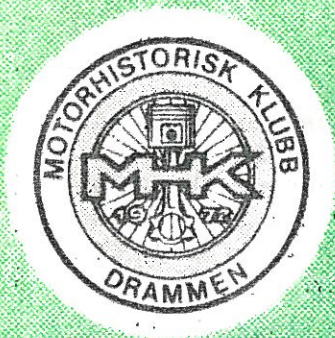
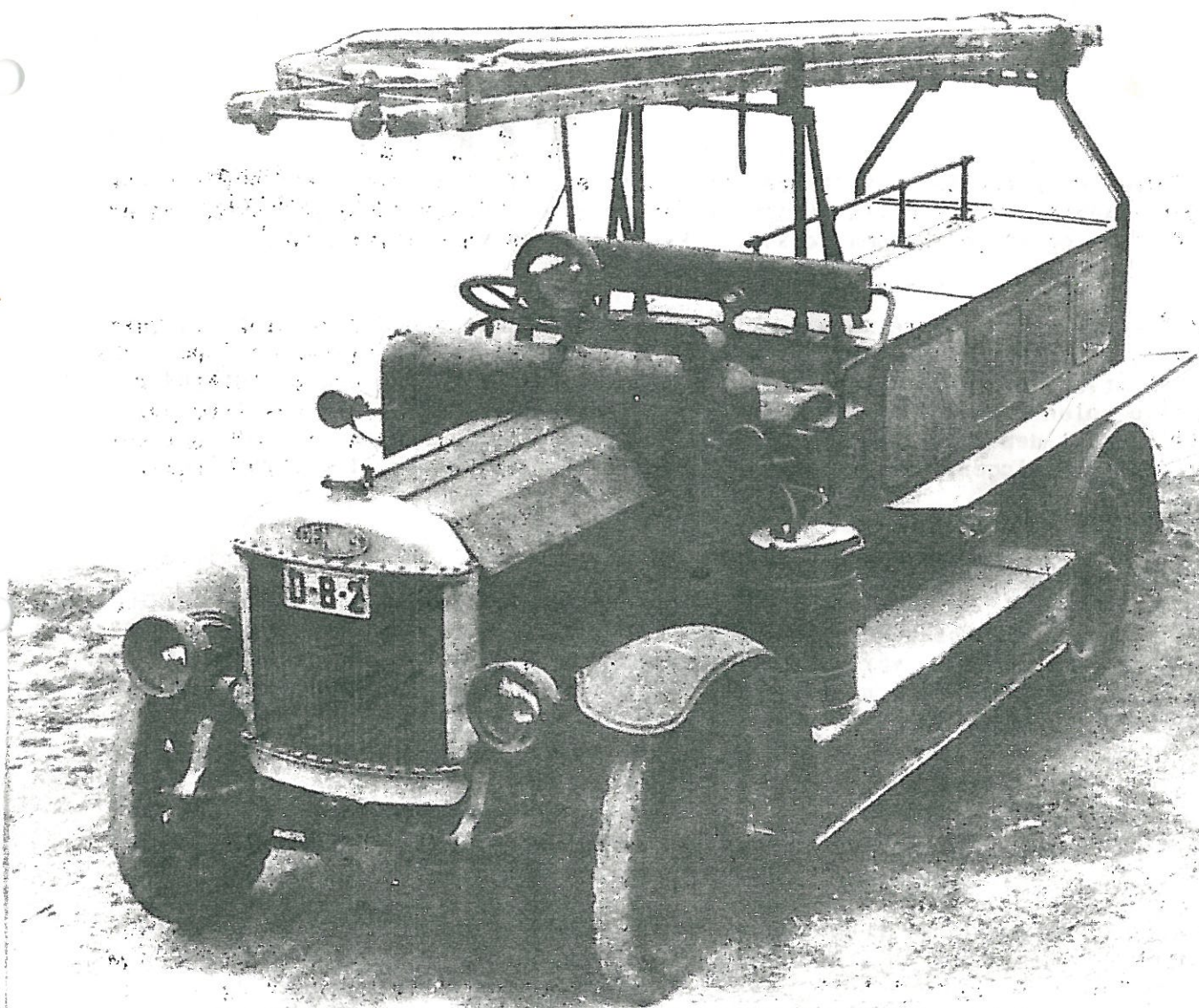


5 1977

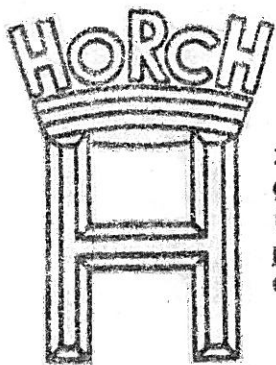


motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb- Drammen»



TYSK HORCH - REGISTER.

Et verdensomspennende Horch-register er under utarbeidelse i Tyskland, og hittil er cirka 150 Horch-biler registrert. Registeret er planlagt trykket høsten 1977, og innen da håper initiativtageren, -Dr. Gottfried Pampel- at registeret er så komplett som mulig. Han oppfordrer derfor alle interesserte Horch-eiere om å sende data på bilene samt navn og adresse til -:

DR. GOTTFRIED PAMPSEL, Karl Dieter Strasse 37,
D - 714 LUDWIGSBURG, Bundesrepublik Deutschland.

TIPS:

Finn Torgersen forteller oss at han har funnet et effektivt rengjøringsmiddel for messinggjenstander som har blitt stygge. Middelet heter "Gullsmedens Sölvdypp" og er i flytende form og selges på små bokser. Skyll godt med vann etter bruk.

- - - - -

Ingar Evensen holder denne metode for mer effektiv: Man blander en sterk og varm sodaoppløsning i et egnet kar. Oppe i oppløsningen henger man en zinkanode (som f.eks. kan være et stykke av en zink takrenne). Man tar videre et bilbatteri og forbinder den negative polen (-polen) via en ledning til zinkanoden. Batteriets positive pol (+ polen) kobles til den gjenstanden som skal rengjøres etter at denne er lagt oppi karet med sodaoppløsningen. Behandlingen er meget rask og effektiv, forsikrer Ingar.

NESTE MØTE

Vårt neste medlemsmøte avholdes TIRSDAG 7. JUNI (KL. 19.00) på vanlig sted (Heimevernshuset, Landfalløya 131, Drammen). Dette er forøvrig det siste møtet før sommerferien, -våre øvrige sammenkomster utover sommeren blir av utendørs art (løp og mer uformelle "picnic-utflukter"). Så vel møtt til sesongens siste innendørs medlemsmøte TIRSDAG 7. JUNI.....

FORSIDEN

Motivet på forsiden skulle for de fleste ikke behøve noen nærmere presentasjon. Men da det jo også finnes mange som ikke kjenner det avbildede klenodiet, spanderer vi allikevel noen linjer.

Bildet viser Drammens første brannbil, -en 1923 "DENNIS", som for tiden er i MOTORHISTORISK KLUBB's varetekt og står lagret på låven på Lierskøgen. Den medvirket som kjent under "Drammensløpet" i 1974, etter at en gruppe entusiaster ved energisk innsats på dugnad hadde satt den noe miserable bilen i kjørbar stand igjen.

Det er nå med en viss baktanke -og som en provokasjon overfor styret- at MOTORHISTORIKEREN atter retter søkelyset på brannbilen. Det synes nemlig å være på tide å få klarlagt dens fremtidige skjebne; bilen har behov for en helrestaurering og dessuten mer tilfredsstillende lagringsforhold, dersom den skal overleve. Vår klubb har d i s p o s i s j o n s r e t t til bilen, mens det altså er Drammens Kommune v/Brannvesenet som har e i e n d o m s r e t t e n. Spørsmålet som naturlig melder seg er hvem som skal bekoste en eventuell restaurering av bilen. D e t fortjener den nemlig, og det er dessuten nødvendig, om forfallet skal unngås.....

Bildet er tatt våren 1974, like før dugnaden startet. (Foto: Ö.Langeland)

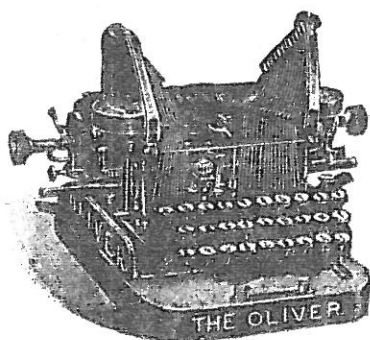
motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: Øivind Langeland.

AVISENS ADRESSE :
"MOTORHISTORIKEREN", box 1081, 3001 DRAMMEN

-ABONNEMENT KOSTER KR. 65,- PR. ÅR. BENYTT POSTGIROKONTO 3 92 44 46.-



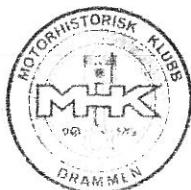
Så er vi igang igjen, da. Ifølge kalenderen er sommeren innledet, selv om naturen har spilt oss en rekke puss og forsøksvis tatt fra oss troen på at vi vil få det bært på bakken denne sommeren. Man føler seg unektelig snytt når det er kulde og snøføyke som dominerer størstedelen av april måned. Det var jo da man skulle hatt vår; det var da vi skulle kjent sola varme og sett snøen smelte, og det er da eimen av bråtebrann skal rive i nesa. Det eneste som til nå har "revet i nesa" er iskald nordavind; vinteren vil tydeligvis ikke kapitulere, - kan det være innledningen til en ny istid vi står overfor...?

Allikevel, - vi er igang. Allerede kommende helg åpner vi utendørs sesongen med den tradisjonelle "vårsjekken", -det tekniske møtet hos Biltilsynet (som det heter nå, til erstatning for det høytidelige "Statens Bilsakkyndige"). Her skal de aktive medlemmer av teknisk komite felle sin dom over våre gamle kjøretøyer og ubarmhjertig slå ned på det de måtte finne av mangler og defekter. Et utmerket tiltak som i vesentlig grad er med på å høyne standarden på klubbens vognpark, noe som vel burde være i alles interesse og derfor burde få full oppslutning.

Ellers kan vi i dette nummer av MOTORHISTORIKEREN avsløre sesongens arrangementer ved å presentere årets terminliste. Forhåpentlig blir det ikke for mange avvik fra listen, vi vet intet som er mer irriterende enn en terminliste som ikke er i alle måter korrekt og fullstendig. Det ser forøvrig ut til at det blir nødvendig å prioritere enkelte arrangementer i år, ettersom det blir uråd å være med på alt. Den korte sommeren vi er velsignet med skal tross alt ikke bare forbeholdes de "veterane" sysler, men også gi anledning til andre ting.

Så vær velkommen, du deilige sommersesong. Måtte det bli en god tid, uten alt for mye snø og kulde.....

Ö.L.



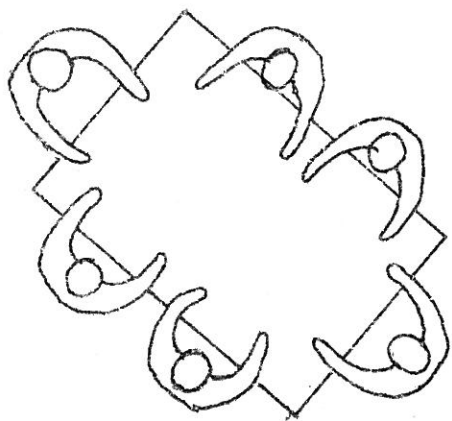
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strömsö), 3001 DRAMMEN
- Postgirokonto 3 75 09 24 -
STIFTET 18. OKT. 1972

STYRET:

FORMANN:	Per Löken,	Leirduevn. 29,	1349	RYKKINN	tlf.13 08 04
NESTFORMANN:	Mads H. Jostad,	Tømmeråsvn. 24,	3060	SVELVIK	tlf.84 20 65
SEKRETAR:	Svein Burvald,	Konvallvn. 28,	3430	SPIKKESTAD	tlf.79 44 46
KASSERER:	Peder Danielsen,	Kringlavn. 6,	3050	MJØNDALEN	tlf.82 66 51
STYREMEDLEM 1:	Per Bergheim,	Vårveien 37 B,	3000	DRAMMEN	tlf.81 83 00
STYREMEDLEM 2:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000	DRAMMEN	tlf.83 68 21

- MEDLEMSKONTINGENT 1977: KR. 25,-



møter

MEMLEMSMÖTET 5. APRIL.

Det faktum at aprilmötet kom midt i påskeuken hadde tydeligvis lagt en demper på oppslutningen. Litt over halvparten av "det normale" antall deltagere var det som hadde funnet veien til "Heimevernshuset"; - de som uteble hadde trolig gitt seg påskefjellet eller andre reise-mål ivold.

