

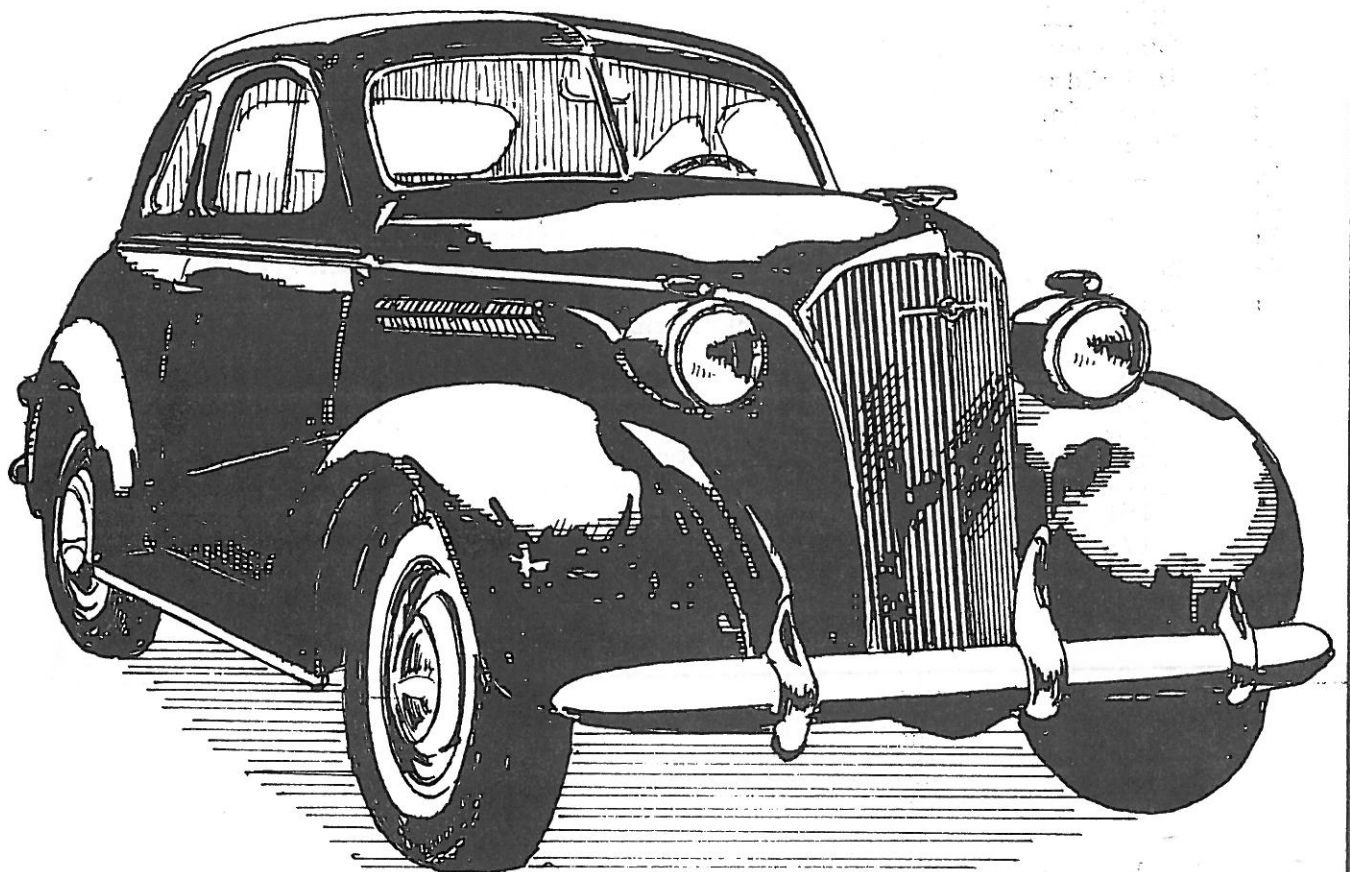
# GAMMELBIL -



nr.6 · 1974 3. årg

ORGAN FOR VENNER AV  
GAMLE AUTOMOBILER  
OG MOTORCYKLER

● *posten*



**Motorhistorisk klubb · Drammen**

" G A M M E L B I L -  
p o s t e n "

= organ for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN =  
(samt andre venner av gamle automobiler og motorcykler)

NR. 6/1974 (juni) - 3. ÅRGANG - (nr. 17 siden starten)

REDAKSJONENS ADRESSE:

-Øivind Langeland, -postboks 1081- 3001 Drammen-

ÅRSABONNEMENT (10 nr.) koster p.t. KR. 50,-

FORSIDEN: Med risiko for å beskyldes for å undervurdere våre  
leseres motorhistoriske kunnskaper, opplyser vi at  
forsidebildet denne gang viser en Chevrolet 2-dørs  
coupe av 1937-modell, en såkalt "Club Coupe". Men  
det har selvfølgelig alle forstått, uten å lese vår  
opplysning....

DETTE NUMMER INNEHOLDER:

- |      |     |   |
|------|-----|---|
| side | 1:  | Forsiden.   |
|      | 2:  | Innholdsfortegnelse. Adresser.                      |
|      | 3:  | Redaksjonelt. Neste møte.                           |
|      | 4:  | Drammensløpet 1974.                                 |
|      | 5:  | -----"  |
|      | 6:  | -----"  |
|      | 7:  | -----"----- Div. notiser. Tips.                     |
|      | 8:  | Referat, picnietur. "Motorhistorisk St.Hans-fest".  |
|      | 9:  | Løpsutvalget takker. Referat medlemsmøtet 7. mai.   |
|      | 10: | "Några korta anteckningar ur automobilens historia" |
|      | 11: | ----- " -----                                       |
|      | 12: | MC-siden.   |
|      | 13: | om montering av lakkdekaler (v/Hans Øye)            |
|      | 14: | Veterantreff ved Glomma.                            |
|      | 15: | TEKNISK: Bytte av bremseband.                       |
|      | 16: | Annonse.  |
|      | 17: | Annonser.   |

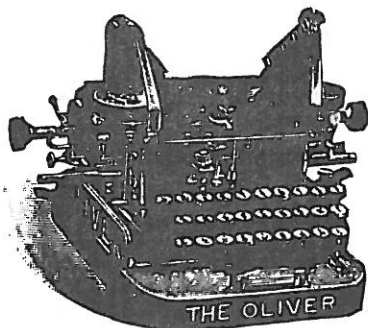
-ooo00ooo-

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN  
postboks 2193 (Strømsø)  
3001 DRAMMEN.

