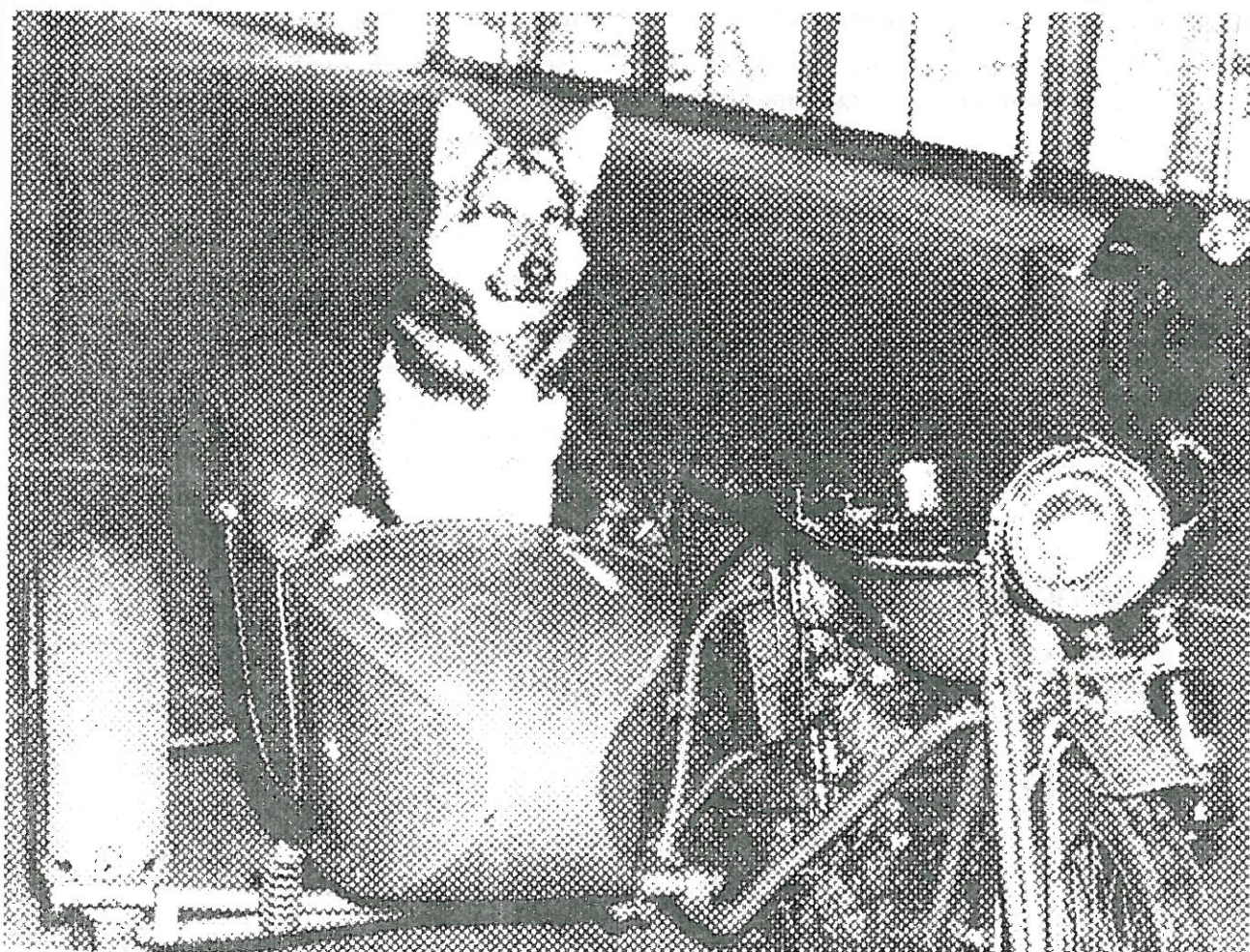


5 / 1978



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb- Drammen»

NY KLUBB

Hans Öye meddeler oss at det nylig er dannet en ny klubb for veteran-interesserte på Fagernes i Valdres. Noe navn på klubben vites foreløpig ikke.

TERMIN '78

Vi skylder å gjøre oppmerksom på at det delemöte som blir arrangert av Early Ford V8 Club i august ikke går av stabelen den 27. august -som opplyst i terminlisten i MOTORHISTORIKEREN- men dagen før, den 26. august.

Ellers har MHK-DRAMMEN planer om å avvikle en campingtur i likhet med fjorårets arrangement, men denne gang antagelig i Telemark et sted. Turen er tenkt lagt til week-end'en 7 - 9. juli, men utførlige detaljer foreligger ennå ikke.

Og siden vi er inne på terminlisten, nevner vi at MHK-Drammen er innbudt til å delta i ÖSTFOLDLÖPET 1978 i Fredrikstad lørdag 10. juni, som Kjoretøyhistorisk Klubb Östfold arrangerer. Interesserte kan få påmeldingsskjema hos styret.

Den utenlandske terminlisten som vi halvveis lovet å bringe, ser ut til å la vente på seg, formedelst ytterst sparsomme opplysninger om arrangementene.

VI BER~

Redaksjonen ber om at fristen for innsendelse av annonsemanuskripter blir overholdt. Den er som kjent den 20.de i måneden, og vi har faktisk fått brev som er poststemplet den 27.de, og hvor annonsören venter å få med sin annonse..! I noen tilfeller klarer vi det, men vi må nødvendigvis ha litt tid til å bearbeide stoffet, brenne stensiler og trykke også! Så gjør oss den tjenesten å sende manus innen den 20.de.

Amelia Earhart

-kvinnen som var avbildet på forsiden av forrige nummer ved en 1933 Terraplane, var ifølge vaktmester Winther berømt for sin innsats som flypioner. Hun skal ha vært historiens første kvinne som fløy over Atlanterhavet (1928), og hun forsvant sporløst under et forsøk på en solo-flight til Australia i 1937. Så vet vi det.....

NESTE MÖTE

- som forøvrig er det siste før vi tar "sommerferie", avholdes TIRSDAG 6. JUNI. Velkommen.

FORSIDEN

Forsidebildet denne gang skriver seg fra Tönsberg, og det er Oddleif Kväseth's schäfer "Bobben" som troner i sidevogna på Oddleif's 1919 INDIAN. Den ser fryktinngydende og vaktstom ut, men vi kan röpe at "Bobben" er av det godlynte slaget, som ikke gjør en flue fortred (omtrent som sin eier). Bildet er forøvrig et trykkteknisk eksperiment, så hvis gjengivelsen ikke gjør hund og mc full rettferdighet, er det fordi eksperimentet ikke har falt heldig ut. Uten at vi skal komme med noen utredning om de grafiske prosesser, kan vi röpe at vi uopphörlig søker etter metoder som kan gjengi egne fotografier med best mulig resultat. Tekn.avd. i MOTORHISTORIKEREN gjør hva de kan.....

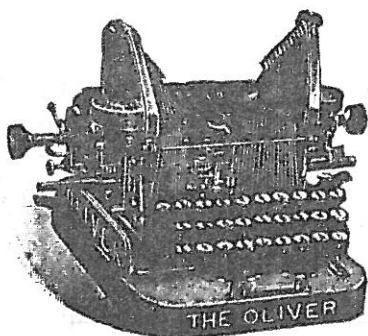
motor HISTORIKEREN

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.-



I disse dager står vi atter på terskelen til en ny-uten-dørssesong; et ikke uvesentlig antall løpsarrangementer skal finne sted i løpet av noen korte sommeruker, og i de forskjellige klubbenes løpskomiteer hersker det hektisk travelhet. En mengde detaljer skal planlegges og forberedes, for å få det hele til å fungere tilfredsstillende, og komitemedlemmene jobber ofte til langt på natt.

Red. føler sterk sympati for løpskomiteene, erfaringsmessig vet vi nemlig hvor tungrodd og lite takknemlig det kan være å stå som ansvarlig for et løpsarrangement. Riktig nok er det moro når det hele er over og har gått bra, men for å få alt til å fungere er det utallige faktorer som spiller inn, og antagelig må man ha kikket litt bak kulissene i forberedelsesfasen for å forstå hvilke problemer man har å stri med, når et løp skal arrangeres.