Allikevel, klokken 19.15 kunne formannen erklære møtet for satt og ønske de fremmøtte velkommen, for så å ta for seg klubbsakene. Han innledet med et kort resyme av innholdet på det nylig avholdte landsmötet, og vi fikk vite at det gjennom NVK er sendt en søknad til direktoratet om å få utvidet den någjeldende grense for avgiftsfritagelse av kjøretøyer til 25 år (mot nå 30 år). Spørsmålet om en felles avis var også oppe (et spørsmål som vårt styre stiller seg noe avvisende til), og det ble nedsatt et utvalg som skal utrede dette nærmere. Ellers drøftet man godkjennelse av kjøretøyer før start i løp; man tok for seg virkningen av de mobile destruksjonsanlegg for bilvrak som nå vil bli spredt rundt i landet, og forfattet videre et brev til en svensk gammelbilredaktör med anmodning om å unnlate å "sakse" norske annonser for innrykking i eget blad. Nytt landsmöte er planlagt holdt i november.

Opplegget for den planlagte turen hadde "gått i vranglås", men etter forespørsel sa Arne Chr. Karlsen seg villig til å stille buss til rådighet for avreise fra "Börsen" i Drammen lørdag 23. april kl.13. Lördagen er avsatt til "sight-seeing" i Karlstad, og på søndag blir det omvisning i de Löfberg'ske billed-"spiskammers"....

Vognmerkene foreligger nå i nytt opplag, kunne formannen opplyse; -bronsefeltene i merket er nå polerte, men prisen er den samme som før.

Kaffepausen ble ekstra lang denne gangen, og ble som vanlig avløst av "Medlemmenes 10 minutter".

Og som en avslutning på aprilmötet viste Per Löken to 16 mm. lydfilmer, den ene om racersportens barndom (produsert av Shell), og en film om dristige, franske bilvirtuoser som foretok de mest halsbrekkende balansekunstner og andre ikke helt risikofrie øvelser med gamle Simcabiler. Produsent av denne filmen var Simca-fabrikken.

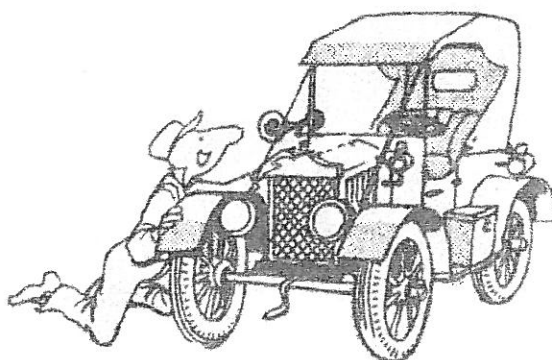
ref.

STYREMÖTET I APRIL

ble avholdt på Central Hotell i Drammen tirsdag 26. april. Denne gang var et fulltallig styre samlet, og i tillegg var redaktören samt formennene i henholdsvis löpskomite og festkomite tilstede.

Teknisk MØTE

«vårsjekken»



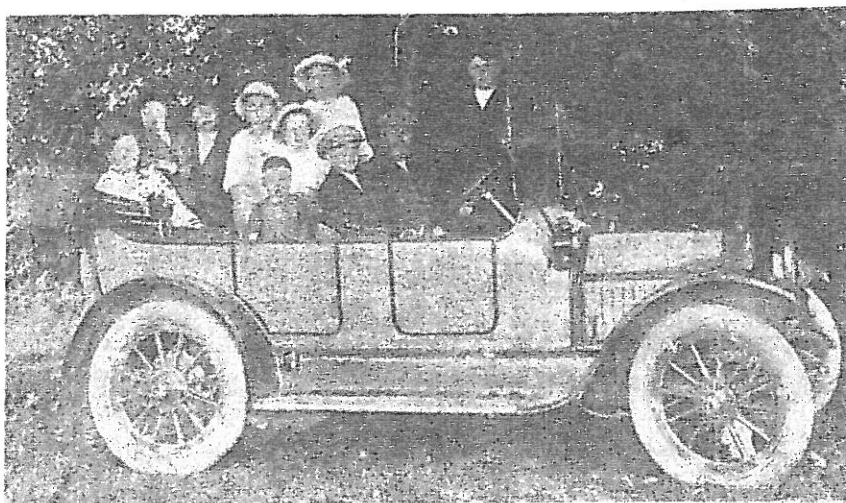
Vi innbyr med dette våre medlemmer til vårt tekniske møte, den såkalte "vårsjekken", hvor vi utfører full teknisk kontroll av kjøretøyer som har en alder på 30 år eller mer. Arrangementet er i år som tidligere lagt til

kontrollhallen hos
BILTILSYNET I DRAMMEN (Bilsakkyndige),
Anchersbakken 7, 3000 DRAMMEN

SÖNDAG 8. MAI 1977 KL. 10.00

"Vårsjekken" er et servicetilbud til medlemmene, og samtidig et ledd i arbeidet med å høyne den tekniske standard på klubbens kjøretøy-park. Da "vårsjekken" dessuten er utslagsgivende for vurderingen av hvem som kommer i betraktning ved utdelingen av årets restaureringsutmerkelse, anmoder vi flest mulig å møte.

Teknisk komite, MHK.



P
FAMILIE
C
N
I
C

torsdag 19. mai

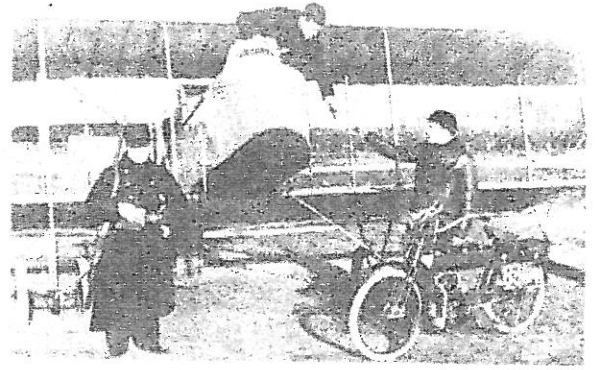
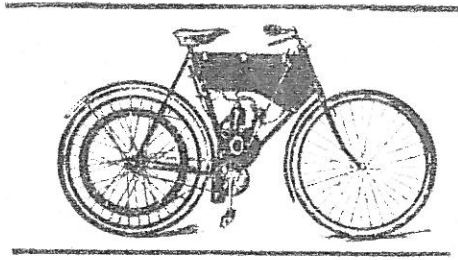
(Kristi Himmelfartsdag)

Det er lagt opp til den årvisse picnic-tur, og vi har denne gang valgt å legge arrangementet til "Badeplassen" ved Hagatjern. Stedet ligger oppe i åsen syd for Mjøndalen, på veien til Konnerud.

Vi praktiserer kortesjekjøring, med start fra "Parkeringsstaket" over bussterminalen på Strömsö i Drammen klokken 11.00. Her kan eventuelle ukjente henge seg på, så alle får muligheten til å finne frem.

Ta med familien, nistekurv og "kaffe-lars" og ellers hva du mener å behöve for en picnic-utflukt, og bli med på en hyggetreff i idylliske omgivelser.

Arr.kom., MHK-DRAMMEN

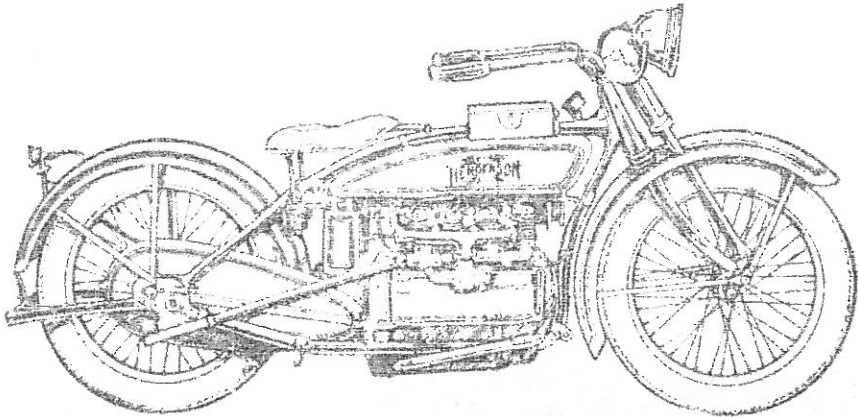


Vi ser oss nok en gang nødt til å oppfordre de av medlemmene som er istand til det om å bidra med motorsykelstoff til avisen. Dette emnet er et temmelig "mørkt felt" for den arme redaktør, og han er sørgelig klar over at MOTORHISTORIKEREN lider under denne mangel på mc-kunnskaper og tilgang på slikt stoff.

Derfor, del hva D U måtte ha av slikt med andre gjennom avissidene....

Motorsykkelen på bildet er en 1-cylindret F.N. med kardangdrift. Flyet vet vi ingen ting om....

HENDERSON (DE LUXE) ARISTOKRATEN
BLANDT MOTORCYKLENE



Den mest moderne og mest komfortable motoreykel paa markedet.

**KRAFTIG,
STØ OG
ENKEL**

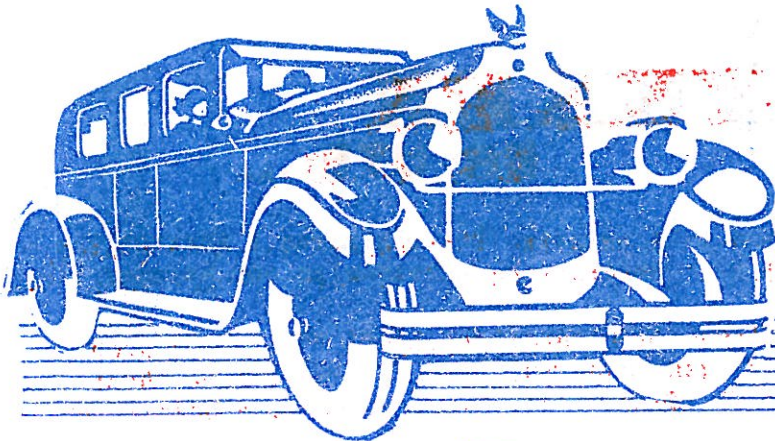
HOVEDFORHANDLER

TELEFON 43115. $\frac{A}{S}$ **JOHAN HELLUM** TELEFON 43115.
DRAMMENSVEIEN 16.

Merkeklubber for MC

-Nedenstående adresser har vi lånt fra kollega AUTOVETERANEN (Karlstad) nr.3/77

- ARIEL OWNERS CLUB, c/o E.Harrison, 59 Hannington Point, Eastway, London E9, England
- BSA OWNERS CLUB, c/o P.Crowe, 55 Waverly Road, Moston, Manchester M9 1 LS, England
- DOUGLAS: c/o H.L.Brewer, 149 Cannons Close, Bishops Stortford, Hertshire, England
- HARLEY DAVIDSON CLUB SWEDEN, c/o Gunnar Lindström, Branniusv.8, S-640 43 ÄRLA, Sverige
- RUDGE ENTHUSIASTS, c/o D.Poulter, 245 Long Lane, Hillington, Middlesex, England
- SCOTT OWNERS CLUB, c/o A.Marfell, 295 Nortfield Road, Birmingham 17, England
- SUNBEAM OWNERS CLUB, c/o C.Stewart, 12 Bective Road, London SW 15, England
- TRIUMPH OWNERS CLUB, c/o R.Tate, 4 Dalkeith Road, London SE 21, England
- VELOCETTE OWNERS CLUB, c/o B.Clark, 13 Lulworth Ave., Hounslow Middlesex, England
- VINCENT-HRD OWNERS CLUB, c/o B.Harding, 17 Greendell Way, Leverstop Green, Hemel Hempstead, Hertshire HP 3 PX, England



«Drammens-løpet '77»

SØNDAG 22. MAI 1977

Før fjerde år på rad har vi gleden av å innby til "Drammensløpet", vårt tradisjonelle hovedarrangement, åpent for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB -DRAMMEN med kjøretøyer som er 30 år eller eldre. Det konkurreres først og fremst om "Rundtom Kafeteria's vandrepremie", -en suppeterrin i sølv med gravering-, som etter seier i tre "Drammensløp" vinnes til odel og eie. I tillegg er det dessuten satt opp en rekke andre premier.

START OG INNKOMST:

Start og innkomst er i år lagt til MIF-hytta ved Hagatjern, på veien mellom Konnerud og Mjøndalen. Løpet starter presis klokken 11.00

FREMMÖTE:

Deltagere møter minst en time før start (senest kl. 10.00)

PÅMELDING:

Skriftlig og bindende påmelding sendes innen lørdag 14. mai 1977 til KAI MARTINSEN, Batteriva. 10, 3022 SOLBERGELVA.