K l u b b e n s   s t y r e :

FORMANN: Alf Bryhn, Box 174, 3430 SPIKKESTAD.  
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollvn.34c, 3400 LIERBYEN.  
SEKRETER: Bjørn Sand, Bülows v. 1, 3000 DRAMMEN.  
KASSERER: Tore Ødegaard, Nordbyvn.91, 3000 DRAMMEN.  
STYREMEDLEM: Ingar Evensen, St.Halvardsgt.2, 3000 DRAMMEN.  
STYREMEDLEM: Gunnar Kristiansen, Åsen, Ø050 MJØNDALEN.

Medlemskontingent 1974: KR. 10,-



## Redaksjonelt

Det går mot ferietid, -forhåpentlig ikke helt uten motorhistoriske sysler. Personlig har ikke red. noe imot litt roligere dager, ettersom den siste tiden har vært temmelig fattig på fritid. Ved siden av medvirkningen til opplegget i det nyss avviklede Drammensløpet har det også falt noen timer på herværende endsprodukt; så hvis dette nummer av Gammelbil-Posten skulle "la noe tilbake å ønske", så vil vi unnskyldte det med at Drammensløpet har lagt beslag på for meget av vår tilmålte tid. Skulle imidlertid noen mene at det samme Drammensløp falt fullstendig "mellom to stoler", så er det altså fordi arbeidet med avisen har lagt beslag o.s.v. Bære så dere vet det...!

Men skulle man synes at både Gammelbil-Posten og Drammensløpet havnet langt under lavmålet, ja da mener vi å ha dokumentert at det så avgjort er på tide med en ferie!

Den just passerte picnictur var forøvrig en avslappende affære, selv om Drammensløpet da lå faretruende "om hjørnet" og vel ikke helt slapp taket i de idylliske omgivelser.

~~.....~~  
~~.....~~. Men nå er da det hele over og intet kan endre hva som har skjedd, hverken ved Drammensløpet eller den avis som herved foreligger, og som blir den siste før sommeren. På gjensyn etter ferien!

Ø.L.

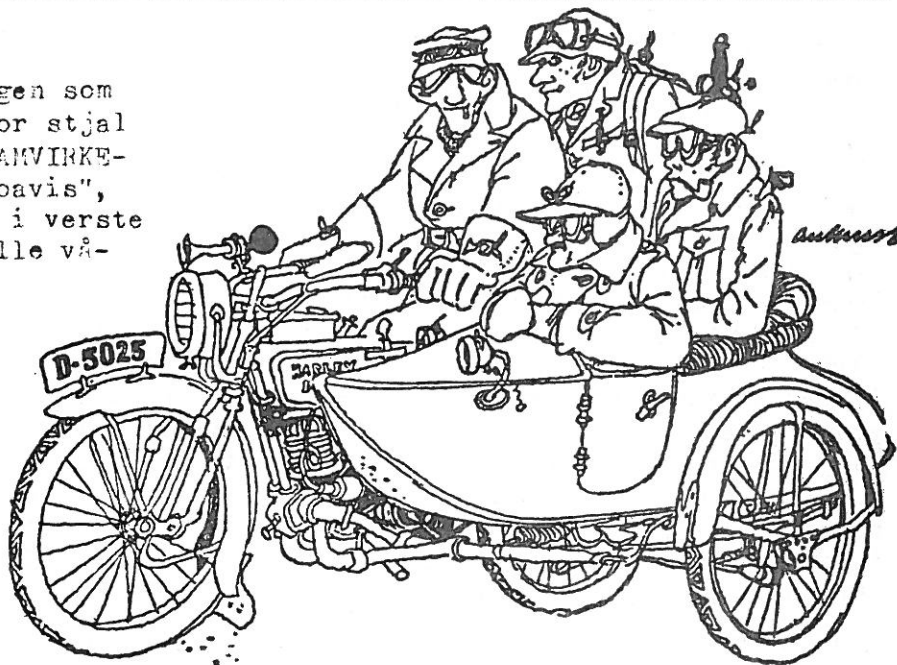
## Neste møte:

Vi skal ha ferie, og derfor blir vår neste møte først den

3. SEPTEMBER (tirsdag) kl.19.00  
-god sommer!

### VI KLARTE IKKE

å stå for denne løsslupne tegningen som er i velkjent Aukrust-stil. Derfor stjal vi den simpelthen fra en DOMUS/SAMVIRKEIAG-annonse i en "herværende Osloavis", og håper vi blir tilgitt. (Vi får i verste fall forplikte oss til å kjøpe alle våre livsnødtørftigheter i DOMUS/SAMVIRKEIAGET i all fremtid.) Tegningen viser Reodor Felgen (sykkelreparatøren) & Co. under en utflukt med Felgens HARLEY-DAVIDSON.



God Ferie !

## "Drammens -løpet '74"

Lørdag  
25. mai  
1974

fremtiden

Lørdag 25. mai



\*\*\*\*\*

Dodge fra 1916 med i

## „Drammensløpet“

En Dodge, årgang 1916, er eldste kjøretøyet som stiller opp i «Drammensløpet» søndag. Det deltar i alt 12 vogner i rebusløpet, som arrangeres av «Motorhistorisk klubb, Drammen».

A-Forden er overlegen i antall — det deltar ikke mindre enn seks velstelte eksemplarer av det kjente bilmerket som var så populært i slutten av 20-årene. Av andre godbiter kan nevnes en Indian motorsykel, årsmoell 1919. Videre stiller en Lancia fra 1925 og en Chevrolet touring fra 1927 opp. Det er første gang «Motorhistorisk klubb, Drammen» våger seg på et såpass stort arrangement. Kravet som stilles for å få delta er at kjøretøyet er minst 30 år gammelt. Først vil bilene kjøre gjennom byen og deretter går så rebusløpet av stabelen.

\*\*\*\*\*

Veteranbil løp  
går i Drammen

Motorhistorisk Klubb Drammen står søndag for sitt første større arrangement. Da vil klubbens medlemmer vise hva de har av gamle, velholdte kjøretøyer.