Et lenge følt savn innen vår klubb er et vognregister, - d.v.s. en skikkelig forteg-nelse over hva som finnes av registrerte kjøretøyer av aktuell årgang, med tekniske da-ta, og eierens navn, adresse og telefonnummer. Tanken om et slikt register er like gammel som klubben selv, men til dags dato foreligger ennå ikke et slikt, tiltross for spede forsøk. Et annet problem er medlemmenes likegyldige holdning med hensyn til å overholde påmeldingsfristen for løp, og her bør man skjerpe seg. Fristen er nemlig ikke satt uten grunn, løpskomiteen må ha en viss tid fra fristens utløp til de av-sluttende forberedelsene, og må derfor vite h v o r mange kjøretøyer som starter, og h v i l k e kjøretøyer. Dette bl. a. på grunn av trykking av deltagerlister, program, og for eventuelle opplysninger til pressen og når politiet vil vite omfanget av et arrangement. Innkjøp av premier skal også stå i et visst forhold til deltager-antallet.

Det har også ved flere anledninger forekommet at det meldes på et kjøretøy, mens det stilles til start med et annet kjøretøy enn det påmeldte. Dette fører til et voldsomt merarbeide på et tidspunkt da man ellers har mer enn nok å stille med. Så la oss håpe at årets arrangementer forskånes for ovennevnte uregelmessigheter, det er krevende nok å legge opp et løp allikevel. Ü.L.



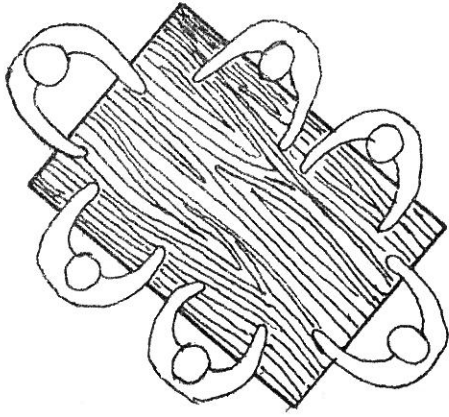
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

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

STYRET ;

FORMANN:	Per Löken,	Leirduevn. 29,	1349 RYKKINN	TLF. 13 08 04
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000 DRAMMEN	TLF. 83 68 21
SEKRETÆR:	Frode Holm,	Rynnings gt. 4,	3000 DRAMMEN	TLF. 83 30 15
KASSERER:	Finn Bryhn,	Postboks 174,	3430 SPIKKESTAD	TLF. 83 26 80
STYREMEDLEM 1:	Per Bergheim,	Vårveien 37 B,	3000 DRAMMEN	TLF. 81 83 80
STYREMEDLEM 2:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA	TLF. -

MEDLEMSKONTINGENT KR. 25,- PR. ÅR



møter

Medlemsmøtet

Det var en smule svakere fremmøte enn vanlig på april møtet; vi vet ikke om det kan skyldes filmserien om filmens barndom som går i TV tirsdagskveldene, eller det hadde andre årsaker. I alle fall var det ennå sitteplasser ledig i salen da formannen ønsket velkommen kl. 19,15. Han gikk løs på klubbsakene umiddelbart, og henviste først til Per Gran-Henriksen som hadde med nye nøkler til låsene på läven. Dermed kunne de gamle nøklene skiftes ut med nye "sikkerhetsnøkler", som ikke kan kopieres uten rekvisisjon fra klubben. Formannen orienterte så om de forestående arrangementer, først den motorhistoriske utstillingen i Tønsberg, og videre vårt første utendørs arrangement, picnic-turen Kristi Himmelfartsdag (4.mai).

Så ble to TV-apparater rigget opp, -ingen skulle snytes for TV-serien om bilens historie. Og man bevilget en ekstra lang kaffepause mens man bivånet den franske TV-filmen, som denne gang var sterkt preget av T-Fordens historie.

Etterpå var det trekning i aftenutlodningen, og så fikk kveldens gjest, Christen Nielsen (Ørammen Gummiservice), ordet for å kāsere om dekk. Vi fikk et lite innblikk i dekkets oppbygning, regummieringsprossessen, og en del tips. Således fikk vi vite at de sorte, syntetiske slangene er 10 ganger så "tette" som de røde slangene (sistnevnte er "poröse" og slipper sakte ut luft slik at de stadig må etterfylles). Oppbevaring av dekk bør skje på et kjølig, tørt og trekkfritt sted, fikk vi vite, og det finnes et spesialmiddel (en slags vaselin på parafinbasis) til å smøre gummien med for å hindre gummien i å bli sprø og sprekke. Og hvis du skal fylle luft i et hjul, men mangler trykkmåler eller data for lufttrykk, så sikt langs siden av dekket og fyll til siden er plan, uten å "hule ut". Det har da riktig trykk. Om et dekk har stått på felgen en tid, vil det være ubehagelig å kjøre på når det pumpes opp og bilen vil humpe og kaste på seg. Kjör noen kilometer med meget lite luft, slik at dekket blir varmkjört, og fyll så opp til riktig trykk, så vil det igjen oppføre seg normalt. Men vær forsiktig og ikke overdriv, det kan ende med eksplosjon. Nielsen kom tilslutt inn på sitt nylanserte dekkprodukt, kladisjonsdekket, og fikk i denne forbindelsen en rekke vriene spørsmål fra salen.

Og så var nok et medlemsmöte over.

Ü.L.

STYREMÖTET

Tirsdag 18. april var det trommet sammen til styremöte i MKH-Drammen, denne gang hjemme hos Erling Thorbeck på Vestre Nöste. Foruten verten selv var disse tilstede: Formann Per Löken, kasserer Finn Bryhn, sekretär rode Holm, og styremedlem Oddleif Kvälseth. Videre Kai Martinsen, Björn Nilsen, Roar Sörensen og Öivind Langeland.

Utstillingen i Tønsberg og den siste briefing omkring arrangementsopp-egget la naturlig nok beslag på størstedelen av kvelden, men man berörte også andre felter. Bl.a. dröftet man hvordan man skal gjennomføre en mere effektiv innkreving av medlemskontingenten.

ref.

Porsche var ikke førstemann: *Norsk ingeniør fant opp torsjonsfjæring i 1878*

På mange av vår tids moderne biler blir det brukt torsjonsstavfjærer, men det er ikke særlig kjent at dette fjærsystemet er en gammel norsk oppfinnelse. Riktignok ble den ikke alminnelig kjent i det forrige århundre – og den ble gjenoppfunnet av Ferdinand Porsche i 20-årene – men vi bør likevel minnes den første opphavsmannen:

«Ved høieste resolution af 15de marts 1878 blev der nådigst tilstået civilingeniør Anton Løvstad patent for et tidsrum af 10 år på de angivne torsjonsfjære for vogne, således at patentet tillige omfatter mindre væsentlige forandringer af detaljerne, dog at det bliver ugyldigt, såfremt opfindelsen ikke inden 2 år fra patentets udfærdigelse (2den april 1878) bringes i udøvelse her i riget.»

«Industrikllassens erklæring.

Ansøgeren anbringer under vognrammen i hver ende af samme to lagerbukke, gennem hvilke løber krydsvis (påtværs under vognen) to stålstænger, der med sin ene ende ved en firkantet tap er fast forbundne med lagerbucken, medens den anden ende går frit dreielig gennem lageret og lige udenfor dette danner en kort vinkelbøining i vognens længderetning. Enden af denne frie arm er fæstet til et på vognaxelen lige indenfor hjulnavet udsmedet høved. Ethvert stød mod hjulene eller enhver forøget belastning på vognen vil vride begge stålstænger lidt, og disses torsionselasticitet opfylder således samme formål som almindelige vognfjære.»

Løvstad fikk ikke holdt sin oppfinnelse kjent og aktuell inn i bilenes tidsalder, og det kom derfor til å gå mer enn et halvt århundre før torsjonsfjærene ble gjenoppfunnet og tatt i bruk av bilkonstruktørene – med Ferdinand Porsche i spissen. I 30-årene kom det i gang storproduksjon av biler med torsjonsfjærer både i Frankrike og i Tyskland, og etter krigen er dette fjærsystemet blitt stadig mer alminnelig.

Flere bilmodeller har torsjonsfjærer både foran og bak, mens andre har slike fjærer enten bare foran eller bare bak. Ved bruk av torsjonsfjærer foran er det nå det

vanligste at torsjonsstavene ligger på langs og er forankret i den bakre enden. Foran er de da forbundet med bærearmerne for forhjulene og svingbart lagret.