STARTGEBYR:

I startgebyr blir det krevet kr. 30,- pr. kjøretøy, som betales ved start. Ved påmelding etter fristens utløp beregnes et tillegg på kr. 10,- pr. kjøretøy.

NB!

På grunn av de innlagte prøvene under løpet, ber vi om at det er med minst en passasjer i kjøretøyet (i tillegg til føreren.)

Det er ønskelig at flest mulig stiller i tidsriktig klesdrakt, da det skal tas opp film fra løpet.

MIF-hytta er åpen for servering hele dagen.

(Til MHK's løpskomite v/ KAI MARTINSEN, Batteriveien 10, 3022 SOLBERGELVA)

Jeg melder herved på følgende kjøretøy(er) til "DRAMMENSLÖPET 1977"-:

REG.NR.:	ÅRSMOD.:	MERKE:	TYPEBETEGNELSE:

Navn:

Adresse:

..... telefonnr:



HVIS ULYKKEN ER UTE....

I en del kanadiske industribedrifter har alle ansatte fått opplæring i førstehjelp ved alvorlige skader. I den anledning ble det foretatt en undersøkelse som bringer interessante forhold for dagen.

Det viste seg nemlig at i disse bedriftene gikk antallet ulykker ned med nesten en tredjepart. Gjennom førstehjelpsundervisningen hadde folk fått øynene opp for hvor alvorlig det kan være å bli skadet. Derfor ble de også mer aktpågivende i arbeidssituasjonen. Resultat: færre ulykker.

I Norge er det år om annet ca. 500 som dør etter trafikkulykker, og bortimot 10 000 som blir mer eller mindre betydelig skadet. Hvilken sum av menneskelig lidelse og savn disse tallene representerer, kan en bare tenke seg til. Den økonomiske konsekvens av trafikkulykkene er lettere å beregne, og tallene er skremmende høye.

Det er på denne bakgrunn Norges Automobil-Forbund nå blåser til kamp mot trafikkdøden ved å gå inn for at flest mulige trafikanter lærer livreddende førstehjelp. I seg selv forebygger en slik opplæring mot trafikkulykker. Men uansett hvilke forebyggende tiltak som treffes, er det realistisk å regne med at så lenge det er biler på veiene, vil det fortsatt skje trafikkulykker. Da betyr det noe vesentlig for mulighetene til å overleve at hjelpen kommer i neste bil.

(forts. side 10)

1 Førstehjelp -i trafikken



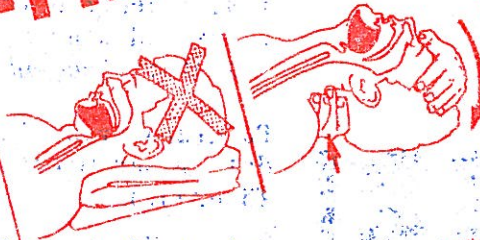
I NESTE BIL

Det endelige utfall av alvorlige personskader blir ofte avgjort allerede i de første minutter etter ulykken. Derfor er det vesentlig at førstehjelp på ulykkesstedet kan gi effektiv førstehjelp.

Helt uventet kan du selv bli «mannen i neste bil» og komme først til ulykkesstedet. Da er det din holdning og handling det kommer an på.

Bevar føyningen og bedøm situasjonen. Du kan bare gjøre en ting om gangen. Finn ut hva som haster mest. Hvor mange er skadet? Hvem er mest alvorlig skadet?

2 Førstehjelp -i trafikken



FRI LUFTVEI

Hos bevisstløse skjer det lett at tungen faller bakover i svelget og blokkerer luftveien. Allfor mange bevisstløse blir allordide som kommer til ikke er klar over den øyeblikkelige faren for kvælning, og ikke kan gjøre noe effektivt med det. Enda så enkelt det er.

Når hodet bøyes langt nok bakover, løftes tungen opp så luftveien blir fri. Legg en hånd under nakken og løft opp. Plasser den andre hånden på pannen og bøy hodet bakover.

Svært ofte skal det ikke mer til for den bevisstløse begynner å puste normalt igjen.



Førstehjelp - i trafikken

3



KUNSTIG ÅNDEDRETT

Hvis den bevisstløse har sluttet å puste, må du straks begynne med kunstig åndedrett

Munn-til-munn

Øy, hodet bakover så luftveien blir fri. Klem neseborene sammen og legg leppene dine omkring munnen hans. Blås inn og se etter at brystet hever seg. Ta bort munnen så den innblåste luften får slippe ut igjen.



Innblåsning gjennom maske

Prinsippet er det samme som ved munn-til-munn, men grep og stilling er forskjellig, og må læres. Redderen slipper direkte munnkontakt med den skadede, og luften blåses inn gjennom munn og nese samtidig.

Innblåsning skal gjentas i normalt pustetempo. Hold på til den bevisstløse begynner å puste igjen, eller til du blir avløst av en kyndig person.

Fra „Førstehjelp i trafikken“ -tidelt NAF's trafikksikkerhetspris 1975

Førstehjelp - i trafikken

4



STABILT SIDELEIE

Legg alle bevisstløse og sterkt medfattede personer i stabilt sideleie så snart du har forsikret deg om at de puster godt nok. Stabilt sideleie sikrer fri luftvei. Ansiktet ligger så lavt at eventuelt oppkast renner ut av munnen. Stillingen er avløst og hindrer at den bevisstløse ruller over i en uheldig stilling. Blodtilførselen til hjernen er dårlig hos bevisstløse, men bedres når pasienten plasseres i liggende stilling.

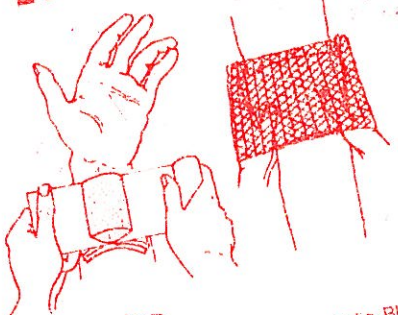


Beskytt den bevisstløse mot kulde og fuktighet ved å pakke ham inn i et teppe eller. Kontroller at åndedrettet er bra. Pasienten må ha tilsyn.

Fra „Førstehjelp i trafikken“ -tidelt NAF's trafikksikkerhetspris 1975

Førstehjelp - i trafikken

5



BLØDNINGER

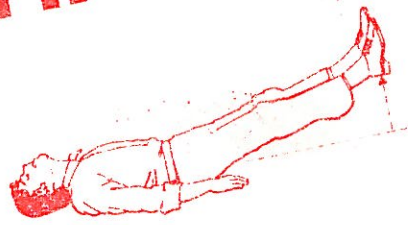
Større blødninger må stanses øyeblikkelig. Blodlapp på en liter hos en skadet voksen person er en akutt trusel mot livet. Hos barn er faregrensen langt lavere.

En skadet som blir, skal ligge, og det blødende sted holdes høyt. Bandasje velges etter skadens art og omfang. Ved kraftig blødning benyttes trykkbandasje. Ved større overflatesår benyttes en dekkbandasje, som lettvis kan holdes på plass med et elastisk bandasjenett. Om nødvendig kan begge bandasjer benyttes på samme sår.

Fra „Førstehjelp i trafikken“ -tidelt NAF's trafikksikkerhetspris 1975

Førstehjelp - i trafikken

6



SJOKK

Sjokk er nedsatt blodsirkulasjon på grunn av kraftig indre eller ytre blødning. Dette fører til utilstrekkelig blodtilførsel til viktige organer, som kan ta skade i løpet av kort tid. Derfor er sjokk en livstruende tilstand.

Pasienten har trolig sjokk hvis han er påfallende stille og apatisk, er blek og kaldsvetter. Vær oppmerksom på hvor lett det kan være å overse sjokk fordi de ytre kjennetegn ikke behøver være iøyenfallende og dramatiske.

Legg pasienten ned, og med bena høyere enn kroppen. Stans eventuelt ytre blødning. Bevar pasientens kroppstemperatur. La ham få ro. Unngå å gi ham noe å drikke.

Fra „Førstehjelp i trafikken“ -tidelt NAF's trafikksikkerhetspris 1975

Kampanjen bygger på et meget spesielt førstehjelpshefte som er utarbeidet av Stavanger-firmaet Åsmund S.Lærdal. Det handler om de få og vesentlige tingene, er lettfattelig og virker motiverende.

Rikstrygdeverket, Helsedirektoratet og alle norske forsikringsselskaper har betalt for trykning av mer enn 400 000 hefter i inneværende år. NAF og de andre bilorganisasjonene sørger for distribusjon til sine medlemmer. Trafikk-skolene vil benytte heftet i sin undervisning. Andre institusjoner og organisasjoner er også med. Pål Feiring ønsker at utrykningspolitiets folk skal dele ut heftene til trafikanter de har kontakt med.

Tiden framover vil vise om det er praktisk mulig å få istand en opprustning av førstehjelpskunnskapene i folket, på frivillig basis.

Kampanjen følges med stor interesse i mange land. Hvis den lykkes her, vil den snart gå langt ut over vårt lands grenser.

For mange er dette kanskje elementært stoff, men det skader ikke å friske på kunnskapene. Selv om kampanjen primært er rettet mot de mange bilførere, bygger førstehjelpsinformasjonen på almengyldige prinsipper. Kan du dette, vil du kunne redde liv i trafikken, på arbeidsplassen eller i hjemmet.

8

Førstehjelp - i trafikken



LEDELSE

Når det kommer flere personer tilstede, er det nødvendig med en fast ledelse, ellers vil det oppstå forvirring som hindrer effektive hjelpeiltak. Hvis «mannen i neste bil» har den nødvendige kunnskap, er det han som best kan bedømme hva som må gjøres for ambulans eller medisinsk sakkyndighet er på plass, fordi han kom først til ulykkesstedet og har den beste oversikten. Da er det han som skal sette andre til å:



Frå Førstehjelp i trafikken - tidsskrift NAF & trafikksikkerhetspris 1975

7

Førstehjelp - i trafikken



BESKYTTELSE

Gjør det så behagelig som mulig for den skadede mens du venter på ambulanse. Hindre unødige smerter. En skumplastpute fra førstehjelpsputen kan legges under ansiktet eller brukes til forsiktig polstring omkring skader som smerter.

Beskytt den skadede mot kulde og fuktighet. Dette kan du gjøre ved å pakke ham inn i patientduken. Unngå å løfte liggende i stabilt sideleie. Unngå å dekke til hode og hals.

Frå Førstehjelp i trafikken - tidsskrift NAF & trafikksikkerhetspris 1975

9

Førstehjelp - i trafikken



FLYTNING OG TRANSPORT

Alvorlige skadede skal ikke flyttes unødig. Flytning kan være nødvendig for å få gitt helt nødvendig førstehjelp, for å unngå forverring av skader, eller for å verne skadede mot nye ulykker. Flytning må alltid utføres med forsiktighet og skånsomhet. Skadede kroppsdeler må være mest mulig i ro.

En alvorlig skadet skal helst ikke kjøres til sykehuset i personbil. De fleste skader gjør det nemlig nødvendig med transport i liggende stilling, og helst i stabilt sideleie.