Drammensløpet 1974 går av stabelen denne dagen, og det er et rebusløp det dreier seg om. Men før løpet starter, skal det defileres fra Strømsø til startstedet ved Ligo på Assiden. Hvor bilene ellers legger ruten, er selvfølgelig ikke oppgitt på forhånd.

Det har meldt seg 19 deltagere til løpet, og de kommer fra Buskerud og Vestfold. Eldste bil er en Dodge touring, 1916 modell, som eies av Ingar Evensen, Drammen. Startnummer 1 er forøvrig en Indian motorsykel. Den samme sykkel som Bør Børson jr. forsøkte på sitt hotellrom. Bilinteresserte drammensere har en hyggelig dag foran seg. Drammens første brannbil er med i defileringen, men ikke i løpet.

" DRAMMENSLØPET 1974 " BLE ET VELLYKKET ARRANGEMENT.

Så er da "Drammensløpet -74" bragt vel i havn, og lutter begeistring fra de deltagende gjorde det unødvendig for arrangementets ansvarlige løpsutvalg å rømme på skogen for å slippe unna konsekvensene.

Det var en broget samling aldrende kjøretøyer, eskortert av blåblinkende politibil, som rullet ut fra "parkeringsstaket" på Strømsø presis kl. 12.00. Først i kortesjen trillet Drammens Brannvesen's "D-B-2", den etterhvert så kjente Dennis 1922-modell brannbil, tett fulgt av de øvrige 21 deltagende kjøretøyer av ymse merker og årganger. Mang en søndagspromenerende drammenser gjorde store øyne da kortesjen passerte under defileringsruten gjennom sentrum frem til hovedkvarteret på "LIGO", hvor start og innkomst var henlagt.

På "LIGO" var det hele godt forberedt da kortesjen ankom litt før kl. 12.30. Postene hadde fått sine instruksjoner, den dyktige speakeren, William Kjos fra Spikkestad, hadde regelmessig gitt orientering om løpet avløst av smektende musikk, mens et stadig økende antall forventningsfulle publikummere inntok plassen.

Presis klokken 13.00 kunne starteren, Ingar Evensen, sende vår "lokale Bør Børson" (Oddleif Kvålseth) avgårde som start nummer 1, på sin nyregistrerte INDIAN mc fra 1919 og i tidsriktig antrekk, skinnlue og skinnfrakk. Og så rullet de ut i det uvisse annethvert minutt, behørig utstyrt med utlevert tippeoppgave og rebus nr. 1; sistnevnte det eneste holdepunkt for å kunne finne frem til post 2, hvor nok en gåte ble presentert. Ialt 10 gåter måtte de deltagende finne løsningen på for å gjennomføre løpet, foruten at de også skulle forsøke å komme nærmest mulig den hemmelige idealtiden, som var utregnet etter en hastighet (gjennomsnittlig) på 25 km/t., med 2 minutters tilleggstid for hver av de ti postene. Hvor lang løypa var, ble selvfølgelig ikke oppgitt! Et veritabelt regnskyll overrasket oss idet

de siste ble sendt ut fra startstedet, og var sikkert en våt overraskelse for de to



motorsyklene ute i löypa, men hva lar man seg ikke nöye med på en dag som denne !

Det ble små endringer i det trykte programmet. Start nummer 16, Bernt Otto Hauglin, Røyken, i DODGE touring 1927 stilte ikke til start. Til gjengjeld fikk vi følgende etteranmeldte-:

- 20. Ford A de Luxe Phaeton 1930, tilh. Sigurd Bölling, Oslo
- 21. BMW 750 ccm. motorsykel, tilh. Per Gran-Henriksen, Lierbyen.
- 22. Ford T Tudor, 1927, tilh. Arlid T. Karlsen, Lierskogen.

Regnværet löste seg etterhvert opp og solen kom tilbake. I tur og orden (eller kanskje skal vi si "uorden") ble deltagerne klokket inn etter fullendt löp, og tidtagernes skjemaer ble snart til en anselig bunke papir fyllt med allehånde tall. Tre kvarter etter at sistemann var sjekket inn forelå den offisielle resultatlisten, og premieutdelingen kunne ta til. Som seg hör og bör ble vandrepremien overlevert vinneren, fru Jorunn Kvålseth (start nr. 19) av giveren, Gustav Wilhelmsen på Rundtom Kafeteria, under stormende bifall. Hun tok også med seg 1.premien, en gedigen tinnpokal med gravering: "1. premie i DRAMMENSLÖPET 1974. Motorhistorisk Klubb, Drammen". De övrige 8 vinnere fikk også överrakt sine premier av formannen, Alf Bryhn, som förövrig selv stakk av med 4.premien. Og så var det hele over, forhåpentlig til alles tilfredshet, og de ivrige motorhistorikere kunne notere nok et vellykket arrangement på sin "merittliste".

Ö.L.

-----OG SÅ KAN VI RÖPE HEMMELIGHETENE:

DRAMMENSLÖPET 1974 var totalt 22 km. langt (kjört opp med tripptel-  
leren på Evensens VOLVO "Grand Lux".) Med en gjennomsnittshastighet  
på 25 km/t. skulle netto idealtid bli 52.48 min. Siden det var be-  
regnet et tillegg på 2 minutter for hver av de 10 postene (ialt 20  
minutter) blir således löpets idealtid

1 time 12 minutter 48 sekunder.

#### GÅTENE

var gjennomgående lette, selv om enkelte nok voldte litt hodebry. De löd som følger (om noen ikkedeltagere vil forsöke seg)-:

1. Farget skog + Brug, som driver med edelt metall.
2. Navnet er et "bilde" av hele jorden; bygningen er også rund, men den snurrer ikke rundt.
3. Ikke NÅ, men allikevel ..... "Billedlig talt". För var det stearin, nå går det i elektrisk.
4. Ikke hold på'n, men ..... (Dette er ikke det eksakte navn, men spør hvilken som helst mann i gata og han viser deg vei.)
5. 23.juni gir deg "fjellets" navn. Når det ruller utforbakke og utsikten er best, blir du stoppet av vår post. (NB:Kjør om Merket!)
6. Jeg er "8-cylindret" og inneholder markens gröde. Höy og grå er jeg, og står på en tidligere "öde" öy.
7. "Registreringsbokstavene" mine kan lett forlede deg til å kjöre til Lilleström, men gjør det ikke! På neste post kan du (på hverdager) få kjøpt både mye og billig, men du må bære sjöl!
8. Et sverd i den höyre og en vekt i den venstre. Samtidig som jeg er dekorativ, er jeg symbolsk for bygningen jeg pryder. Og inne i bygget: de "lange armer"...
9. Bygget, som har to ansiktsmasker som kjennetegn, er beskyttet av gudinnen "Thalia". Ved inngangen til hennes "tempel" finner du vår post.
10. "Maxi-Korketrekker". Byens eneste (?) men allikevel verdenskjent attraksjon.