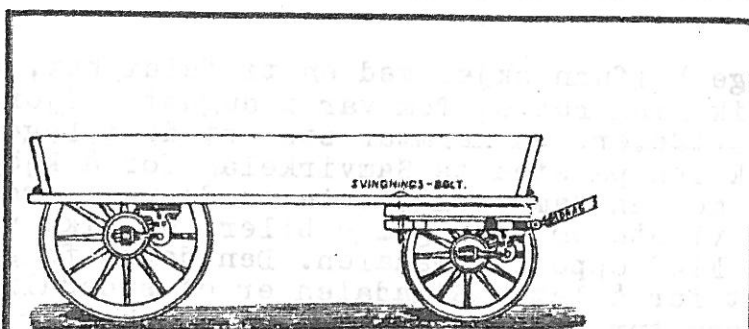


Fig. 1.

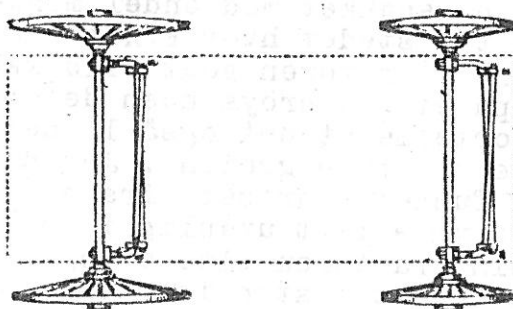
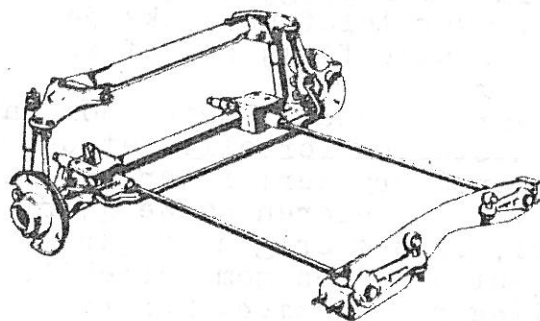
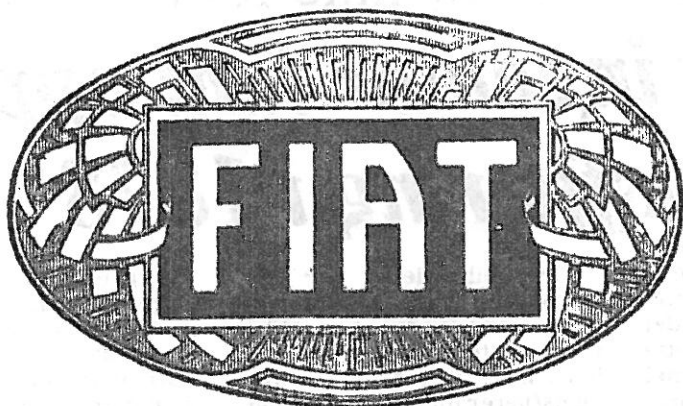


Fig. 2.



De to øverste tegningene viser to av skissene i Anton Løvstads patentsøknad for torsjonsstavfjæring for 100 år siden. Tegningen under viser det samme systemet slik det ser ut i forstillingen på en Chrysler Horizon.

MIN
BIL



510

av
HANS ÖYE

Mange bilfunn skjer ved en tilfeldighet, slik også med Fiat 510. Jan Erik Finnerud og Tom var i august i fjor en tur til Odda etter endel Chevroletdeler. På heimtur stoppet de i Legereid i Nedre Eidfjord, hvor de gikk inn på stedets Samvirkelag for å kjøpe noe å drikke. Her kom de i prat med en dame som spurte om de var skraphandlere. De spurte henne om hun visste om noen gamle biler, og fikk vite at det visstnok stod en gammel FIAT oppe i Simadalen. Den derpå følgende søndag reiste jeg og kona bort for å lete. Simadalen er et sidedalføre til Legereid. Den er kjent som turistattraksjon fordi det her er en fjellgård høyt oppe i dal-siden hvor den eneste adkomst er en stige.

Som sagt: vi reiste bort der og begynte å lete. Et navn hadde vi å gå etter og etter å ha snakket med endel mennesker og besøkt endel eiendommer, kom vi fram til stedet hvor FIAT'en skulle være. Borte i eplehagen under et stort tre lå motoren godt tildekket. Kardangen lå mellom brin-gebærradene, og på ei steinrøys noen deler. Videre kunne eierens søster, som bodde her, fortelle at det også lå deler inne i uthuset. Dette så ikke ut til å kunne bli rare greiene. Jeg hadde ingen greie på FIAT og hva det var vi hadde funnet, bortsett fra at det var en stor 6.syl. motor, og det forekom meg å være litt uvanlig i forbindelse med FIAT.

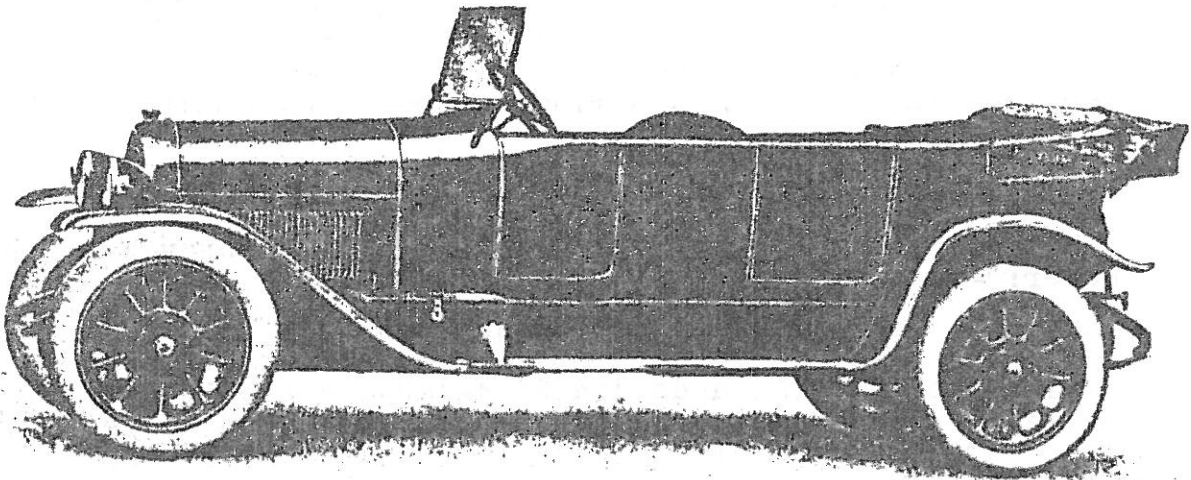
Vel kommet heim fra turen bladde jeg gjennom det jeg hadde av gammel-billitteratur, men fant nesten ingenting om FIAT i det hele tatt. Selv flere årganger av Løfberg's blader hadde bare noen bilder av FIAT 501. En telefon til Jan Tolfsby hjalp heller ikke, han hadde ikke hørt om noen FIAT 510. Hermed var nysgjerrigheten vakt, kanskje en hadde gjort et funn med stor F. Over telefonen fikk jeg kontakt med eieren og gjorde avtale om at jeg skulle få kjøpt det som var. Og vi reiste over med to biler og tilhengere.

Bilen hadde vært en åpen 7 seter som hadde gått i rute mellom Kinsarvik og Fosslø. Historien forteller at den opprinnelig skal ha tilhørt direktøren for Hansa Bryggeri i Bergen, men jeg har ikke fått dette bekreftet. Den nåværende eieren hadde gjort om bilen til lastebil med selvbygget karosseri, og det originale karosseriet var forlengst forsvunnet. Da den hadde tjent ut tiden som lastebil, hadde han bygget traktortilhenger av forstillingen og rammen. Men resten var i behold, motoren hadde gått et år etter boring og radiatoren hadde nytt register. Av karosseridelene var det tilbake framskjermene og torpedoen med komplette instrumenter pluss noe av kalesjestativet. Hjulene var bygget om til 32x6, men navene er brukbare. Jeg kjøpte alt for en brukbar pris. Årsmodellen oppgav han til 1927. Siste produksjonsåret for 510 var 1925, og såvidt jeg har funnet ut av chassisnr. er dette en 1924 modell. Bertel O. Steen's skilt i messing sitter på dashbordet. Jeg har skrevet til Steen, men har ikke fått svar.



Vel, dette var en begynnelse. På Sundvollen-løpet traff jeg en kar som heter Willy Jordkjenn fra Arendal. Han kjørte en HD 350 cc. Vi kom i prat om FIAT, han har en 501. Og da jeg kom inn på mitt funn, kunne han fortelle at det stod en stor FIAT ved Arendal som var tilsalgs. Ved diverse telefoner ble det bragt på det rene at det var en 507, med ombygd karosseri. Jeg hadde i mellomtiden skaffet meg endel litteratur, og satt meg inn i modellene til FIAT.