Frå Førstehjelp i trafikken - tidsskrift NAF & trafikksikkerhetspris 1975



termin

NORGE

8. mai TEKNISK MÖTE ("Vårsjekken") arr.: MHK-Drammen. Teknisk kontroll av medlemmenes gamle kjøretøyer hos Biltilsynet i Drammen.
15. mai FOLLO RUNDT. arr.: NVMC. Värmönstring/hyggelöp i Ås.
19. mai FAMILIE-PICNIC. arr.: MHK-Drammen. Hyggetur ut i naturen til "Badeplassen" ved Hagatjern.
22. mai DRAMMENSLÖPET 1977. arr.: MHK-Drammen. Klubbens hovedarrangement, åpent for medlemmer av MHK med kjøretøyer som er 30 år eller eldre. Konkurransen om "napp" i Rundtom Kafeteria's vandrepremie.
22. mai ÖSTFOLDLÖPET. arr.: KHK-Östfold. Turlöp i Indre Östfold, start i Askim.
25. mai TREFFPUNKT '77. arr.: MHK-Drammen. Uformell onsdagstreff for dem med tid og lyst. Møtested: (ukjent idet avisen går i trykken; detaljer siden)
4. juni LOPPEMARKED på Frysja (Oslo) arr.: NVK (Andre klubber velkomne)
5. juni VÄRMÖNSTRING. arr.: NVK.
11. juni JUBILEUMSPARADEN 1977. arr.: NVK. Veteranbilparade fra Festningsplassen til Henie-Onstad Kunstsenter, Høvik. Start kl. 11
12. juni KRAGS MINNELÖP, Nationalteatret-Frognerstretten. arr.: NVK
15. juni TREFFPUNKT '77. arr.: MHK-Drammen.
- 11.-25. juni "SONJAS CORD... OG ANDRE AUTOMOBILER" Veteranbilutstilling på Henie-Onstad Kunstsenter, Høvik. arr.: NVK
- 17.-19. juni GRENSETREFF '77, Sundvolden. arr.: NAMK
18. juni AURSUNDEN RUNDT. arr.: NVMC. Mc-löp i traktene rundt Røros.
19. juni Klubbblöp i Fredrikstad. arr.: KHK-Östfold (Löpet er åpent kun for medlemmer.) Start i Gamlebyen.
- 25.-26. juni ST.HANS-UTFLUKT. arr.: MHK-Drammen. (detaljer i Motorhistorikeren no. 6)
2. juli SKOGLÖPET. arr.: NVMC. Klubbens storlöp med dansk-svensk-norsk landskamp. Årets löp går på Hamar.
2. juli "RENA-SÄLEN". Et 150 km. langt veteranbilrally fra Norge til Sälen i Sverige. Start fra Rena 2. juli kl. 9.00
6. juli TREFFPUNKT '77. arr.: MHK-Drammen.
- 8.-10. juli Camping-rundtur Numedal-Hallingdal-Sigdal (fortrinnsvis med gamle biler og motorsykler) Eventuelt en "gjestevisitt" på HALLINGMARKEN i Nesbyen lördag 9. arr.: MHK-Drammen. (Detaljer om turen senere)
3. august TREFFPUNKT '77. arr.: MHK-Drammen.
21. august LIERDALEN RUNDT. arr.: MHK-Drammen. Veteranbil/mc-löp i Lier, åpent for deltagelse fra andre klubber. (Innbydelse med detaljer senere)

- 27.-28. august LILLEHAMMERLÖPET. Billöp i Lillehammerdistriktet, åpent for deltagelse med motorsykler. arr.: LVK
- 27.-28. august TROLL-RALLY, Kviteseid i Telemark. arr.: NCEK. Norges største motorsykkeltreff (i fjor deltok over 1500)
4. september SANDVIGEN-SUNDVOLDEN. arr. NVK

Forkortelsene for arrangørklubbene er følgende:

- KHK-Østfold: Kjoretøyhistorisk Klubb, Østfold,
- LVK : Lillehammer Veteranvogn Klubb
- MHK-Drammen: Motorhistorisk Klubb, Drammen
- NAMK : Norsk A-Modell Klubb
- NVK : Norsk Veteranvogn Klubb
- NVMC : Norsk Veteran Motorsykkel Club

LISTEN OFFENTLIGGJØRES UTEN ANSVAR FOR EVENTUELLE FEIL ELLER ENDRINGER !

UTLANDET

MAI

- 7. Skrovensborg-marknaden, Huddinge (Sverige). vanlig veteranmarknad.
- 6.- 8. Rheinlandfahrt der LG Rheinland (Tyskland). arr.: Deutscher Automobilveteranen Club (DAVC)
- 6.- 9. Rally Landesgruppe Südbaden. (Tyskland). arr.: Deutscher Automobilveteranen Club (DAVC).
- 7.- 8. Historic Vehicle Silver Jubilee Tribute. (England). Rolls-Royce-kavalkade fra Ascot til Windsor. Ca. 1000 historiske kjøretøyer deltar.
- 7.- 8. Rally Siegen. (Tyskland). arr.: ASC, Landesgruppe Siegen, Westfalen.
- 7.- 8. Veteran-racer, sportsvogn- og mc-rally, Hockenheimring (Tyskland).
- 7.- 8. Spring Rally (Irland). arr.: Irish Veteran and Vintage Car Club. (IVVCC)
- 7.- 8. 50enario della Mille Miglia, (Italia). arr.: Automotoclub Storico Italiano (ASI).
- 7. Veteranmarknad i Höör, Skåne (Sverige). arr.: Motorhist. Klubben, Skåne
- 8. Vårally i Höör, Skåne (Sverige). arr.: Motorhistoriska Klubben i Skåne.
- 8. Vårbilparad i Stockholm (Sverige). arr.: KAK / "EXPRESSEN"
- 14. Fyrismarknaden, Uppsala (Sverige). arr.: Automobilhist. Klubben, Uppland
- 14. Marknad v/Contactus, Kolmården Djurpark (Sverige) arr.: NVEK, Norrköping
- 15. Jubileumsparad f/GM-bilar 1900-60, Stockholm (Sverige) arr.: GM / AHK
- 15. Rally i Surahammar (Sverige) arr.: Aros Motorveteraner, Västerås
- 15. "Himmerlands-tur". Jylland (Danmark)
- 13.-15. Rally Esslingen der LG Süd-West (Tyskland). arr.: DAVC
- 19. "Gröna träffen" i Östra Sönnarslöv, Skåne (Sverige). arr.: MHK i Skåne
- 19.-21. Rally Skagen, (Danmark) mc-rally. arr.: Danmarks Veteran-Motorcykleklub
- 19.-22. FIVA-rally i Tyskland, Rhein-Ruhr.
- 19.-22. Randonnee Wareme-Mons Fécamp & retur. (Belgia), arr.: VCC, Belgia
- 19.-22. 2. Raid Ciney-Sémur en Auxois & retur. (Belgia). arr.: VCC, Belgia
- 20.-21. STOR VETERANMARKNAD I VÄRMLAND (Sverige)
- 21. Lastebilrally Stockholm-Södertälje (Sverige). arr.: Sv. Lasttrafikmuseet
- 21.-22. 3. Veteranrally Solitudeprisen (Tyskl.) arr.: Sportfahrerclub, Württ.
- 21.-22. Nordbay Veteranen Rally (Tyskl.) Neuenkirchen am Brandt.
- 23.-31. FIVA's 15. Gran Premiorally (Spania)
- 27.-28. 4. Rally d'Anvers (Belgia). arr.: VCC, Belgia
- 28.-29. "Som i gamla goda tider", Uppsala (Sverige). arr.: MHK, Upplandsektionen
- 28.-29. BVDM-rallyet, Xanten (Tyskland)
- 28.-29. Mercedestreff i Ladenburg (Tyskland) arr.: MSC, Deutschland
- 27.-30. Austria Trophy (Österrike). arr.: Automobil-Veteranen-Club Austria (AVCA)
- 29. Stockholm-Uppsala-Stockholm-rally f/"riktig gamla bilar", (Sverige) -AHK

30/5 - 5/6: TT-uken på Isle of Man (England) . Mc-löp

- JUNI
- 3.- 6. Rally Garmisch Partenkirchen der LG O'Bayern (Tyskland) arr.: DAVC
 - 11.-12. 2. veteranrally rundt "Hahnenkamm" (Tyskland)
 - 11.-12. Solvändan. Ölandsrallyt (Sverige). arr.: MHK, Kalmar
 - 12. Tolvskillingsrallyt v/Backaskögs Slott, Kristianstad (Sverige)
 - 12. DKW-rally Eskilstuna-Hallstahammar (Sverige) arr.: Svenska DKW-ringen
 - 17.-19. "Rund um Mainz" (Tyskland) arr.: DAVC
 - 18. Västerdalsträffen i Dala-Floda (Sverige) arr.: AHK
 - 18. Vikingarallyt i Ljungby (Sverige) arr.: AHK
 - 18.-19. "Jyllandsløpet" (Danmark) arr.: DVM, Danmark
 - 18.-26. Schweizer Alpenfahrt (Schweiz) arr.: Schweizer Motorveteranen Club
 - 24.-26. 7. Luxembourg-tur for veteraner (FIVA)
 - 25.-26. JAC-rallyet, Ingolstadt (Tyskland) arr.: Ingolstädter Auto-Club
 - 26. Veteranbilutflykt till Gysinge Bilmuseum (Sverige) arr.: AHK, Gävle
 - 26. Limfjords-löpet. Jylland (Danmark)
- JULI
- 2.- 3. "The 5th International Lolland-Falster" (Danmark) arr.: AVCD
 - 2.- 3. Bornholm Runt. (Sverige) arr.: Motorhistoriska Klubben i Skåne
 - 2. Bothniarallyt i Finland. arr.: Jakobstadnejdens Veteranbilsällskap
 - 2.- 3. Circuits des Ardennes a Bastogne (Belgia) arr.: VCC, Belgia
 - 8.-10. Veteranvognløp (England). arr.: VCCGB v/London Section
 - 9.-10. FIVA's "Gordon-Bennet Memorial" (Irland)
 - 10. 7. Dalslandrallyt (Sverige) arr.: Åmål's Hembygdsförening
 - 15.-24. FIVA's internasjonale Rally de Vigo (Spania)
 - 17.-21. "Pageant of Motoring", Lindsfield (England)
 - 23.-24. Veteranvognløp (England). arr.: VCCGB v/ Midland Section
 - 23.-24. "VM-rally". Anderstorp (Sverige). Veteranløp for mc eldre enn 1939, 70 km. langt m/oppvisningskjøring. Kjøres i samband med GP for motorsykler. arr.: Finvendingarna, Anderstorp
 - 30. AHK's Bugattisektion (Sverige) besøker Allan Söderström i Malmö
- AUGUST
- 6.- 7. Egeskovløpet. Fyn (Danmark) Mc-löp (för 1939) arr.: DVM, Danmark
 - 13.-14. 10.de Rally Ourthe et Meuse a Liege (Belgia) arr.: VCC, Belgia
 - 20. Veteranmarknad hos Tage Berglund, Överhärde, Valbo (Sverige)
 - 26.-28. W.Seelmaier Gedächtnisfahrt (Österrike) arr.: Öster.Motorvet. Verb.
 - 27. Skoklosterløpet (Sverige)
- SEPTEMBER
- 2.- 4. 20.de Rallye de Flandres a Ostende (Belgia) arr.: VCC, Belgia
 - 3. Veterania Faringe (Sverige)
 - 4. Rally i Växsjö (Sverige)
 - 3.-10. Internasjonalt veteranbilrally Tatrafjellene-Ostrava (Tsjekkoslovakia). Inntil 750 km. langt, for biler för 1941 (sportsvogner för 1956). arr.: VCC, Ostrava
 - 11. Flauenskjold-löpet. v/Fredrikshavn (Danmark)
 - 10.-11. 2. Oldtimer Grand Prix in Salzburg (Österrike) arr.: Öst.Motorveteranen Verband
 - 24.-25. Lövfaldslöbet. Bil- og mc-löp på Sjælland, årg. för 1939. arr.: DVM, Danmark

Ja, så langt om sommerterminens löpsarrangementer. Fullstendig kan en slik liste aldri bli, da skulle den i såfall fylle en temmelig tykk bok. La oss håpe at det når det gjelder de norske arrangementene ikke blir alt for mange avvik fra de oppførte datoer; erfaringsmessig vet vi at det nesten alltid skjer at arrangementer blir avlyst eller lagt til andre datoer enn først planlagt.

- x x x x x x x x x x x x x -

Oppslutningen omkring bussturen til Karlstad i week-end'en 23-24. april innfridde ikke forventningene i fullt monn, noe som nok i vesentlig grad "turoperatørens" svikt m.h.t. til opplegg og informasjon må bære ansvaret for.

Det hele rettet seg imidlertid på aprilmötet, hvor Arne Chr. Karlson

stilte buss og sjåfør til disposisjon og sa seg villig til å forestå transportoppdraget. Nå ble det jo i seneste laget å nå ut med bekjentgjørelse om turen, da dette mötet (som foregikk midt i påskeuken) dessuten hadde relativt få tilstedeværende.

Allikevel, tur ble det, og da bussen trillet avsted fra Börsen i Drammen lørdag kl. 13.15 hadde 18 mann -inklusive sjåføren, Ingar Olsen- inntatt sine plasser. Det hadde vært plass til ytterligere et par-og-tyve....

Godværet vi var velsignet med ved avreisen avtok etterhvert som vi rullet östover, og ble avløst av gråvær med regn og sluddbyger. De 28 milene gikk radig unna, bare avbrutt av etpar pauser. Da vi i kveldingen ankom den värmland'ske hovedstad -Karlstad- og etablerte oss på det moderne og innbydende Esso Motor Hotell, smakte det fortreffelig med aftensmat.

Kort tid etter ankomsten dukket Eric Löfberg opp på hotellet, "bevåpnet" med fremviser og slides. Etter en kort presentasjon av seg og sin virksomhet, ga han i et times kåseri og ledsaget av en rekke fargelysbilder et lite inntrykk av hva som finnes av veteranbiler; tiden tillot ham bare å vise et örlite utvalg av den store veteranbilpark som finnes i Sverige.