(svarene finner du et annet sted i avisen.)





# Vår familiepicnic

Atter er en hyggelig picnictur gått over i historien, og det er etterhvert nærmest blitt et krav at denne Kristi Himmelfart-utflukten må bli en tradisjon i klubben vår. Været var "tålig bra" da vi startet fra "Bi Litt" på Vitbank klokken 10.15, selv om det dog var et noe kjølig drag i luften. På turen oppover Lierdalens vestsida stiftet vi bekjentskap med de første dråpene, men regnbygene skapte ikke altfor sure miner, -aller minst av de interesserte tilskuerne langs veien gjennom jordbruksbygda Lier, som vel nå anså litt fuktighet som en vederkvegelse for avlingen.

Ankommet til Svangstrand i Sylling ble mangt et campingbord dekket og utallige kaffekopper fortært i idylliske omgivelser under forsommergrønne bjørketrær, og såvel store som små lot til å hygge seg stort i det motorhistoriske miljøet.

Etter noen timer i ustabil vær men desto mer stabilt hyggelig samvær, var det tid for oppbrudd og tilbakerise til "kjøttkaker og stuert kål", og en etter en dro de, -et dusin gammelbiler og like mange nyere biler samt Per Gran-Henriksens BMW 750 cm. motorsykkel med sidevogn av 1943-årgang; -alle en motorhistorisk opplevelse rikere.

J.L.

## Motorhistorisk

# Sankt Hans-fest

Lørdag 22. juni møter vi til Sankt Hans-fest på HØVIKVOLLEN FRIAREAL ved Oslofjorden.

Alle er hjertelig velkommen, men vi ser helst at flest mulig kommer i "gammelbil" eller MC, hvis de har...

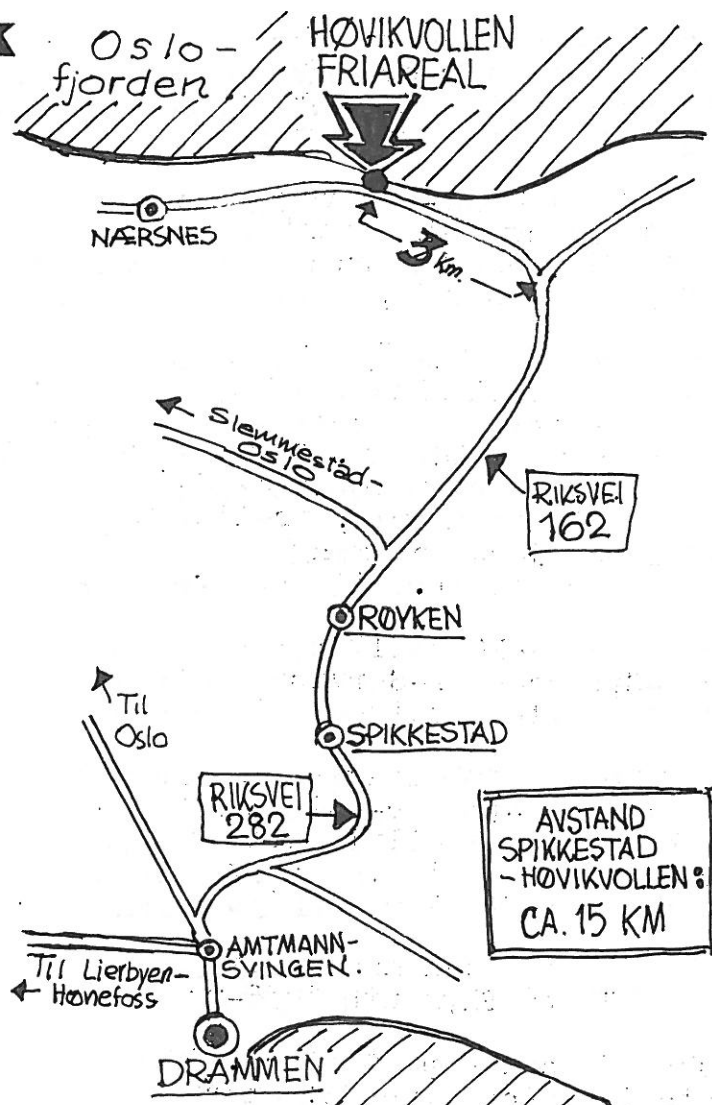
Det er kiosk på stedet hvor man kan få kjøpt mineralvann, is, m.m. Kartskissen tilhøre skulle tydelig angi stedet, og veien blir dessuten merket med RØDE PILER.

**HUSK** : Ta med telt eller lignende for overnatting!

"Kveldskosen" tas med i gammelbilen.....

Det er folk tilstede hele lørdagen, så man kan komme når det passer.

Hilsen  
Arrangementskomiteen.



# TAKK !

Løpsutvalget i "Drammensløpet 1974" vil med dette få takke deltagerne for helhjertet innsats. Videre en takk til speaker, postmannskaper, vak-ter, tidtagere og programselgere, som alle bidro til å muliggjøre avviklingen av arrangementet. En spesiell takk retter vi til Gustav Wilhelmsen på "Rundtom Kafeteria" for den eksklusive vandrepremiere; -vi er sikker på at den vil "henge høyt" i de kommende "Drammensløp" !

Løpsutvalget.

## REFERAT FRA MEDLEMSMØTET 7. MAI 1974.

Formannen ønsket velkommen, denne gangen spesielt til Brannsjef Holst og Bilsakkyndige Kleppan, som skulle være våre gjester på dette møtet. Velkomstord ble det også til Øivind Viker og hans "nye" Opel.