FIAT hadde i tiden 1919-1927 tre modeller: 501 (liten 4 syl.), 505 (stor 4 syl.), og 510 (6 syl. utgave av 505). De to store modellene ble forandret til henholdsvis 507 og 512, hvor forandringene var hovedsaklig på karosseriet. Det viste seg da at ramme og motor på denne 507 var identisk med 505, som igjen var identisk med 510, bortsett fra at den er ca. 32 cm kortere mellom motorfestene. Jeg fikk istand en byttehandel med Jordkjenn og hentet bilen i høst.



Hermed mangler hjul (895x135) og karosseriet. I Oslo går en restaurert 505 som har samme karosseriet, og dette kan kopieres (av Martinussi). Krohgsæther og Tolfsby har muligens tre hjul, som jeg er lovet. Det har vært noen av denne modellen i Østlandsområdet, trolig 4-5 stk. En er hogget på Fagernes, jeg har fått gearkassen av den. Det har vært en på Gol hvor det ligger karosserideler under snøen, og det spennende å se til våren! En er hogget i Heidal, og det er også hogget en på Otta.

Jeg har fått delekatalog og instruksjonsbok fra Lars Kile, og venter kopi av salgskataloger fra British Motor Museum. Videre har jeg ikke kunnet finne at det er andre enn denne som jeg har igjen her i landet. Jeg har kontakt med det engelske FIAT-registeret som samarbeider med det franske og det italienske. Jeg har fått adressen til eieren av den eneste FIAT 510 som finnes (iflg. registeret) i Europa, den er i Belgia og tilhører et privat museum. De resterende skal finnes i Australia og New Zealand. Jeg har skrevet til noen av våre klubber for å gjøre oppmerksom på delebehovet.

Denne delesøkningen hadde vært lettere om det hadde vært et norsk FIAT-register å henvende seg til, og jeg har tenkt på om man ikke burde opprette et slikt.

Tilslutt en liten oversikt over aktuelle FIAT-modeller i veteransammenheng:

					volum	hjulbas	prod.tall
919-25	501	4 syl.	sidevent.	23 hk	1460 cc	2650 mm	80.000
919-25	505	4 syl.	sidevent.	33 hk	2297 cc	3050 mm	17.753
919-25	510	6 syl.	sidevent.	46 hk	3446 cc	3400 mm	13.577
921-22	520	V 12	toppvent.	80 hk	6805 cc	3860 mm	5 (?) SUPERFIAT
922-27	519	6 syl.	toppvent.	77 hk	4766 cc	3600 mm	2.411
925-29	509	4 syl.	overl. kam	22 hk	990 cc	2550 mm	92.214
926-27	503	4 syl.	sidevent.	27 hk	1460 cc	2750 mm	42.412
926-27	507	4 syl.	sidevent.	35 hk	2297 cc	3050 mm	3.701
926-28	512	6 syl.	sidevent.	46 hk	3446 cc	3400 mm	2.583
927-29	520	6 syl.	sidevent.	46 hk	2234 cc	2900 mm	20.966
928-31	521	6 syl.	sidevent.	50 hk	2516 cc	2900 mm	22.865
928-31	525	6 syl.	sidevent.	68 hk	3784 cc	3400 mm	4.513
929-32	514	4 syl.	sidevent.	28 hk	1438 cc	2555 mm	36.970
931-34	515	4 syl.	sidevent.	28 hk	1438 cc	2580 mm	3.405
931-32	522	6 syl.	sidevent.	52 hk	2516 cc	2775 mm	7.360
931-34	524	6 syl.	sidevent.	52 hk	2516 cc	2320 mm	2.775
932-34	508	4 syl.	sidevent.	20 hk	995 cc	2250 mm	41.396
933-37	518	4 syl.	sidevent.	45 hk	1944 cc	2700 mm	7.452
934-36	527	6 syl.	sidevent.	52 hk	2516 cc	3170 mm	260
934-37	508	4 syl.	sidevent.	24 hk	995 cc	2300 mm	72.709

Modell 508 går igjen fram til 1948, forøvrig går man over til å benytte sylindervolum som modellbetegnelse.

(Like för avisen skal gå i trykken mottar red. et brev fra Hans Öye hvor det heter:)-

"Jeg har fått noen flere opplysninger vedr. FIAT 510 som du kan føye til.

Den er ankommet hertil lands den 23/4-1924 og ble levert til dir. Alhelm Murstad, Bergen (dir. for Hansa Bryggerier). Den kostet kr. 17.000, bestyrt med dekker av merket MILLER CORD, og fargen var TORPEDO BLÅ.

Det er importert 10 stk. hvorav 4 er solgt uten karosseri i 1924. Fra 1924 til og med siste prod.år 1925 er det solgt 8 stk. Før 1924 er det solgt en god del flere, så det ser ut til at det har vært en 30-40 egnere av denne modell."

+++++

tilbud

Det foreligger tilbud til MHK-Drammen om at klubbens medlemmer innrømmes 10 % rabatt på alle varer ved å forevise gyldig medlemskort.

Det er KNUT HARALDSEN FARVEHANDEL i Tollbodgaten 102. Drammen som står bak tilbudet, og rutene vanlige farvehandlerartikler samt tepper og tapeter, er firmaet spesialister på lakk, og fører GLASSOMAX og Herberts STANDOX billakker.

+++++

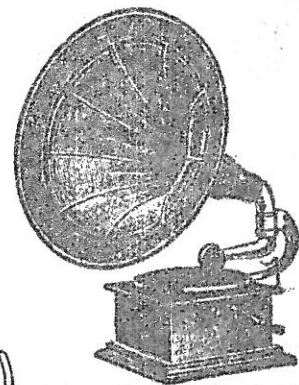
HUSK

at medlemskontingenten forlengst er forfalt til betaling, den skulle vært ordnet allerede 1. januar...! Det er ennå urovekkende mange som ikke har fått fomlet de 25 kronene ut av lommeboka, og disse er faktisk I K K E medlemmer i MHK-DRAMMEN for dette er bragt i orden. Så ta en tur bort til kassereren snarest!

Vi minner om vår FAMILIE-PICNIC

som i henhold til våre tradisjoner arrangeres

TORS DAG 4. MAI (Kr. Himmelfartsdag)



Etter planene var utflukten tenkt lagt til "Sundhaugen" ved Fiskumvannet, men da de formelle tillatelser til å benytte stedet fremdeles ikke er helt i orden, fastsetter vi fremmøtet til

LIGO shopping, Åssiden

Herfra kjører vi samlet klokken 11.00, og begir oss til det stedet som da er valgt som åsted for familie-picnic'en.

Ta med mat, drikke og annet nødvendig utstyr for turen, og møt opp på LIGO i god tid før avreise. Glem ikke noe som kan aktivisere ungene, (f.eks. badmintonspill etc.)

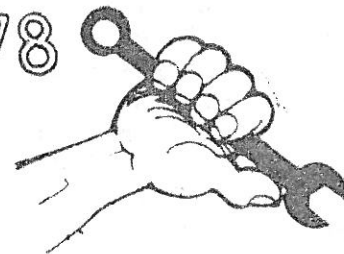
Bruk fortrinnsvis gammelbilene (og tidsriktig antrekk) og slutt mannsterkt (kvinnesterkt) opp om arrangementet.

Arr.kom./MHK-DRAMMEN.

Teknisk MØTE

"VÅRSJEKKEN"

1978



Vi kan igjen ønske medlemmene i MHK-DRAMMEN vel møtt til TEKNISK MØTE (den såkalte "vårsjekken")

søndag 21. mai

Også i år har vi velvilligst fått lov å benytte Biltilsynet's kontrollhall (Anchersbakken 7) for å foreta en grundig rutinesjekk på kjøretøyene før de slippes ut i trafikken.

Vi anbefaler derfor flest mulig å benytte dette unike tilbudet for å bringe sitt kjøretøys tekniske forfatning på det rene. Det blir anledning til å utføre enkle utbedringer, så ta med verktøykassa.

Da "vårsjekken" også er ment å danne grunnlaget for utstedelse av godkjenningssbevis samt vurdering for eventuell restaureringsutmerkelse, er dette ytterligere en god grunn for å slutte opp om tilbudet.

Vi starter klokken 10.00, og holder åpent så lenge behovet er tilstede.

MHK-DRAMMEN, Teknisk komite.

Tønsberg :

NOSTALGI I "MESSEHALL A"

MOTORHISTORISK UTSTILLING.