Senere på kvelden viet de fleste en viss oppmerksomhet på å utforske det som måtte finnes av natteliv i Karlstad, noe som avstedkom varierende erfaringer...

De fleste var allikevel på bena for å innta sin frokost ved åtte-halvni-tiden söndag morgen, en dag som opprant med minst like surt og grått vær som den foregående. Og allerede klokken 10 ankom atter Eric L. opp på hotellet, denne gang for å "guide" reiseselskapet rundt i byen og omegnen.

Vi startet i Nygatan, hvor Eric hadde sin egen enorme 1937 Packard "garagerad" sammen med bl.a. en miserabel Austin Seven og en mc (var det ikke en Matchless..?).

Neste stopp var hos Eric Johansson, -innehaveren av firma "Ugnslackeringar", og spesialist på s.k. "ådring" (maling av imitert tre på dashbord, vindusrammer etc). I hans lyse og velutstyrte verksted befant det seg en fin samling motorkjøretöyer oppstallet: En Ford

B 1932 2-s. cabriolet m/svigermorsete; -en Chevrolet Standard 1933 2-s. coupe m/svigermorsete; - en MG 1937 åpen 2-s. sportsvogn; -en Opel Kapitän sedan fra 1939, og en Chevrolet 4-d. sedan fra 1953, gått kun 1300 mil og i uvanlig fin originalstand. Dessuten et par-tre motorsykler.

Deretter ble kursen satt nordover og ut av byen, et par mils kjøring til Kil. Her bodde et par "killar" med hver sine fine biler, -henholdsvis en Marquette 1929 4-dörs sedan med 8000 mil "på klokka", og i uvanlig fin originalstand, samt en sjelden MG 1937, -en stor, åpen 5-seter med typebetegnelsen WA i langt fremskredet restaurert tilstand; visstnok Sveriges eneste ek-

Pilegrimsferd til

KARLSTAD



emplar av arten. Om de bilene vi til da hadde sett var representative for Sveriges veteranbilpark, så er den gedigen...

Vi returnerte så til Karlstad for en bit mat, og da neste post på programmet nå var visitt i Eric's "magasin", lot forventningene seg vanskelig skjule...

Pilegrimer som ankommer Mekka er neppe mer ivrige enn de atten nordmennene som seg av bussen ved hovedmagasinet. Dørene ble slått opp, og bugnende stabler av deler åpenbarte seg fra gulvet til langt oppover mot mønet.

Og Eric, -denne joviale "medel-Svensson" hvis profesjon og livsverk gjennom en halv menneskealder har vært å ta hånd om det han har rådd med av deler, solgte villig av sitt forråd. Ingen ågerkarl er han heller, prisene er moderate, og i hans "fack", "låder" og reoler finnes en ubegripelig mengde; -et virkelig skattkammer for en sökende veteranbilmann, og mye ble etter-

hverst stuet inn i bussens bagasjerom.

To-tre timer i et slikt paradisi er i minste laget, og det er all grunn til å formode at mange akter å gjøre en ny Karlstad-tur senere. (Magasinet skal flyttes til sommeren, kunne Eric fortelle; -han har nå definitivt fått klarsignal for kjøpet av Dejefors herregård nord for Karlstad, og kan da få samlet all sin virksomhet (bolig, kontor for Svenska Veteranbilklubben, redaksjon for Autoveteranen/Autopionjären, samt delelager) på ett sted)

Det nåværende hovedmagasinet er idag så overlesset at det er noe av en prestasjon å komme til overalt når bortimot et snes ivrige "jegere" er løs samtidig.

Særlig "fotovennlige" er heller ikke lokalene; undertegnede skulle gjerne ha det objektiv som makter å fange inn alt, men det er ennå ikke konstruert... Det finnes vel heller ingen trykkteknikk som er istand til å gjengi de mange detaljer i slike "magasinbilder".

Det ble også tid til å inspisere et annet magasin, som hovedsaklig inneholdt større ting som biler, motor- og trå-sykler, dekk, karosserideler, gamle bensinpumper, gengas-aggregater etc. Også her ble det gjort "affærer"; med Oddleif Kvålseth's kjøp av et par kuriøse mc-motorer som den mest bemerkelsesverdige.

Tilbake i Karlstad tok vi farvel med Eric, og kurs ble stukket ut mot "norska gränsen". Stemningen ble etterhvert nokså løftet, spesielt i den bakre del av bussen, hvor det fremdeles var noe igjen av "nisten".

Tekniske vanske skulle imidlertid skaffe oss en uforutsett forsinkelse på halsen: -like för Årjäng fikk en vifterem "kollaps" og vi mistet ladestrømmen. Det hanglet og gikk til Årjäng, hvor "mekanikergruppen" etter iherdig innsats og etter å ha prøvet utallige remmer, tilslutt klarte å improvisere en løsning.

Og på slaget 23.30 var "pilegimene" atter tilbake i Drammen.....

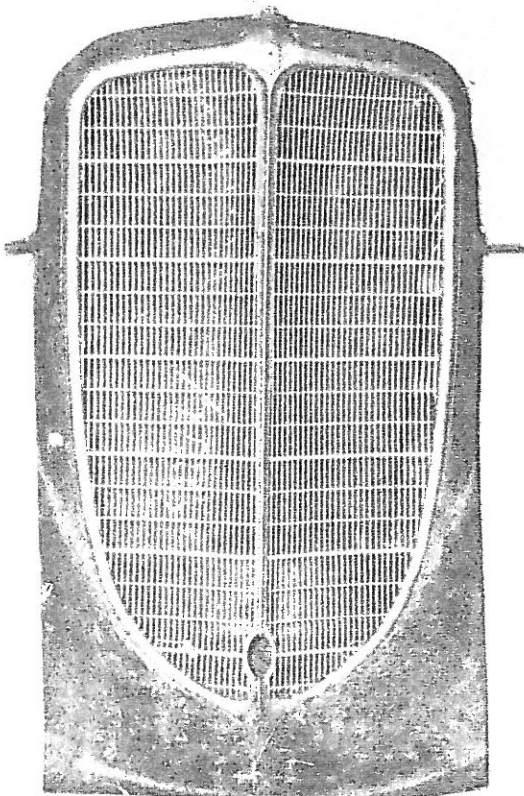
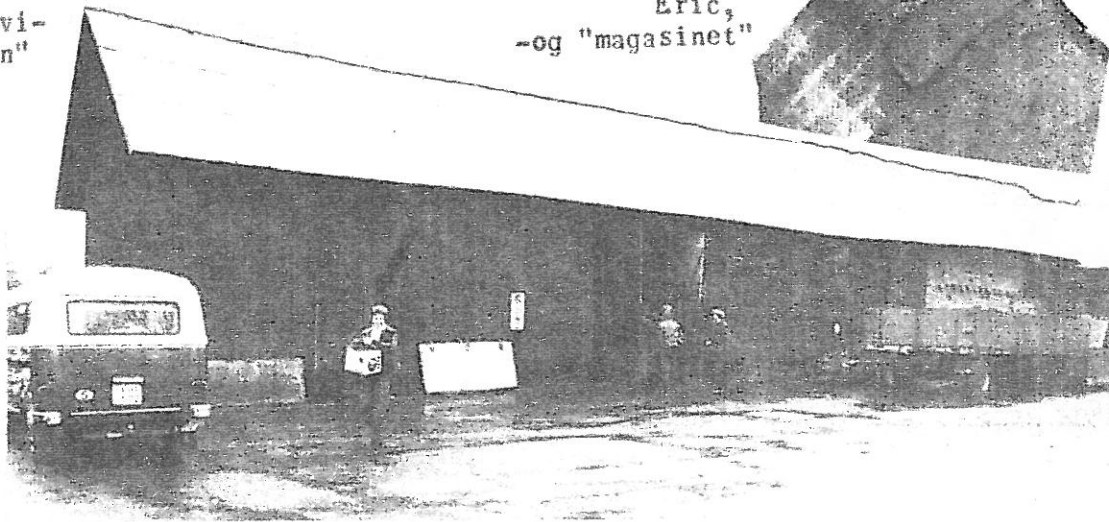
Ö.L.

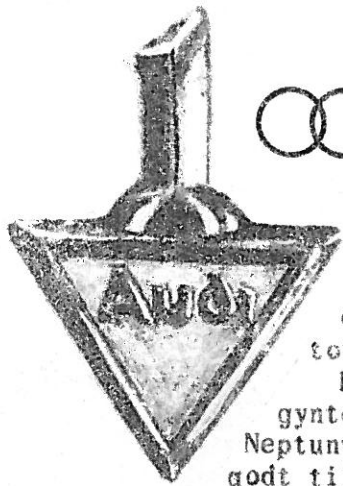
En prektig radiatorgrill til Gustav Wilhelmsen's 1935 Nash.

(flere bilder på side 21)



Eric,
-og "magasinet"





Audi

Historien om Audi starter i 1909, da fabrikken ble grunnlagt og den første Audi-vogn så dagens lys. For å belyse bakgrunnen for dette bilmerket, er det nødvendig å gå ennå noen år bakover i historien.

Det hele begynte i 1888, da den dengang 20-årige August Horch begynte på et kort ingeniørstudium. Etter bestått eksamen havnet han på Neptunverftet i Rostock, hvor han etter alt å dømme ikke fant seg alt for godt tilrette, for etter kort tid kom han til Benz & Co. Her gikk det atskillig bedre: allerede etter 3 måneder hadde Horch avansert til driftsleder.

Nå var August Horch kommet i sitt rette element, og ble en av sin sjefs beste medarbeidere. Det var derfor meget motvillig at Carl Benz i 1899 tok avskjed med den unge ingeniøren, som da ville etablere sitt eget firma.

Året etter var hans første selvkonstruerte bil en realitet. Den var utstyrt med en vannavkjølt motor som utviklet 5 hk, og hadde som den første tyske bil kraftoverføring til bakhjulene via en kardangaksel. Horch var imidlertid ikke fornøyd med modellen, så han gikk straks igang med å utvikle nye modeller.

I 1901 flyttet firma August Horch & Compagnie til Reichenbach i Sachsen, og kort etter presenterte fabrikken en bil med sensasjonelle nyheter: Hengende ventiler og lysbuetening, som ble utviklet i samarbeide med Robert Bosch. Horch's vogner ble snart kjent som pålitelige, med eksemplarisk presisjon og høy teknisk standard. De 2- og 4-sylindrede modellene solgte godt, og produksjonskapasiteten ble snart for liten slik at man måtte se seg om etter nye og større lokaler. Atter en gang var fabrikken på flyttefot, og denne gang ble Zwickau den nye adressen.

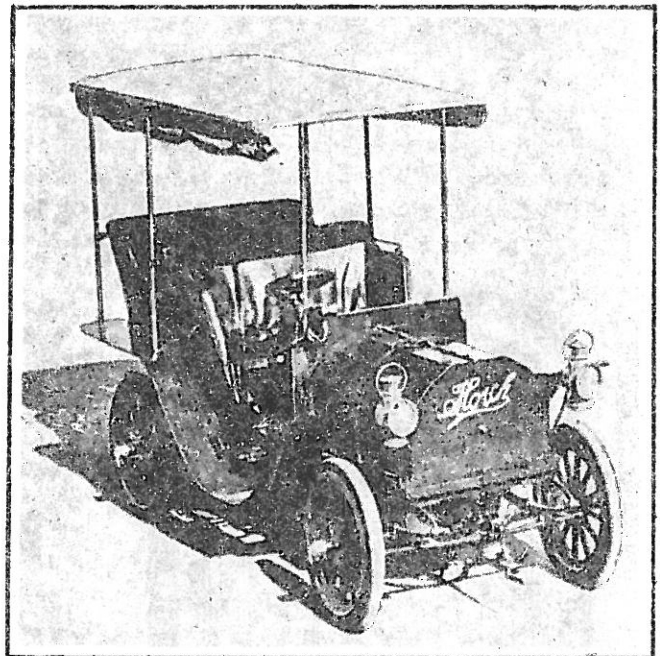
Her kom en ny større modell med ca. 40 hk til verden. Fra de to fabrikkene ble hundrevis av Horch-biler sendt ut på markedet, og overalt på Europas racerbaner feiret de store triumfer som i stor grad bidro til å øke salget.

I 1909 oppsto det imidlertid alvorlige uoverensstemmelser mellom Horch og hans økonomiske garantister, og det endte med at Horch forlot firmaet for påny å starte for seg selv. Han førte en rekke rettssaker om retten til å benytte navnet "Horch-Werke", men den teknisk

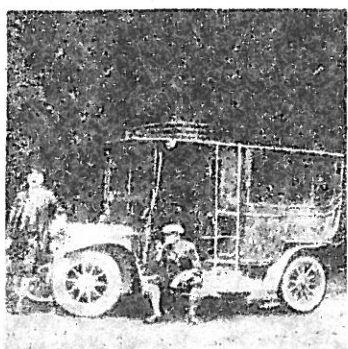
høyt begavede August Horch måtte i denne forbindelsen melde pass overfor de spissfindige juristene, og tapte rettssakene.

