatorer og varmeapparater til eldre biler og veteraner. Hyggelige priser.

Skafter også nye komplette enheter til nye biler.

Ta kontakt, også på kveldstid.

RADIATORER

VARMEAPPARATER

OLJEKJØLERE

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Ett års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 1966 kr. 150,-.
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl. 19.00.
- * Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

Bevar minnene - MED FRIMERKER

Det er en selvfølge at vi på forskjellig vis tar vare på våre personlige minner.

Men det skjer mye utenfor vårt eget daglige liv - jubileer, begivenheter og minner om personligheter, kultur og natur. Også slike minner kan det være hyggelig å bevare, for deg selv eller de som kommer etter deg.

Spør på postkontoret om hvordan du kan bli frimerkesamler. Da vil frimerkene være din hjelp til å bevare minnene.




posten