Messehall A Tønsberg

Lørdag 22. april kl. 10-20

Søndag 23. april kl. 13-18 - OBS

Med bl.a.

motorsykkelen fra Bør Børson filmen og bilen fra filmen «Tut og kjær».

Stor Ford parade 1911 - 1978

Entre: Voksne kr. 10,-. Barn under 16 år kr. 5,-

**Arr.: Tønsberg Junior Chamber og
Motorhistorisk klubb, Drammen.**

La oss begynne dette referatet med en konklusjon: Vi er sikre på at vi ikke tar munnen for full når vi karakteriserer den motorhistoriske utstillingen i Tønsberg 22.-23. april som vellykket.

Så var da også det hele meget omhyggelig planlagt, og samarbeidet mellom MHK-DRAMMEN og Tønsberg Junior Chamber var ualminnelig godt. De av oss som hadde anledning til å kikke litt bak kullissene vet hvilket enormt forhåndsarbeide som ble nedlagt, og de som har stelt med opplegget har ikke spart seg. Utallige møter og reiser har de bak seg, og deres engasjement i opplegget er av en art som ingen har lov til å forlange, ofte har de jobbet til langt på natt. Fra vår klubb er det som så mange ganger før

Kai Martinsen som har stått for den største arbeidsbyrden, og det er nærliggende å stille spørsmålet om det ikke egentlig er uanstendig å lesse så mye på en enkelt mann.

Det rådet en hektisk travelhet da MOTORHISTORIKEREN var på besøk fredag. De første utstillere var på plass tidlig på formiddagen, og utover ettermiddagen ankom de øvrige i tur og orden. Av de påmeldte ble det noe frafall, bl. a. uteble Svein Storsveen's 1938 ALVIS p.g.a. streik i England som førte til at han ikke fikk hjulene til bilen i tide. De to CHEVROLET'ene fra Hallingdal -Thomar Øye's 1931 og Jan Erik Finnerud's 1927 kunne heller ikke komme, da de sto innesnødd (!) Og Öivind Vikar måtte gjøre vendereis i Holmestrand da hans 1933 CHEVROLET fikk mekanisk trouble. I all hast fikk man "innkalt" Reidar Kristiansen's Jaguar 1948 og Einar Lund's Lancia 1925 for å kompensere for frafallet, og d e t var ingen dårlig erstatning.

De påmeldte motorsyklene møtte imidlertid fulltallig opp, og disse var-:

- 1917 HENDERSON 1100 cc, tilh. Oddleif Kvålseth
- 1919 INDIAN 1000 cc, tilh. Oddleif Kvålseth
- 1929 HARLEY-DAVIDSON 350 cc, tilh. Per Löken
- 1930 ZÜNDAPP K.800, tilh. Gunnar Olsen
- 1943 BMW R-75, tilh. Per Gran-Henriksen
- 1943 INDIAN 741 B, tilh. Andreas Schytte Larsen

- og disse bilene stilte opp:

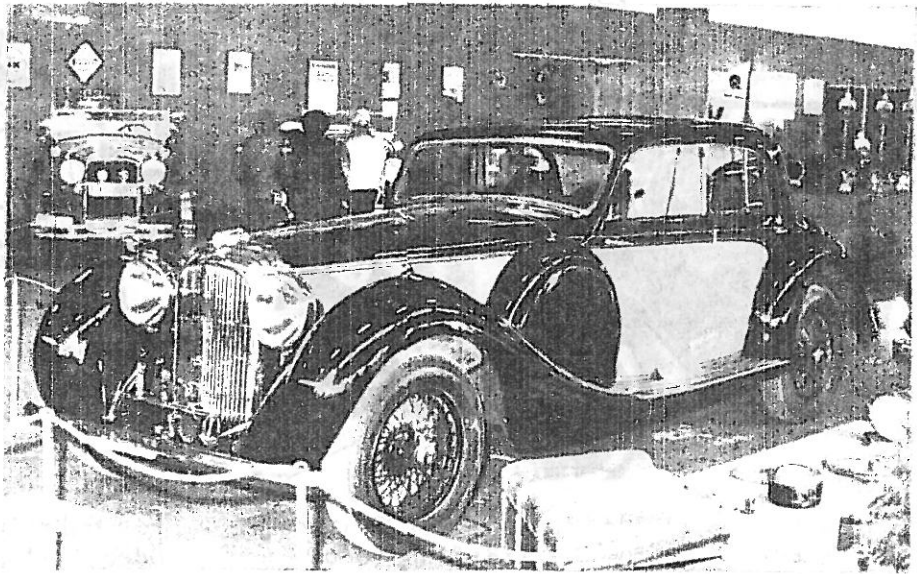
- 1911 Ford T (Halfdan Prösch), 1924 Ford T (Arne Willy Hansen), 1925 Locomobile Jr. Eight (Finn Tørgersen), 1925 Lancia Lambda (Einar Lund), 1926 Morris Cowley "Doctors Coupe" (Håkon W.Röine), 1927 Chevrolet Touring (Jan Sandholt), 1927 Chrysler "50" (Per Löken), 1929 Essex Super Six Roadster (Erling Thorbeck), 1929 Buick Master (Arild Karl- sen), 1930 Ford A Phaeton (Reidar Kristiansen), 1930 Ford A Cabr. (Halfdan Prösch),

1930 (?) Lincoln (Per Bakke), 1932 Buick Victoria (Tore Ödegaard), 1934 PLYMOUTH (Alf Bryhn), 1932 INDIANA (Tönsberg Brannvesen), 1934 SS (Jaguar) chassis (Björn S. Nilsen), 1935 Chevrolet Standard (Bjarne Traet), 1937 Buick Special (Leif Hoel), 1938 Lagonda LG 6 (Tor Wollebæk), 1948 Jaguar Saloon (Reidar Kristiansen).

Et variert og meget representativt utvalg av velholdte kjøretøyer må man ha lov til å si. Det er vanskelig å fremheve noen enkelt av de utstilte, det er ofte et spørsmål om smak. Personlig falt vi pladask for Tor Wollebæk's LAGONDA, og vi ble mektig imponert over Finn Torgersen's nydelige LOCOMOBILE, et skoleeksempel på hvordan resultatet av en gjennomført restaurering kan bli.

Ellers var det ren øyenslyst å rusle rundt i utstillingshallen blandt blankpolerte kjøretøyer; her var uerstattelige verdier samlet på ett golv.

La de følgende resultater av red's kamerabruk formidle et beskjedent inntrykk fra den 100% vellykte utstillingen i Tönsberg's "Messehall A".



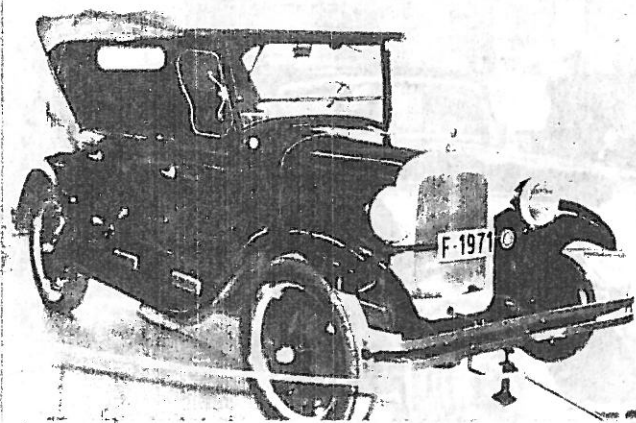
1938 LAGONDA , type LG 6



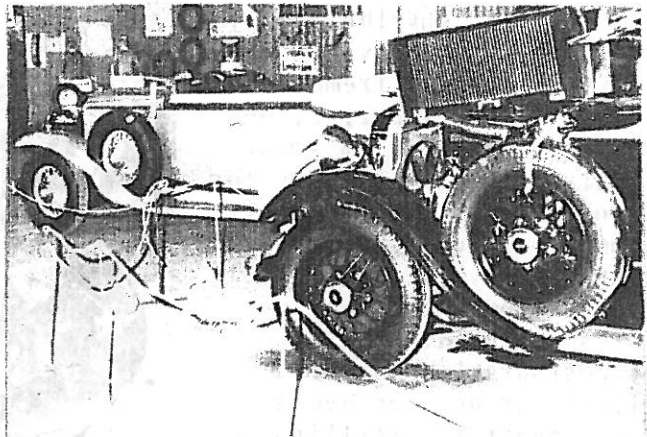
De sentrale personer i forbindelse med utstillingen i Tönsberg. Fra venstre: Arne Haraldsen, Tönsberg Junior Chamber, Björn S. Nilsen, MHK-Drammen, Arild Holm, Tönsberg Junior Chamber, Per Löken, MHK-Drammen, og Kai Martinsen, MHK-Drammen.