Han hadde heldigvis en sønn som terpet latinske verb, og han fant ut at det latinske ordet for "Horch" (høre) nettopp var "Audi", og bidro dermed til at et nytt bilmerke kunne bæres til dåpen.

Allerede i 1909 forlot de første Audi-bilene den nye fabrikken. På langdistanseløp, og i alpeløpene ble Audi etterhvert et begrep, - det var en kraftig, pålitelig vogn som tok hjem den ene seier etter den andre. Tre år i trekk vant de det østerrikske alpeløp, et løp som datidens bilfabrikker satset meget på å vinne.



August Horch's første serievogn, bygget omkring 1905-06 i Zwickau.

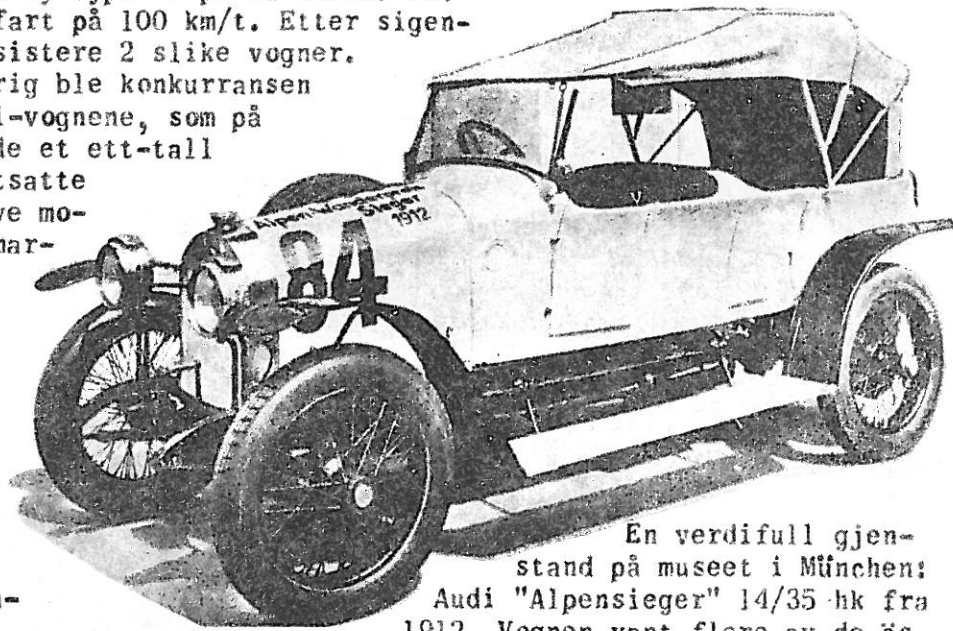


Horch 6-cyl. fra 1910. Motor på 65 hk. ga en fart på 100 km/t.

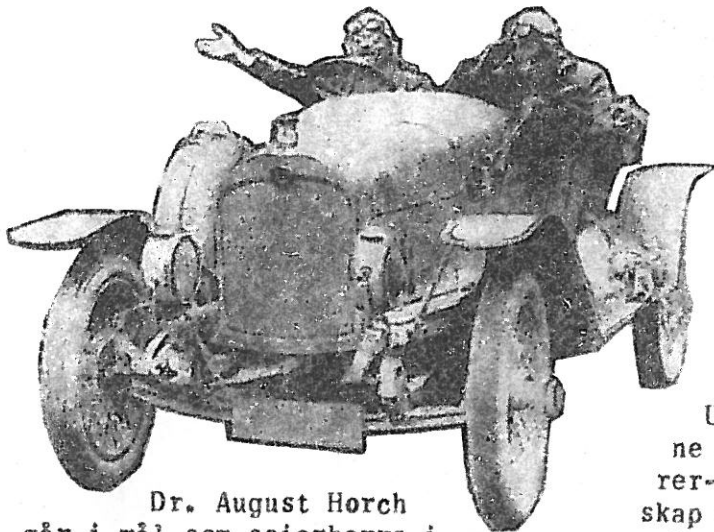
I 1913 sendte fabrikken en ny type ut på markedet. Det var 14/38, som hadde en toppfart på 100 km/t. Etter sigende skal det den dag i dag eksistere 2 slike vogner.

Etter den første verdenskrig ble konkurransen sterkere for de elegante Audi-vognene, som på toppen av radiatorløkka hadde et ett-tall som "varemerke". Men man fortsatte ufortrødent utviklingen av nye modeller, og sendte type M på markedet, utstyrt med en 6-syl. motor på 70 hk. Bilen hadde hydrauliske bremses, -nøe helt nytt dengang-, og et elegant strømlinjeformet karosseri. Dette var i 1923, og bilen var forbeholdt de virkelig pengesterke kjøpere; prisen lå fra 28.000 mark og opp til 35.000. I 1928 kom en 8-sylindret versjon av denne modellen.

Før sent gikk det opp for Horch at dette var en feilaktig modellpolitikk, som var en sterkt medvirkende årsak til at Audi-fabrikken i begynnelsen



En verdifull gjenstand på museet i München: Audi "Alpensieger" 14/35-hk fra 1912. Vognen vant flere av de østerrikske alpeløp med August Horch, Graumüller og Lange Sieger bak rattet.

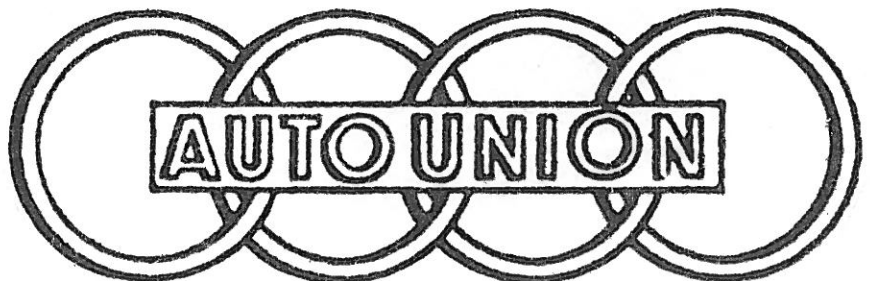


Dr. August Horch går i mål som seierherre i Mount Katschberg-rallyet i 1914.

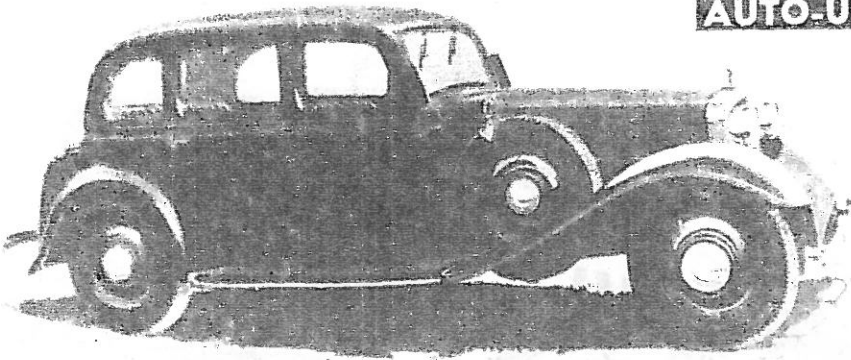
Ilsammen over 20.000 ansatte hadde overlevd den økonomiske krisen i begynnelsen av 30-årene.

I det nye Auto-Union ble rollene godt fordelt. Zschopauer Motorenwerke bygget den robuste lille DKW med forhjulstrekk og totaktsmotor, som hadde vunnet mange tilhengere og som nå ble produsert i store serier. I Horch-fabrikken ble konsernets flaggskip til; her hadde man tradisjoner å ta vare på, - den første V8-motor ble presentert allerede i 1924. På Wanderer-fabrikken fulgte man opp sitt ry, nemlig å bygge gode mellomklassevogner, mens man hos Audi spesialiserte seg på hurtige vogner med forhjulsdrift. Som nyeste konstruksjon benyttet man i 1932 en 40 hk motor konstruert av Dr. Porsche, en motor som i de kommende år skulle vinne berømmelse for fremragende og pålitelig konstruksjon.

Konsernet med de fire ringene som sitt symbol begynte å vinne fotfeste overalt i verden, og da den første Auto Union racer-vogn viste seg i 1934 og vant en rekke internasjonale triumfer, førte den August Horch's tradisjoner fra århundreskiftet videre.

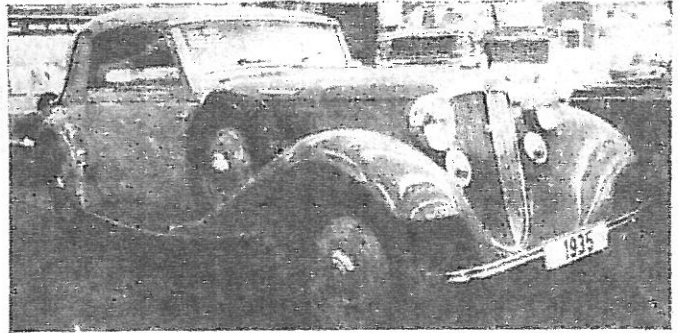


AUTO-UNION AUDI



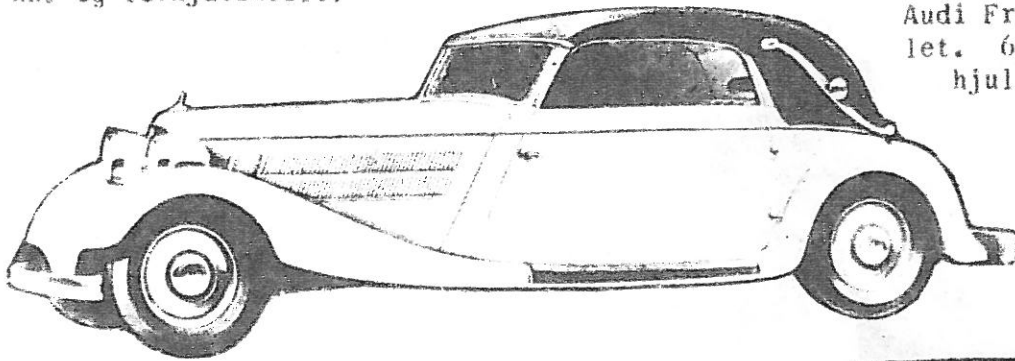
Audi Front 1934. Fabrikkens andre forhjulsdrevne modell. Motoren var bygget av Wanderer, - en 6-cyl. rekkemotor med 70 mm boring og 85 mm slaglengde (1963 ccm.) som utviklet 40 hk ved 3500 o/min. Toppventiler og 7-lagret veivaksel, Solex fallforgasser og 12 v. el-anlegg.

Videre hadde 1934-modellen 4-trinns gearkasse med to synkroniserte gear. Det fantes 2 ulike akselavstander, 3050 og 3100 mm., sporvidden var 1350 mm, og limousinemodellen veide 1300 kg. Toppfarten var oppgitt til ca. 100 km/t.



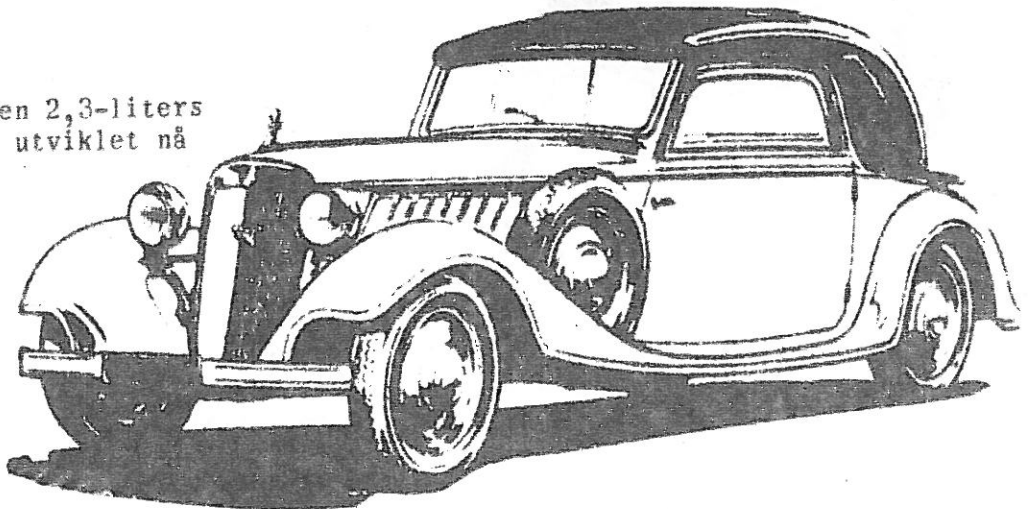
Audi Sports Cabriolet 1936 (nedenfor) hadde en 2,3-liters 6-syl. motor på 50 hk. og forhjulsdrift.