Første post var videre-formidling av en forespørsel formannen hadde fått fra 17.mai-komiteen på Spikkestad om kjøring med gammelbiler der grunnlovsdagen. Noe som ikke ga synlige reaksjoner blandt medlemmene. (Red.s anm: Det var gammelbildeltagelse på Spikkestad 17. mai; -Svein Burvald's FRANKLIN 1931, Frode Holm's FORD "A" 1930 (kjørt av Alf Bryhn) og Ingar Evensen's DODGE 1916 (kjørt av Frode Holm.) )

Så ble opplegget for Kristihimmelfartsdag, med tur til Svangstrand i Sylling, lagt fram, og likeledes programmet for "Drammensløpet" den påfølgende helgen.

Samtidig rettet formannen en takk til Brannsjefen for at klubben har fått råderetten over deres 1922 DENNIS brannbil. Holst mente imidlertid at det var brannvesenet som skulle takke for at klubben ville ta hånd om denne brannbilen. Når det gjaldt støtte til restaurering av klenodiet, mente han at vi bør søke Drammen formannskap, og lovet å anbefale en slik søknad.

Filmen på dette møtet var en av en serie filmer fra bilsportens barndom, og tok for seg tiden fra første verdenskrig frem til 1930. Det var Håkon Røine som bragte med seg filmen, og som vi begynner å bli vant med var det Per Bakke som ordnet med fremvisningen.

Etter kaffen kunne formannen vise frem Drammensløpstrofeet, en vandrepremie gitt av Rundtom Kafeteria ved Gustav Wilhelmsen. Den vinnes til odel og eie etter tre "napp". Denne store sølvbolken får sikkert inngravert mange navn i årene fremover, - det er god plass.

Så kom turen til "forhøret" av Bilsakkyndige Kleppan. Det var spørsmål om de fleste ømtålelige punktene når det gjelder gammelbil/motorsykel-registrering, og særlig interesse var det for registrering med "gamle" nummerskilt. Praten fikk en hyggelig avslutning, da Kleppan sa seg villig til å være bindeledd mellom klubben og Statens Bilsakkyndige. Hans medlemskap ble ordnet på møtet, så nå er han en av oss.

Noen utlodning ble det faktisk ikke tid til på dette møtet, og siste post ble da lysbilder av de kjøretøyene medlemmene har registrert, vist av Øivind Langeland. Dette for å vise gjestene hva klubben kan stille med, men kanskje også for å anspore oss som ennå ikke har gammelbilen ferdig til å gå hjem og gjøre vårt beste.

B.S.

(forts. fra forrige nummer)

Prof. E. Hubendick:

"NÅGRA KORTA ANTECKNINGAR UR AUTOMOBILENS HISTORIA.

Efter denna tid äro blott et par namn sammanbundna med ångvagnens vidare utveckling. Greve de Dion i förening med ingenjörerna Bouton och Trepardoux gjorde till sin uppgift att bygga lätta ångvagnar. Från deras verkstäder utgick 1884 en tricycle och 1885 en fyrehjulig vagn. Trepardoux utträdde senare ur affären, som därefter under Boutons och de Dions ledning erövrade en ledande ställning inom automobiltekniken. Dessa båda lyckades därtill förbättra sina ångvagnar till den grad, att de i 1894 kunde uppnå en hastighet av 50 km. i timmen med desamma. De konstruerade även stora omnibussar och mailcoaches, vilka i allmänhet drogos av en förspänd ångvagn.

Slutligen har ingenjören Serpollet inlagt stora förtjänster på ångvagnsområdet. Framför allt förenklade han ångpannan på ett utomordentligt sätt och hans "generateur a vaporisation instantanee" funktionerade utan vattenståndsglas, injektorer, manometrar och andra nödvändiga tillbehör till vanliga ångpannor.

Redan 1887 hade Serpollet anbragt sin ångpanna på en tricycle, med vilken han 1889 företog en långfärd till Lyon. 1888 erhöll han polismyndigheternas tillåtelse att trafikera Paris' gator med sina vagnar. Även Thornycroft sysselsatte sig med byggandet av ångvagnar, men ingen har frambragt så genialiska och genomgripande förbättringar av ångautomobilar som Serpollet.

Ångautomobilen har emellertid, sedan den omöjliggjordes i England, blott i Frankrike kommit till nämnvärd användning för att så småningom helt försvinna för personbefordran och blott i form av landsvägslokomotiv föra en utdöende tillvaro.

Redan tidigare hade emellertid nya vägar inslagits, på vilka automobilen skulle få sin slutliga lösning. Dessa voro först den elektromotordrivna vagnen och något senare ännu med förbränningsmotor som drivkraft. Egendomligt nog var detta sista förslag, det som skulle bliva det för oöverskådlig framtid förhärskande.

Det första mycket råa försöket med elektriska vagnar påstås hava gjorts av M. Davidson i Edinburgh 1885, men denna vagn skall hava fungerat mycket dåligt. Nästa försök gjordes 1881 av fransmannen Raffard med en tricycle och en spårvagn, vilka drevos med elektriska akkumulatorer, som gävo ström till elektromotoren. Spårvagnen kunde befordra 50 personer och väckte överallt berättigat uppseende. Den bevaras ännu i museet Conservatoire des Arts et Metiers i Paris.

(forts. neste side)

## LÖSNINGAR:

1. Rödskog Brug & Guldslöjfabrik, Guldskogen.  
 2. "Globusgården", Torget i Vras's klass, (Strömsö torg)  
 3. Aktuell Elektriske, (tidl. Lyri Fabrikker) B. Björnsons gt.  
 4. "Slipp'en" (Drammens Slipp & Verksted), Havnegt.  
 5. St. Hansberget (Gamle Kongevei)  
 6. Felleskjøpets kornsil, Holmen  
 7. "GC" (Cash & Carry, Tomtegt.  
 8. Tinghuset.  
 9. Drammens Teater, Gml. Kirkeplass.  
 10. Opkjørselen til "Spiralen" v/Sykehuset.  
 ... og TIPPEOPPGAVER burde hatt disse tegnene:  
 1) X. 2) 2. 3) 1. 4) 2. 5) 2. 6) 2. 7) 1. 8) 2. 9) 1. 10) X.