(Bildet er tatt av Tönsberg Blad's fotograf)

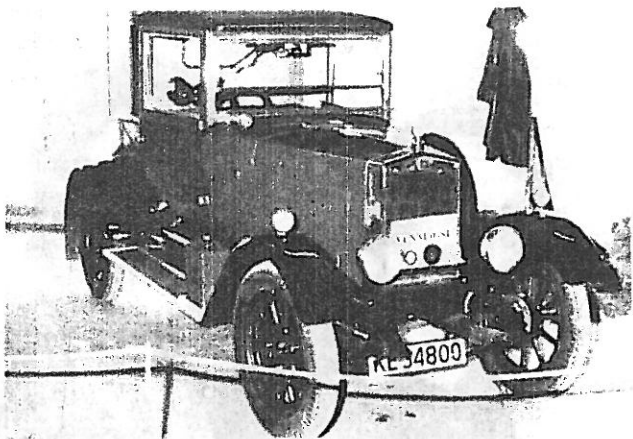
fotoglimt (fra Tønsberg-utstillingen)



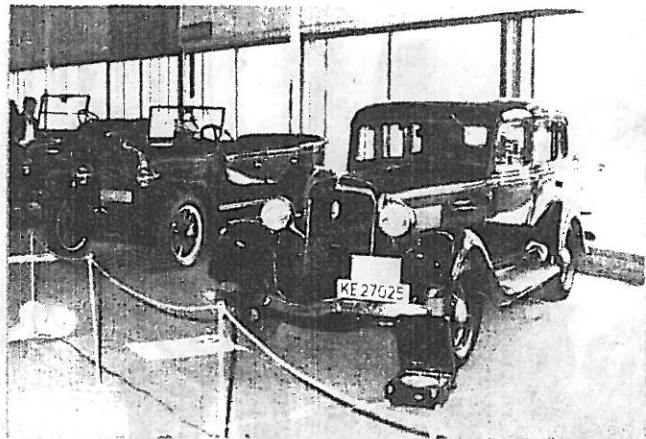
Jan Sandholt's 1927 Chevrolet Touring, -nå med nyforniklede støtfangere og "oppshinet" radiatorkappe.



Per Bakke's LINCOLN i selskap med Tore Ödegaard's BUICK Victoria. Sistnevnte en 1932-mod., mens LINCOLN'en ble presentert som 1930 (vi har alltid trodd det er en '28...?)

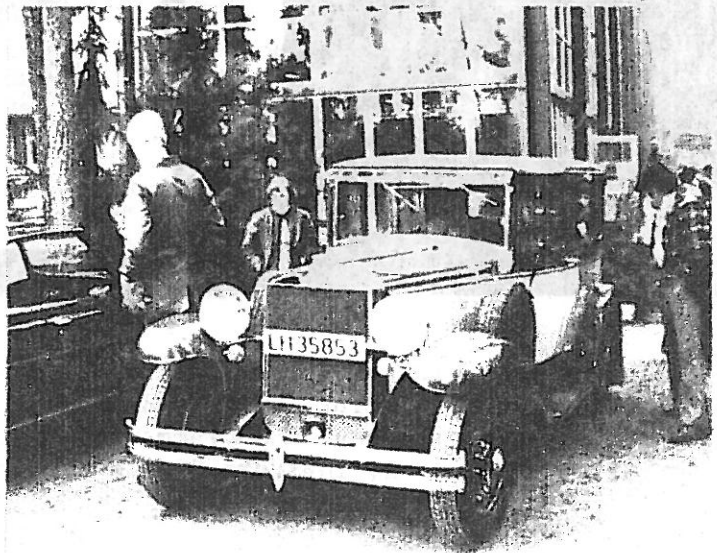
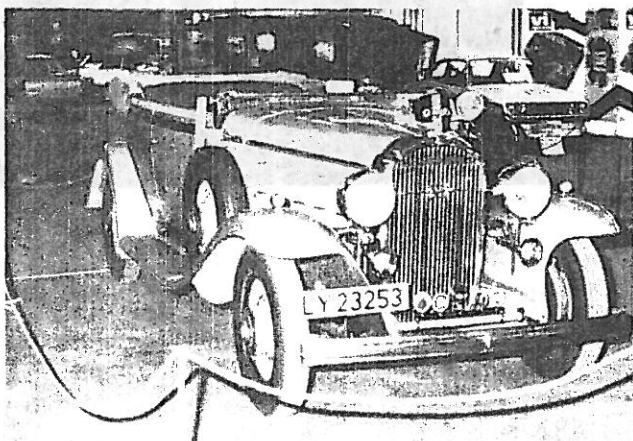


Håkon W. Røine stilte med sin MORRIS COWLEY "DOCTOR'S COUPE" 1926.



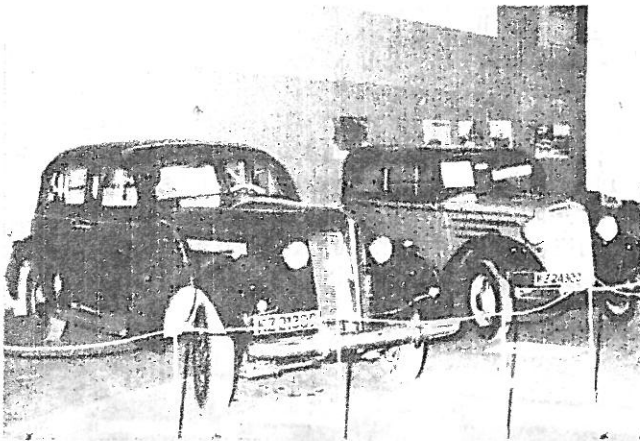
Alf Bryhns 1934 PLYMOUTH i selskap med Per Lökens CHRYSLER 1927. Bakerst skimter vi Arne Willy Hansens Ford T 1924. Terje Hegg fra Fon var på visitt, kjørende i sin vakre blålakkerte 1925 mod. FIAT 525 S.

Nedenfor nok et bilde av Tore Ödegaard's kjæreste eie, 1932 BUICK Victoria.

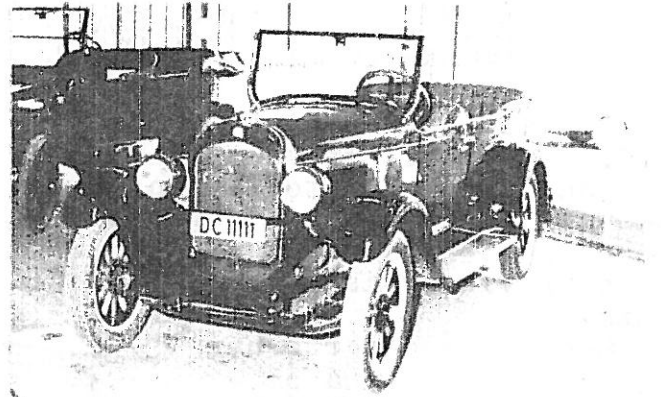


fotoglimt

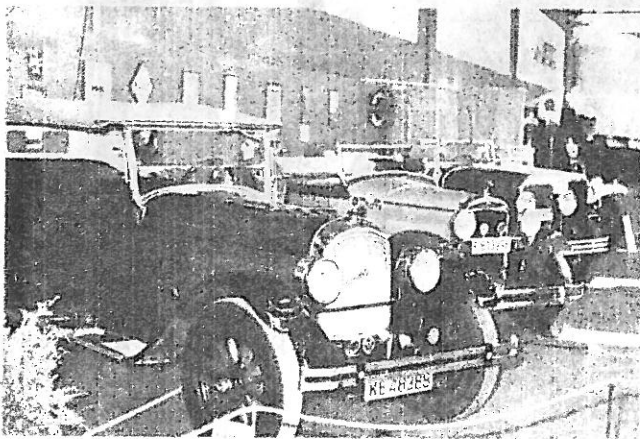
(fra Tønsberg-utstillingen)



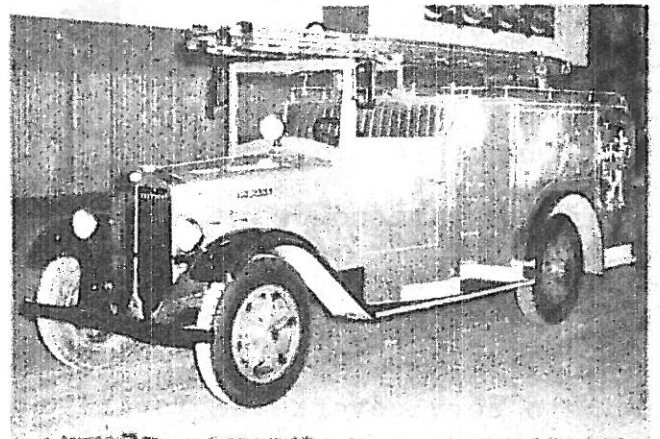
Leif Hoel's 1937 BUICK, og Bjarne Traet's 1935 CHEVROLET.