Bildet ovenfor viser en Audi Front 1935 cabriolet. 6-cyl. motor, forhjulsdrift.



I 1937 var effekten i den 2,3-liters 6-cyl. motoren øket, og utviklet nå 55 hk. (Tilhøyre)

Audi



I 1938 kom nok en ny modell (bildet tilvenstre). Den kunne fås både som limousinemodell og som cabriolet (Gläser). Motoren var nå en 6-cyl. 3,2 liters gigant som utviklet 75 hk v/ 3000 o/min. m/ overliggende kamaksel og andre finesser. Fabrikken hadde nå forlatt forhjulsdriften til fordel for den mer konvensjonelle bakhjulsdrift.

Audi

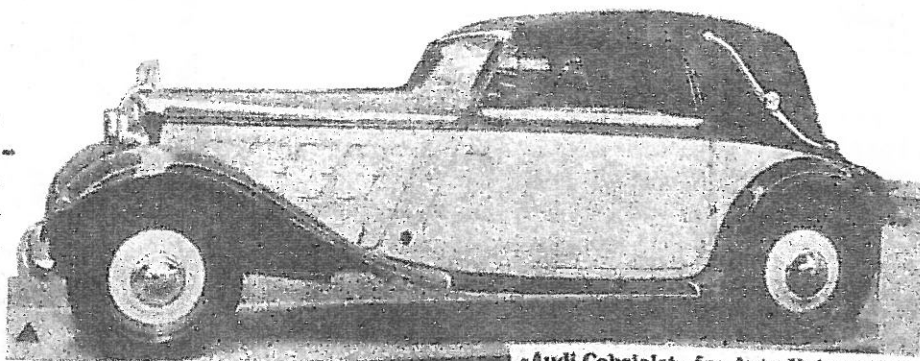
Året 1939 ble en dramatisk sorti for det "gamle" Audimerket; utbruddet av den 2. verdenskrig førte til at produksjonen av personbiler opphørte, og verkstedkapasiteten ble utnyttet til fabrikasjon av krigsmateriell.

Av de ytterst få gjenlevende Audi'er fra 1939, har MOTORHISTORIKEREN's redaktør sikret seg ett eksemplar; en 2-dørs 5-seter "Gläsercabriolet", maken til de nedenfor avbildede. Den har en 6-sylindret motor på 3281 ccm som ved 3000 o/min. utvikler 75 hk. Overliggende kamaksel, Solex forgasser, oljetemperaturmåler, automatisk radiatorsjalusi, 4-trinns fullsynkronisert gearkasse og ekte skinnseter er noen av bilens finesser. Toppfarten er oppgitt til 130 km/t, og bensintanken rommer 70 liter, hvilket skulle rekke til en kjøretur på drøye 40 mil.

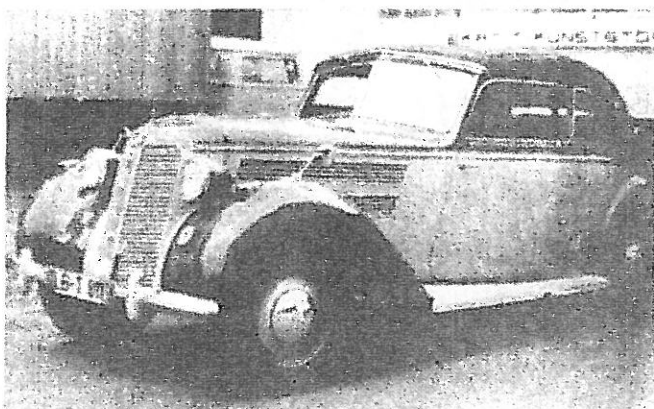
Såvel for- som bakhjul er avfjæret ved tverrliggende $\frac{1}{2}$ -elliptisk bladfjærer. Bilen har i motsetning til de tidligere modeller bakhjulsdrift.

Det er en stor og bastant bil. Akselavstanden er 3,10 m; sporvidden er 1,435 m, og bilens totale lengde er 4,90 m. I cabrioletversjon veier den "i driftsferdig stand" 1665 kg.

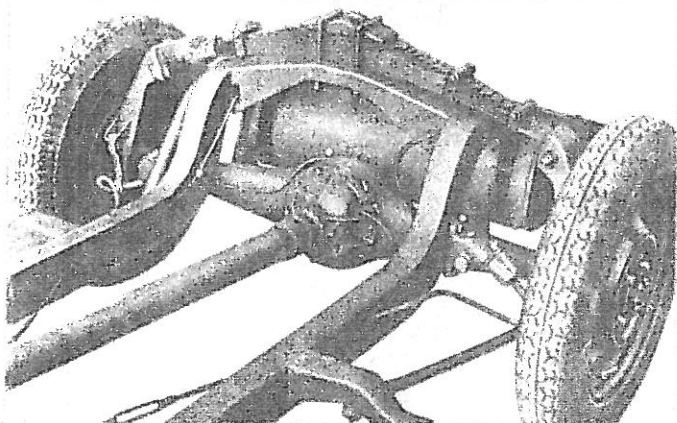
Som det sømmer seg en vogn av denne klasse, er den dessuten utstyrt med centralsmøring, slik at alle chassisets vitale deler kan tilføres smøreol-



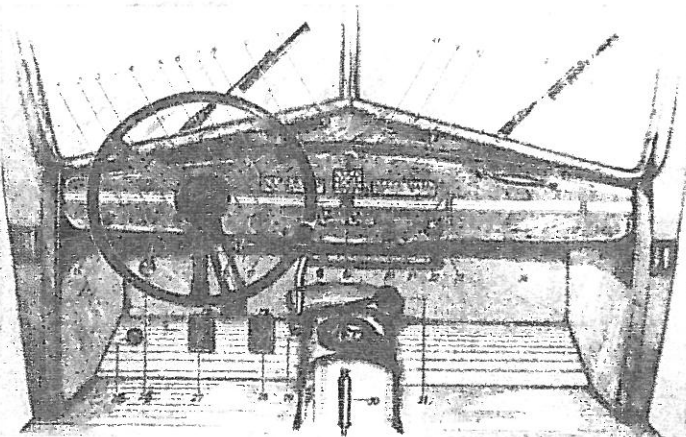
«Audi-Cabriolet» fra Auto Union i 1938.



1939 Audi med "Gläser"-karosseri.



Karakteristisk bakhjulsoppheng på Audi's 1939-modell.



Interiør, Audi 1939

ved et trykk på en pedal inne i bilen.

Siden red. er personlig interessert i alt som vedrører Audi-merket fra før krigen, er jeg takknemlig for alt som omfatter merket: -Teknisk informasjon, brosjyrer, annonser, fotos, avisutklipp og så videre. (Gjerne lån for kopiering)



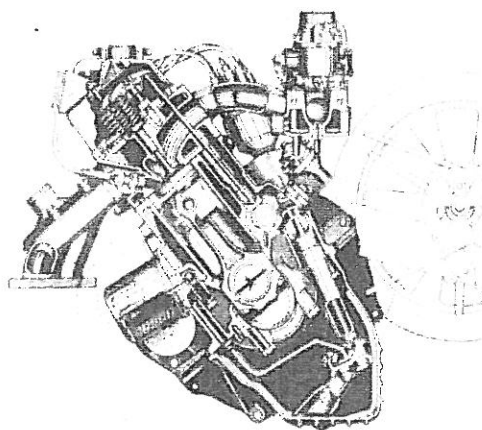
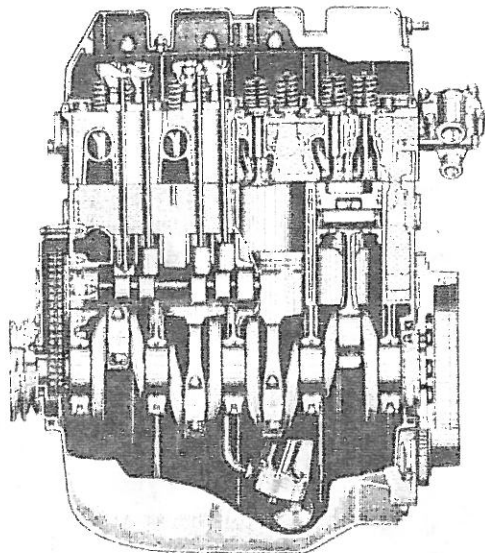
Den 2. verdenskrig var hard for Auto-Union, og det var bare DKW som overlevde som merke. Hos Audi og Horch ble produksjonen naturlig nok omlagt til å gjelde krigsmateriell, men da kapitulasjonen kom i 1945 var det definitivt forbi. Audi-Werke AG opphørte da russerne i 1945 besatte Sachsen.

Men allerede i 1949 ble Auto-Union reetablert, og kort etter var produksjonen igang i den nye fabrikken i Ingolstadt, som hadde 4500 ansatte. I 1950 laget man her 24.000 motorsykler og 6.800 varebiler av merket DKW.

Samme år startet også produksjonen av per-



Audi 72 fra 1965.



Motoren i den første etterkrigs-Audi'en (1965). Den var plassert med en helling på 40° for å spare plass og motvirke svingninger fra karosseriet. Boringen var 80 mm, slaglengden 84,4 mm, som ga et sylindervolum på 1696 ccm. Kompressjonen var så høy som 11,2:1, og ytelsen 72 DIN-hk. Bak utviklingen av motoren sto de tekniske ekspertene ved Daimler Benz AG.

sonbiler i ledige fabrikklokaler i Düsseldorf; først kom modellen DKW "Meisterklasse" (1950-54) fulgt av "Sonderklasse" (1953-55).

I 1958 overtok Daimler Benz AG de fleste aksjene i Auto-Union. Samtidig opphørte all motorsykelproduksjon, og rettighetene ble solgt. I 1964 fant man å øke aksjekapitalen fra 80 mill. D-mark til 160 mill. D-mark, og Volkswagenwerk AG i Wolfsburg kjøpte alle de nye aksjene, og samtidig også Daimler Benz' aksjeandel. Med ett slag satt altså VW med aksjemajoriteten i Auto-Union.

Produktutviklingen førte til at Audi-navnet i september 1965 atter kom på folks lepper. Da presenterte nemlig Auto-Union en ny modell på bilutstillingen i Frankfurt; lansert under navnet "Audi 72". Dermed var det legendariske merket atter gjenoppstått, dog i en helt annen versjon enn sin forgjenger. Men allikevel, ringen var på en måte sluttet.

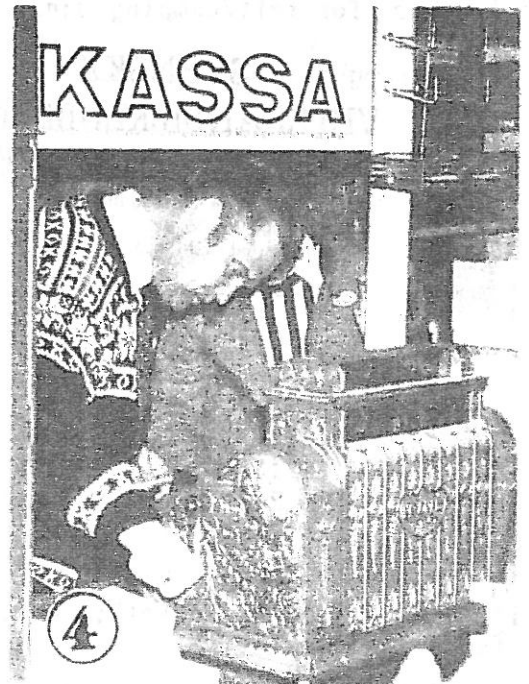
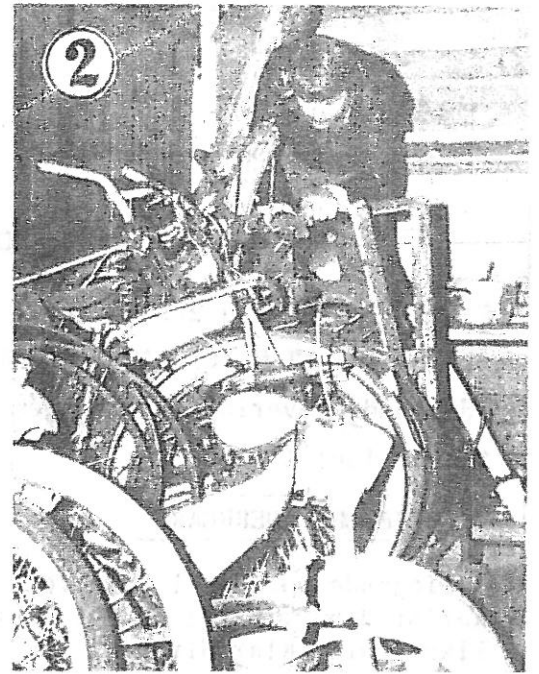
I 1969, som var et godt år for tysk bilindustri med 3,3 mill. produserte biler hvorav 55 % gikk for eksport, var allikevel konkurransen hard. Den som ville være med, måtte satse stort. Tidlig på året kom det til endelig beslutning om en fusjon mellom Auto Union GmbH og NSU Motorenwerke AG. Og 21. august 1969 var sammenslutningen et faktum. Det nye selskapet fikk navnet AUDI NSU AUTO UNION AG, og Volkswagenwerk fikk ved fusjonen 59,5 % av aksjekapitalen i det nye selskapet og således den fulle styringsrett i firmaet. Tydeligvis hviler det nåværende "Audi"-merket på et bunnsolid grunnlag.