I och med denna konstruktion var ett nytt fält brutet, och den följdes snart av andra konstruktioner. Så byggde t.ex. 1885 den engelske ingenjören Magnus Valk en med ackumulator driven dogcart, och fransmannen Gustave Trouve byggde en tricykel, som var försedd med en av honom uppfunnen elektromotor. Redan 1887 lyckades det Sartia och Mousette att uppnå 30 km. hastighet i timmen med en av dem byggd victoria. Från denna tid uppdyka oupphörligt nya avarter av den elektriska automobilen, bland vilka särskilt märkes fiakern Krieger, vilken vid en egenvikt av 1,130 kg., 5 passagerare och en medelhastighet om 22 km. i timmen utan ny laddning yillryggalade 80 km. Ej mindre märklig är den 1881 byggde vagnen av Jeantaud, vilken visserligen vid sina första färder alltid blev stående och måste omladdas var 25:te km., men vilken 1887 och 1893 genom betydande förbättringar förvandlades till en i alla avseenden otadlig vagn.

Som bekant, har den elektriska automobilen sedan dess utvecklats sig till en utomordentlig fulländad och driftssäker vagn, men de stora förhoppningar man en tid haft på desamma hava ännu ej gått i fullbordan. Dels har ackumulatortekniken ej nått den ståndpunkt man hoppats, dels är man beroende av strömtillgång. Denna har man tänkt sig fylla på två vägar, nämligen i städerna genom strömdistributionsställen på gatorna, där vagnarnas batterier under stillastående kunde laddas, och på landsbygden genom upplag av laddade batterier på bestämda platser. Intet av systemen har ännu någonstades fullt genomförts och icke ens det andra torde kunna genomföras annat än i rikt trafikerade kulturtrakter. Den elektriska automobilens användning torde därför tills vidare komma att bli inskränkt till större, tätbefolkade städer, varefter den på grund av sin frihet från avfallsprodukter och möjligheterna att på praktiskt sätt lösa laddningsfrågan är väl motiverat.

Vi komma nu till det sista skedet av automobilens historia: till den med bensinmotor drivna vagnen.

Det påstås, att redan 1807 en schweitzisk officer vid namn Rivaz skulle hava byggt en förbränningsmotor, vilken var utrustad med en elektrisk tänding. Denna motor insatte han samma år i en av honom konstruerad vagn. Hans försök tyckas emellertid hava antingen misslyckats eller ej uppskattats, och han författade en berättelse över sina försök under uttryckande av den förhoppningen, att andra efter honom skulle lyckas bättre.

Den första, som emellertid verkligen lyckats bygga en användbar förbränningsmotor, är den franska ingenjören Etienne Lenoir. Han offentliggjorde den 10 november 1859 sin uppfinning under titeln: "Moteur a air dilate par la combustion du gaz", och hans patent daterar sig från 24 januari 1860. Lenoirs maskiner voro huvudsakligen avsedda att drivas med lysgass, men han konstruerade även en karburator för bensin og tillade den 17 april 1860 sitt patent, att han kunde ersätta gasen med luft blandad med bensin. En motor om 1.5 hkr. vid 100 v.pr.min. och driven med bensin inbyggde han 1863 i en vagn, med vilken han i september samma år företog en provresa till Joinville le Pont och åter. en sträcka på 18 km. Vagnen var klumpig, gick mycket långsamt och förbrukade mycket vatten och bensin.

(forts. i et senere nummer)

+++++



SISTE NYTT, idet avisen går i trykken:

På et ikke angitt sted i Hof i Vestfold står en CHEVROLET 1932 2-dørs sedan m/overhelt motor og MEDFØLGENDE EN GENERATOR! Bilen er tilsalgs, og interesserte kan ta kontakt med Oddmund Wold, Stasjonsgt. 28, (Gulskogen), Drammen.

# MC- SIDEN

## To hjul med din glede!

Han Bør var nå en pioner loll, han da. Han hadde sans for transport. Slik sans at man i dag

begynner å ta etter. Den gamle motorsykkel er på vei tilbake. Entusiastene skal til og med starte sin egen klubb. Og mannen som i går var ute og vervet medlemmer under veteranløpet fra Sundvollen til Sandvika, tiltrakk seg stor oppmerksomhet.

Ikke så rart når man har det riktige utstyret. En firesylindret Henderson fra 1915, figursydd skinnjakke, ditto lue, fotsi knickers, selbu-strømper og støvler med støtte langt opp på leggen. Ja, og så selvsagt falma ryggsekk. Det eneste som manglet var ei blank ei opp fra den ene sidelomma, og ei Mustad-øks opp fra den andre.

Henderson har gått nær sagt hele sitt liv på Kongsvinger. I går likte han seg ikke helt på villaveier i Bærum. Farten ble for liten og kjølinga for dårlig. Det ble varmt for sylindrer nummer tre og fire. Nummer tre skar seg to ganger med korte mellomrom.

Eieren, Per Erik Ørfeldt Olsen, har brukt om lag ett år på å restaurere 1100-kubikkere. Nå er han frelst. Har kjørt løp både i Danmark og Sverige, nå skal han ha det til her hjemme også.

Det viser seg nemlig at gutta som var kubikksjarmører for noen år siden nå er blitt bitt av tohjulbasillen igjen. Gutta har stiftet familie, men har fått såpass tid og penger at de kan bygge opp en gammel sykkel på langten.

Allerede i dag, før klubben er startet, finnes det flere prakt-eksemplarer i full trim. Kanskje da i første rekke av merkene Indian og Harley Davidson.

Innmeldingsskjemaene ble sendt ut for få dager siden. Allerede to dager etter var de første kommet tilbake til initiativtakeren Ørfeldt Olsen.

Han forteller at dette ikke bare er noe de unge gutta driver med i våre naboland. Gjennomsnittsalderen på deltakerne i et dansk løp var 53 år. Sjøl kjørte Ørfeldt Olsen side om side med en kar på 73 år.



Ørfeldt Olsen og Henderson — sistnevnte nederst.

Gledelige innslag under "Drammensløpet '74" -:

- Oddleif Kvålseth's nyregistrerte (men velkjente) Indian 1919, -nå med registreringsnummer KE-5519.
- Per Gran-Henriksens BMW "R 75" 750 ccm. med sidevogn fra 1943. En ørkenmodell fra 2. verdenskrig, som har kardangdrift, firegearet kasse med revers og reduksjonsgearkasse, differensialsperr og drift på sidevognhjulet. Motoren yter 26 hK, og "doningen" veier netto 400 kg., -brutto hele 670 kg.