Per Löken's CHRYSLER 1927, og bak Arne Willy Hansen's 1924 FORD T.



Debut for Finn Tørgersen's nydelige LOCOMOBILE 1925, som det nesten er urettferdig å avbilde i sort/hvitt. Bak ser vi bl. a. Erling Thorbeck's 1929 ESSEX.



Tønsberg Brannvesen's INDIANA 216 fra 1932 er restaurert og bevart, og hadde en sentral plass i utstillingshallen.

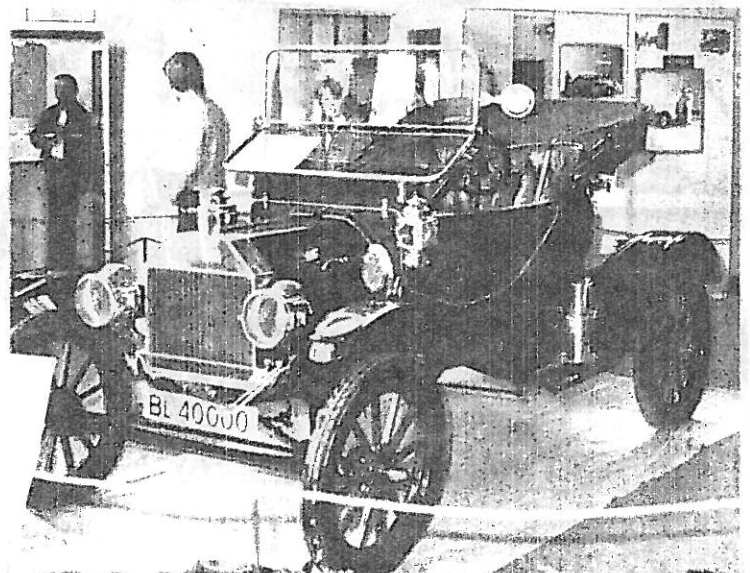
Arrangører:



TØNSBERG
JUNIOR
CHAMBER



MOTOR-
HISTORISK
KLUBB,
DRAMMEN



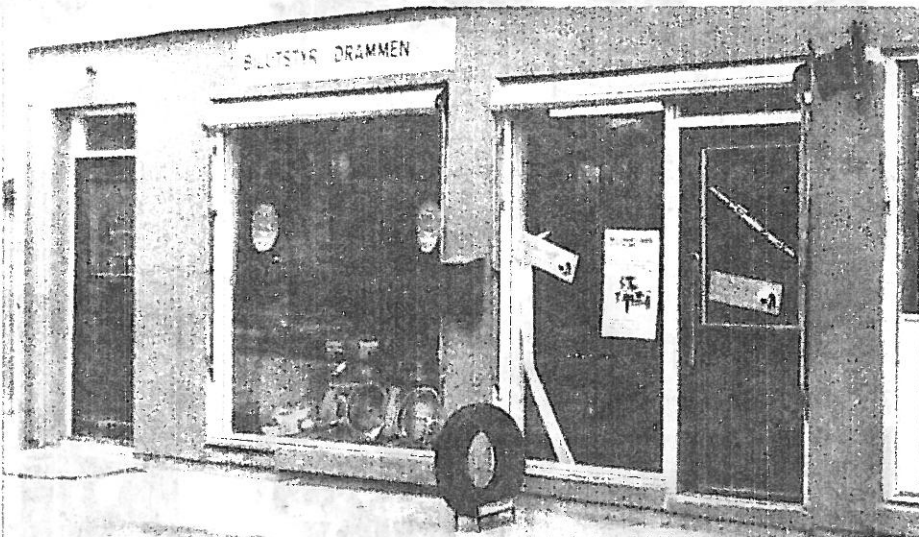
Halfdan Prösch's 1911 T-Ford fikk mange beundrere der den med rød lakk og messing dannet skarp kontrast til sin slektning fra 1978, som sto ved siden av.

Tore og Eirik har åpnet BILUTSTYRSFORRETNING

Å starte forretning i disse krisetider kan fortone seg nokså hasardi-
øst. Allikevel har vår gamle kjenning Tore Ödegaard sammen med sin kom-
panjong Eirik Kristoffersen kastet seg ut i det. De har praktisk talt
sattset "gård og grunn" og etablert sitt firma BILUTSTYR A/S i Iver Hol-
ters gate 45 på Rundtom, hvor de i lokalene etter en tidligere kjøttfor-
retning vis a vis Brandengen skole har innredet en tiltalende forret-
ning.

Begge innehaverne har
solid bakgrunn fra bil-
sektoren. Tore Ödegaard
er vel godt kjent for de
aller fleste medlemmene
i MHK-Drammen, etter som
han var med og stiftet
klubben, og senere har
gjort seg bemerket ved
løp og andre arrangemen-
ter med sin fine A-Ford,
-tidligere også med en
1934 Plymouth coupe. Han
vant som man vil huske
fjorårets Drammenløp
med sin 1930 Ford A Town
sedan. Tore har også i
et par år fungert som klubbens kasserer.

Tidligere drev Tore i endel år et lakkeringsverksted på "Fretheimsaga"
i Skoger, og fikk ry som en meget dyktig billakkerer. Verkstedet er nå
firmaets serviceverksted for bilgummi, hvor man foretar omlegging av hjul
og avbalansering. Ellers har Tore i en årrekke drevet i oljebransjen, idet
han i mange år drev BP-stasjonen på Merket. Idag er han ansatt i Drammen
Kommune, med ansvaret for dekkserviceavdelingen. All hans fritid går imid-
lertid med til å ivareta det nye firmaet BILUTSTYR A.S.



Den daglige leder i for-
retningen på Rundtom er
Tore Ödegaards kompanjong
Eirik Kristoffersen, - også
han med mangeårig erfaring
fra bilbransjen.

Sammen har de bygget opp
en tiltalende forretning i
en bydel hvor behovet så
absolutt burde være tilstede.

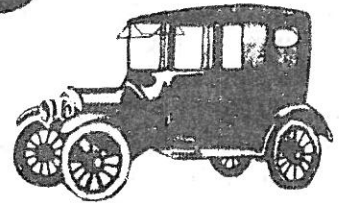
I den korte tiden som er
gått siden etableringen har
omsetningen steget jevn, og
man stiller forhåpninger om
et brukbart levebröd, selv
om konkurransen i bransjen
er beinhard.

Og man håper selvsagt på
"lojal" oppslutning fra medlemmene i MHK-Drammen, som her kan kjøpe omtrent
alt hva hjertet måtte begjære innenfor området bilutstyr og rekvisita. Og
ved å vise medlemskort i MHK-Drammen, gir de spesiell rabatt! Så det skul-
le ikke være noen grunn til å la dette tilbudet gå upåaktet hen.

MHK's medlemmer
innbys herved til

HOLMESTRAND LØPET

søndag 14. mai
(1. pinsedag)



START FRA KLEVBROTTET (veien Holmestrand-Botne)

kl. 11.00 - fremmøte SENEST kl. 10.30

Løpet er lagt opp som et familieløp for biler og motorsykler, med egen v e t e r a n k l a s s e .

Man k a n altså starte med moderne kjøretøyer, men man forventer at MHK's medlemmer stiller opp med gammelbil/mc.

LØPET GÅR I HOLMESTRAND-HILLESTAD-VÅLE.

Startkontingent er kr. 25,- pr. kjøretøy. Det er satt opp mange fine premier.

Påmelding kan gjøres på tlf. (033)-51168

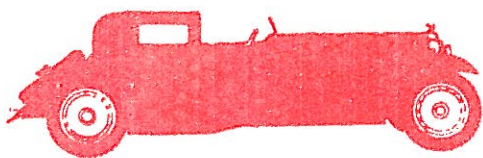
og på MHK's medlemsmøte TIRSDAG 2. MAI.

arrangør:

NORGES AUTOMOBIL-FORBUND

Nordre Vestfold, jr. avd.