(Stoffet til denne artikkelen er samlet og bearbeidet av Öivind Langeland)

KARLSTAD - TUREN.....

(forts. fra side 15)



BILDENE:

1. Björn "SS" Nilsen viser MOTOPHISTORIKEREN's utsendte sin fangst.
2. Oddleif lar seg ikke styre når han v rer noe med to hjul....
3. Selskapet meddeler sitt delebehov for Eric Löfberg.
4. Alf Bryhn inspiserer et National kassaregister, som kommer fra Norge.

SISTE:

«Treffpunkt»

Frode Holm kommer "halsende" innom i ellevte time og meddeler at  rets "TREFFPUNKT" er lagt til onsdagskvelder fra kl. 18 og utover. Samtlige avvikles på samme sted, nemlig på ENGERSAND FRIAREALE v/Drammensfjorden, like utenfor den tidligere SIPOREX-fabrikken på Gullaug. Treffpunkt-datoene er som følger-:

ONSDAG 25. MAI
ONSDAG 15. JUNI

ONSDAG 6. JULI
ONSDAG 3. AUGUST

VETERANMARKNAD

Fredag 21./Lørdag 22. mai 1977
arrangeres STOR VETERAN-MARKNAD i
Värmland (Sverige). Arrangemen-
tet er lagt til

DEJEFORS HERRGÅRD

beliggende ca. 3 mil nord for
Karlstad på riksvei 62 mot Hagfors,
like inntil Klaraälven.

Overnattingsmuligheter, samt god
plass for telt/campingvogn.

arrangør: SVENSKA
VETERANBILKLUBBEN

Klubbens postadress: Box 485, 651 08 KARLSTAD
Redaktionens adress: Nygatan 24 A, KARLSTAD
Telefoner: Redaktion 054-18 15 10 - 11 26 27
Lager 054-364 80
E. Löfberg, bostad 0554/151 10

Internasjonal veteranbilauksjon
i Vejle — Danmark
Lørdag den 28. mai fra kl. 11.00

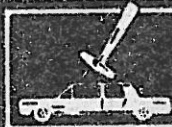


Stort utbud av veteranbiler fra hele Europa, deriblant mange sjeldne
vogner.

Ønsker De en eller flere vogner med på auksjonen, så ring eller skriv
etter betingelser og tilmeldingsblanketter (og evt. fortollingsregler).

Illustrert auksjonskatalog tilsendes ca. 14 dager før auksjonen mot
fremsendelse av 10 d. kr. i sjekk.

Telefon Danmark (05) 85 81 20 eller 85 81 64. Utenfor kontortid:
(05) 68 13 68.



JYSK
BILAUKTION

Fredericiavej/A18 - DK 7100 Vejle - Danmark

ANNONSER

SØKES:

Til ADLER Jr. 1939 (lukket): Radiator, bensin-
tank, frontlykter.

Til CHEVROLET 1927 (åpen): Deler, spesielt sø-
kes frontruterammen.

ring telefon 84 60 02.

Til STUDEBAKER Dictator el. Standard
Six ca. 1927 søker jeg-:

-Bakskjermer (21" hjul) og ellers alt i
deler til samme bil.

Tormod Brenna,
3408 TRANBY.

Til FORD A Tudor De Luxe 1931 søkes: Utvendig dørhåndtak, venstre side (A 46206 BR),
Beslag for stroppene på dørstolpene (som baksetepassasjerene kan holde seg fast i).
(originalbetegnelsen er "Assist straps hardware"). Videre søkes bagasjebrett.

Til Ford Anglia: -Reservehjulsfeste (utvendig). Til Ford Taunus Transit: -Takgrind.

Kan skaffe deler til Hillman Minx ca. '33-34 mod., og muligens til to-dørs Chevrolet
'38-39. Forreste del av "kassa" samt elendige skjermer til T-Ford. Mc-ramme med
dårlig bakhjul og forstilling. Den har halv kardang, og jeg tror det er krigs-BMW.
2 stk. '30-31 A-Ford felger kan skaffes mot hjul til å sette på en traktortilhenger.
Vet også om en Chevrolet varevogn ca. '32-33, som er ganske komplett. Er det noen
som har bruk for en 1957 Taunus 12M med god motor og gearkasse? Rustne kanaler og
dårlige bremses, -ellers bra.

Asle Wang, Hans Tordsens gt. 6, 3000 DRAMMEN. tlf. (02) 81 80 09.

ANNONSER

SELGES/BYTTES:

Har: 12 v. vinduspussermotor kompl. med arm og blad, (for bakrute på stasjonsvogn). Blaupunkt "Hamburg" bilradio m/höytt. Philips 4-spor stereo kassettspiller m/höyttalere, 12 volt, (for bil). Komplette forstilling med hjul og dekk til Austin "Seven" 1927 ell. nyere. Gamle ølkorger for 12 "lang-pils", 2 amerikakufferter (1 stor, 1 mindre). 1 stk. Mercedes-Benz 190 personbil 1956-modell, i bra stand. 1 stk. Mercedes-Benz 190 personbil 1957-modell, bra delebil m/nyoverhelt motor. (Bilene selges helst samlet)
Radiatorkappe m/emblem til Ford A 1930-modell, som ny.
Ny vinge til Ford A radiatorløkk.
2 nye original-lyspærer 35/35 W (Ford A)
Kan anvise: DIAMOND "T" 1935/36 2½-tonns lastebil, relativt komplett.

Söker: Motorhorn, blærehorn og ellers alt i gammelt bilutstyr. Skinnfrakk. Avgiftsmerke fra 1926 eller eldre, gammelt KNA eller NAF-merke, samt andre lign. merker. Førgasser, festbrakett for reserverhjul, 2 festbraketter til frontlykter, samt dekk 4.50-4.75 x 19", alt til MORRIS "Cowley" 1926.

Frode Holm,
c/o Evensen, box 239, 3001 DRAMMEN
tlf. 83 30 15 kl. 7 - 16.

TILSALGS:

Opel Kadett '69, sølv metallic, gått 87000 km selges ferdig registrert for kr. 10.500,-

Opel Kapitän '62, mørk blå, selges ferdig registrert for kr. 4.500,-

Volvo Amazon B16 selges som deler/delebil. Nyoverhelt forstilling, 4 vinterdekk på sportsfelger.

4 sommerdekk 5.90 x 13" Opel 4-hulls felger 4½t.

Omformer for kassettspiller, 12-6 volt.
Jan Sandholt,
Langrand, 3020 KROKSTADELVA
tlf. 82 62 58

Gammel gyngestol ønskes kjøpt.
Kai Martinsen,
Batteriveien 18,
3022 SOLBERGELVA.
tlf. (arb.): 85 11 07

TIL SALGS:

Et begrenset antall toppakninger, kingbolter, fjærbolter, dørsveiver, håndtak, lyktglass, stempelringer m.v. passende eldre Chevrolet, Opel, Vauxhall og Bedford selges under ett, el. stykkevis.

ØNSKER:

Opplysninger og litteratur for Cadillac '48 og Packard '54/55. Søker også anvisning av deler til disse.

Thor-Raymond Børresen,
Bråtenveien 12, 1720 ROLVSÖY.
tlf. (arb.): (02) 74 00 10, linje 10.

SELGES:

Opel Rekord '66 m/overhelt motor og gearbox + masse nye reservedeler.

Opel Kadett '66 SR m/vekselströmdynamo selges som delebil.

Solid båt- og varetilhenger f/personbil.

Crescent 5 hk påhengsmotor, lite brukt, selges for kr. 1000,-

13-fot plast jolle kr. 1500,-

KJÖPES:

Mopedmotor, uansett merke.

Arild Holst,
Gressbanen, 3300 HOKKSUND
tlf. arb. kl. 7-16: 85 11 07

ØNSKES KJÖPT:

Alt i deler til MINERVA 1920-27 mod. Ønsker også litteratur. Dusør betales for opplysninger som fører til noe.

Retningsvisere (6 volt) for gammel lukket bil.

Öyvind Gladhus, 3550 G O L.
tlf. (067)-76 100, linje 323 kl. 8-16

KJÖPES:

MG, Mercedes-Benz, BMW eller annen åpen sportspreget bil fra før krigen kjøpes. Restaurert eller urestaurert.

Mads Jostad,
Tømmeråsveien 24, 3060 SVELVIK.
tlf. 84 20 65.

ØNSKES KJÖPT:

For Chevrolet lastebil 1930-31:
-Bremsewirer, pakningssett, bunnpanne og sil. Dekk 6.00 x 20". Delebil og andre deler er også av interesse.

For Fiat Balilla 508:

-Motor. Alle sideventilerte Balillamotorer kan brukes. Delebil 1932-37 også av stor interesse.

Fredrik Lid, Ekraavn.7, OSLO 7.
tlf. 54 07 11 (om dagen), 24 49 67 (kveld)

JUNI 1936

Ford Motor Company

...Til folk som gjerne
vil ha noe for ingenting.

Henry Ford
Dearborn, Mich.

Det er visse ting vi ikke gjør for å selge en vogn. Naturligvis vil vi gjerne selge, men vi vil også vinne og bevare kundenes tillit.

Først og fremst vil vi ikke snakke nedsettende om noe annet bilmerke. Vi kjenner vår egen bil og vet hvad den er god for - og det forteller vi Dem gjerne. Men det er ikke vår sak å finne feil ved andre biler.

Vi har gjort vårt ytterste for å opmuntre fornuftig kjøp av automobiler ved å vise kjøperne på hvilke måter de skal beskytte sine egne interesser. Alt hvad en samvittighetsfull fabrikant kan ønske sig, er en kunde som forstår å skjelne kvalitetsarbeide fra mindre godt arbeide. En intelligent kjøper vil snart forstå at bare et dårlig produkt trenger dårlige salgsmetoder.

En ting vi også tar avstand fra, er å spille rollen som "smart" selger som byr Dem en for høi pris for Deres brukte bil, og så tar det igjen på annen måte. Brukte Fordbiler har en høi innbytningsverdi, men vi gir ikke "fantasipriser" for å få istand et salg som på annen måte er ufordelaktig for kjøperen. Våre forhandlere tar brukte biler i bytte etter deres virkelige verdi.

Man får ikke noe for ingenting her i verden, selvom noen kan narres til å tro det. Vil De ha full valuta for pengene, må De for det første selv være villig til å gi full betaling for det De kjøper. For det annet må De handle med et firma som følger samme politikk.

Vi vil ikke øvig og alltid gjenta at Ford V-8 er den beste, mest økonomiske bil til den billigste pris. Det påstås om så mange biler og kan ikke være sant om alle. Man kommer til et punkt hvor påstander og adjektiver, som all annen overdreven reklame, virker mot sin hensikt. Personlig foretrekker jeg fakta.

Vi sier at den nye Ford V-8 er den beste bil vi her fremstillet, --- at vår 8-cylindrede motor arbeider like så økonomisk som noen motor med færre cylindre, --- at vi alltid har været kjent for å lage gode biler, og at Fordbilen av idag med sin utmerkede kvalitet og vel gjennomtenkte konstruksjon står over hvad vi hittil har fremstillet.

Enhver som ønsker å gjøre forretning med oss på basis av disse prinsipper, vil se at han kan stole absolutt på vårt ord - og på den førsteklasses kvalitet av våre produkter. Hvad vi sier om økonomi, driftssikkerhet og holdbarhet vil holde stikk overalt.

Henry Ford

62