Hans Øye har nok en gang kompensert redaktørens manglende mc-kunnskaper med et bidrag til "Gammelbil-Postens" MC-side. Denne gang tar han for seg hvordan de ofte problematiske tankdekalene på riktig måte skal settes på. En uhyre viktig detalj, som ofte mislykkes p.g.a. feil fremgangsmåte, men på neste side får vi altså greie på hvordan det SKAL gjøres. Takk skal Hans ha!

Bruksanvisning for påføring av lakkdekaler.

1. Kopallakk fortynnes 50-50 med terpentin. ( Jeg har med godt resultat brukt en lakk som kalles "gulibunn". Den føres av forretninger som fører kunstmalerutstyr, og brukes som underlag for bladgull ved gullskrift. Den leveres med froskjellig tørketid, ca 15 min kan passe. )
  2. Legg på et tynt lag med lakk på området som dekalen vil dekke.
  3. Når lakken er så tørr at den fester til fingeren ved berøring kan dekalen trykkes på ( lakkdekalen har utsiden inn mot papiret, i motsetning til vanddekalen). Dekalen ligger mot et tynt silkepapir, dette ligger igjen mot et duplekspapir. Man kan fjerne duplekspapiret før en legger dekalen på. Det er da lettere å se om den ligger rett, da dette er gjennemsiktig. En begynner på midten og legger den til ut mot kantene. Den kan også legges på med duplekspapiret på. Det har den fordel at den ikke "skrukker" så lett. Jeg tror imidlertid første framgangsmåte er best dersom tanken ikke er plan.
  4. Etter dekalen er lagt på fjerner en silkepapiret med en våt klut forsiktig.
  5. For å fjerne overflødig lakk bruker en terpentin eller White sprit. Dersom en lar lakken tørke for lenge før en legger på dekalen, er det vanskelig å fjerne overflødig lakk, og en kan da risikere at en løser opp lakken i kantene på dekalen.
- Spørsmålet om en tilslutt skal bruke klarlakk for å bevare dekalen bedre, er nok en må ta opp med lakkfabrikanten i hvert enkelt tilfelle. Faren er at klarlakken med tiden kan misfarve lakken og dekalen.

NORSK VETERAN OG GAMMELBILKLUBBS  
avdeling på JESSHEIM, ønsker DEG  
og DINE.VELKOMMEN til GAMMELBILTREFF  
på SANDGRUNN CAMPING ved SKARNES,  
Søndag den NIENDE JUNI.

VI starter opp ca Kl 1200, og vil  
holde det gående utover ettermiddagen  
med salg av og ikke minst bytte av  
gammelbildeleer og tillbehør, og  
det er mulig at vi får i stand en  
liten AUKSJON også.

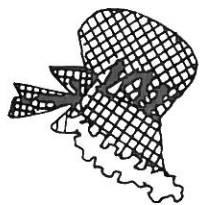


VETERAN  
TREFF



SANDGRUNN CAMPING  
ligger på Kongsvinger-  
veiens høyere side like  
før Skarnes sentrum, midt  
i mellom Kløfta og  
Kongsvinger, for de som  
måtte ønske og overnatte,  
finnes det hytter til leie,  
disse kan bestilles over  
telefon. ( Skarnes tlf:1290

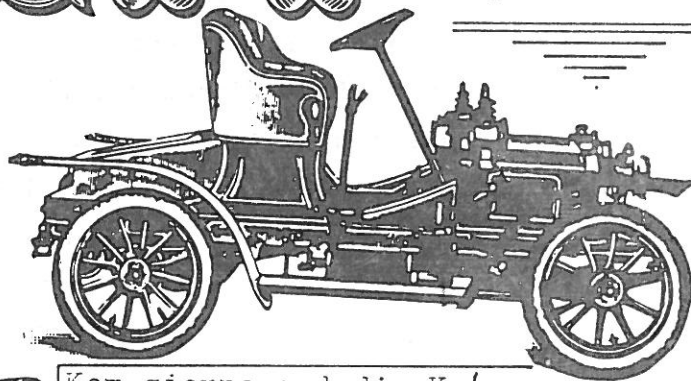
Kafeteria og Camping  
Hytter og Telting



TREFF

SØNDAG  
9 JUNI.

Kanskje finner du her på  
markenen vår, den delen  
du har søkt etter i lengere  
tid, hvis ikke--så er det  
jo artig lell-- med en  
gammelbilprat og kanskje  
en picnic i det grønne,  
ved bredden av Glomma.



Kom gjerne med din Veteran  
eller Gammelbil, du blir i  
såfall ikke den eneste, da  
fler av medlemmene i klubben  
vil møte opp med sine  
Automobiler.

Har du noe og selge eller bytte bort  
så ta det med, det er slikt som skaper  
stemning, og de fleste vil vel gjerne  
slå av en liten "HESTEHANDEL", eller  
hva ?

Vell møtt, ved Glomma.

*[Handwritten signature]*

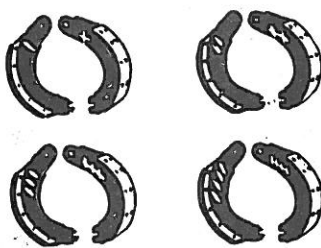
## Bremsebestemmer sikkerheten og farten

Ved siden av pålitelig materiell er også påleggningen av bremsebåndene avgjørende for varigheten og påliteligheten. Her viser en fabrikk — kjent for

både godt materiell og godt arbeid — hvorledes bremsebånd skal nagles på, slik at De kan kjøre både raskt og sikkert.