Drammensløpet 1978

SÖNDAG 28. MAI

Vi innbyr herved til "DRAMMENSLÖPET 1978", vårt tradisjonelle hovedarrangement, og det 5. i rekken av slike løp. Løpet er åpent for medlemmer av MHK-DRAMMEN med kjøretøyer som er 30 år eller eldre og som er "representative" for klubben.

Det konkurreres om "Rundtom Kafeteria's Vandrepremie", -en suppeterrin i sølv med gravering-, som etter seier i tre "DRAMMENSLÖP" vinnes "til odel og eie". Det settes videre opp en rekke andre premier.

START og INNKOMST:

Løpet har start og innkomst samme sted som i fjor, på MIF-hytta v/Hagatjern, på veien Konnerud-Mjøndalen. Starten går p r e s i s klokken 11.00.

FREMMÖTE:

Deltagere møter m i n s t en time før start, d.v.s. s e n e s t kl. 10.00.

PÅMELDING:

Skriftlig og bindende påmelding sendes innen SÖNDAG 14. MAI til løpskomiteens formann, KAI MARTINSEN, Batteriveien 18, 3022 SOLBERGELVA.

STARTGEBYR:

Startgebyr er fastsatt til kr. 40,- pr. kjøretøy, og betales før start. Ved påmelding etter fristens utløp tilkommer et straffegebyr på kr. 10,-.

NB! Vi ber om at flest mulig stiller i "tidsriktig" antrekk.

MIF-hytta blir åpen for servering
MHK-DRAMMEN, løpskom.

Fyll ut kupongen og send den i dag!

JA!

Jeg vil delta i DRAMMENSLÖPET 1978, og melder meg på med følgende kjøretøy(er)-:

Reg.nr.: Årsmod.: Merke/type:

.....
.....

Navn: _____

Adresse: _____

tlf.: _____



kalesjeduk fra ENGLAND

Jeg har dessverre mistet kontakten med den forbindelse jeg hadde i England, da han har vært syk det siste året. Imidlertid kan samme duken leveres av nedenstående firma.

Prisen pr. 13. mars er: -£ 5.85 pr. yard (ca.90 cm) = ca.kr. 65,- pr.m. Duken har en bredde på 72" = ca.1,80 m, og leveres i sort og lys brun farge. Det går med en "taklengde" og to lengder fra bakerste böyle og ned. Til f.eks. Chevrolet '27 vil det si 2 m. + 2 x 60 cm. = 3,20 m. som avrundes til 3,5 m. Skal en ha sidegardiner bør en legge til en halv meter.

En sending fra England på inntil 11 kg. går som pakkepost (p.p.), firmaet opplyser at dette utgjør 5 yards = 4,50 m. Dersom en bestiller 4 m. skulle det også bli "plass" til spikerlist og knapper.

I tillegg til prisen kommer frakt (erfaringsmessig 15%), og 20% moms. Toll skal det ikke være dersom firmaet kan utstede EFTA-sertifikat. I motsatt fall er tollene ca. 16%. I "verste fall" blir prisen ca.kr.105,- pr.m. Tilsvarende kvalitet fra Oslo (men bare i sort og i 1,30 m. bredde) koster kr. 130,- pr. m., og det vil gå med en meter mer da denne er smalere.

Firmaet opplyser videre at dersom 3-4 medlemmer bestiller sammen på klubbens brevpapir innrømmer de 10% rabatt.

Betaling må skje på forskudd med punnsjekk til firmaets adresse, helst sammen med bestillingen.

For å lette bestillingen har jeg satt opp nedenstående bestillingskupong hvor katalognummer er satt inn. Fyll den ut og send den med innlagt sjekk. (Det går ca. 4,5 m. spikerlist til en kalesje.)

Sam Oye

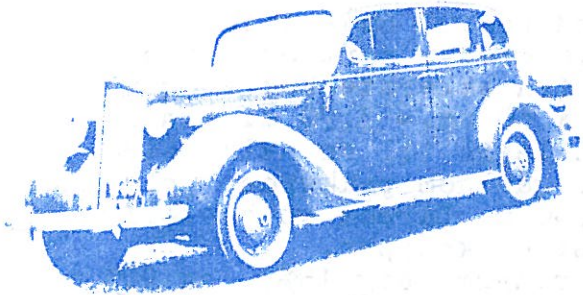
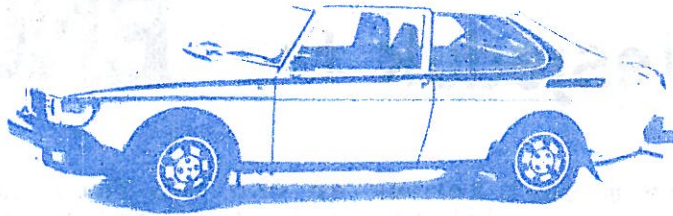
To		Ordered by: (Bestilling fra:)			
THE COMPLETE AUTOMOBILIST LTD., 39 MAIN STREET, BASTON PETERBOROUGH PE 6 9NX, ENGLAND.					
Part No	Yards of each:	Description	Pr. yard of each:	£.	p.
971		Double Duck Hooding Black (Sort kalesjeduk)	£. 5,85		
971		Double Duck Hooding Fawn (Brun kalesjeduk)	£. 5,85		
1061		Hidem Banding 5/8 to match (Spikerlist tilsvarende)	30 p		
439		End Caps 5/8 Pkt. of 10 (Endebeslag, pakke m/10)	25 p		
+ 15% Postal Charges					
TOTAL					

Please certify that the fabric is British made (EFTA-certificate)

Enclosed Sterling draft of £.....

(vedlagt sjekk pålydende £...)

ny



eller
brukt ?

~ uansett; det er tid for å ta

make up på bilen

vi fører alt i

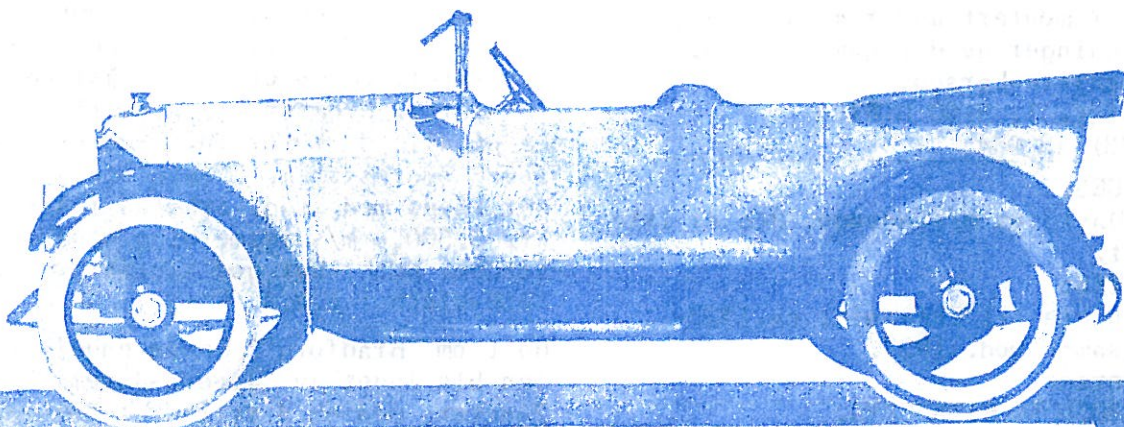
VASKE- og POLERMIDLER (og
glem ikke motorvasken...!)

forøvrig godt utvalg i REKVISI-
TA samt LIFAS oljer, LUCAS bat-
terier, GISLAVED dekk.

OBS! spesiell **MHK**-rabatt!

du finner oss
på Rundtom!





God eller daarlig Vej

Hvad Maskinen angaar er Crossley Automobilen helt igennem god, fra dens kraftige Motor ned til den mindste lille Del.

Maskinen er lydløs, kraftig og smidig og Chassis'ets kraftige Bygning gør Crossley til en Automobil der kommer frem hvor som helst, paa gode

Veje og daarlige, paa Hovedveje og Biveje.

Dens rigelige Reservekraft og den store Akselhøjde bidrager yderligere til at gøre Crossley Automobilen velegnet til lange og vanskelige Ture uden nogen Slags Uheld.

Forlang Oplysninger hos nedenstaaende Agent.

Crossley
MOTOR CO. LTD.

25-30 HK. R. F. C. Model.

CROSSLEY MOTORS Ltd. MANCHESTER, ENGLAND

ENEFORHANDLERE:

HEIN & CHRISTENSEN A/S

TELEFON 13 215

CHR. IX GADE 8

KØBENHAVN K.