Undersøk om trommel er oppriperet avpusses med smergel evt. avdreies



Merk bremsskoene slik at ombytting unngås



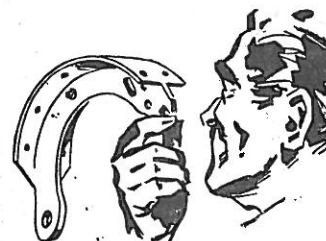
Gamle bremsebånd fjernes Spenn skoen i stikken og meisel av naglene



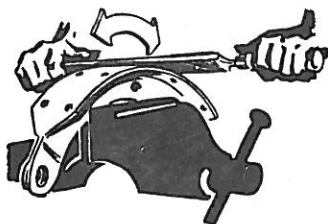
Trykk ut naglene med dor (fra innsiden)



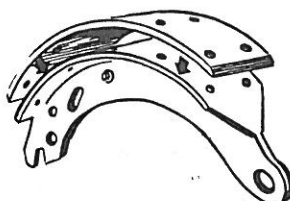
Bremsskoene gjøres rene for smuss, olje og fett



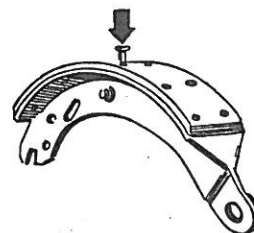
Undersøk om skoene er skadet eller deformert.



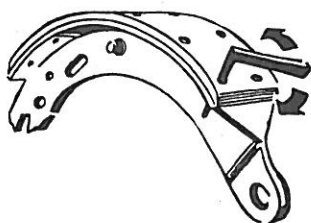
Bremsskoen renses for rust og even luelle grader lernes



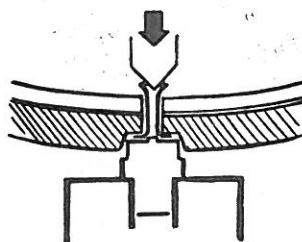
Bremsebelegget legges på skoen og testes evt. med klemme



Naglen settes i fra utsiden.



Avvikelse mellom naglehull i belegg og sko utlignes



Større nagler må først splittes ut med en dor

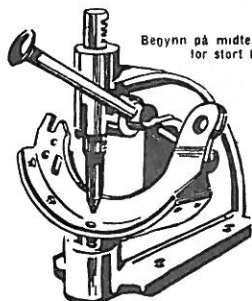


Ikke slik



Men slik.

Vær nøyaktig med naglelengden.



Begynn på midten. Bruk ikke for stort trykk.



Se mot lyset. Det skal ikke være rum mellom sko og belegg.



Puss av kantene med en fil.

ORIGINAL AUTOMOBILE HANDBOOKS FOR SALE

1956	BORGWARD	"B-1500"	Owners Manual	in german	excellent	25,-
1933	BUICK	"Eight"	"	" english	"	75,-
1952	CADILLAC	"60-75"	"	" "	"	65,-
1929	CHEVROLET	"AC"	"	" "	"	75,-
1928	CHRYSLER	"65"	"	" "	"	85,-
1929	"	"75"	"	" "	fair	75,-
1929	"	"77"	"	" "	excellent	85,-
1935	"	"Six"	"	" "	"	75,-
1936	"	"C-8"	"	" "	"	75,-
1939	"	"C-18/19/20"	"	" "	"	75,-
1956	"	Mopar Radio	"	" spanish	good	10,-
1928	DELAGE	"14 HP"	"	" english	"	85,-
1928	"	"	Parts List	" "	"	75,-
1931	DE SOTO	"six"	Owners Manual	" "	"	80,-
1939	"	"De Luxe"	"	" "	excellent	75,-
1940	"	"	"	" "	"	75,-
1934	DODGE	"DE-5"	"	" "	"	75,-
1936	"	"Six"	"	" swedish	good	75,-
1937	"	"D-2"	"	" english	excellent	75,-
1938	"	"D-5/X"	"	" "	"	75,-
1938	"	"Six"	"	" "	"	75,-
1940	"	"	"	" "	"	75,-
1930	ESSEX	"Super Six"	"	" "	very good	85,-
1927	FIAT	"503"	"	" french	"	75,-
1927	"	"505"	Parts Catalogue	" english & italian	"	75,-
1927	"	"509-A"	"	" "	"	75,-
1926	"	"509"	Owners Manual	" "	excellent	85,-
1928	"	"520"	"	" dutch	excellent	85,-
1938	"	"508-C"	Shop	" english	"	85,-
1937	FORD	"Junior DeLuxe"	Owners	" danish	"	35,-
1939	"	"Prefect"	"	" "	fair	25,-
1967	"	"20 M"	"	" norwegian	excellent	10,-
1949	LINCOLN	"V-8"	"	" english	"	65,-
1931	NASH	"8-70"	"	" "	fair	75,-
1935	OLDSMOBILE	"6 & 8"	"	" swedish	good	75,-
1916	OVERLAND	"83/83-B"	Parts List	" english	fair	85,-
1924	"	"91/92"	Owners Manual	" "	"	85,-
1933/40	OPEL	all models	"	" german	very good	75,-
1926	PEUGEOT	"181-B"	"	" " Thermo-Fax copies	"	25,-
1936	PLYMOUTH	"DeLuxe"	"	" english	good	75,-
1953	POBEDA	"M-20"	"	" russian, hardbound	"	40,-
1937	SKODA	"21201"	"	" swedish	fair	15,-
1923	RENAULT	" 8.31 "	"	" english	excellent	80,-
1939	VAUXHALL	"10/4 & 6"	"	" danish	fair	25,-
1959	"	"Victor"	"	" "	"	15,-
1939	VOLVO	"PV-820"	"	" swedish	good	35,-
1926	WILLYS KNIGHT	"70"	"	" english	"	75,-
1950	Z.I.M.	"Pullman"	"	" " UNIQUE	excellent	135,-
1930-35	CARTER	Carburator Service	"	" large book	"	85,-

PRICES ARE IN NORWEGIAN CROWNS, AND INCLUDES PACKING & POSTAGE.

N O T E :

RADIATOR EMBLEMS & COACHWORK MAKERS PLATES bought/sold/exchanged  
Large selection of restored an unrestored emblems available for sale.

LARS KILE jr.,  
Box 76,  
4601 KRISTIANSAND,  
N o r w a y.

Postgiro no. 3 61 18 94  
Bankgiro no.  
9441.07.53787

## KJØPES:

1935 Ford 4-dørs, evt. bare karosseri, alle typer.

1933 Buick alle typer, evt. delebil. Alt av interesse, helst urestaurerte vogner. Gamle baklamper kjøpes.

-Vennligst skriv til:

ODDVAR HANSEN,  
Solliveien 80, Rolvsøy,  
1720 GREÅKER.

HUPMOBILE 1929 m/8-cyl. rekkemotor. Kan kjøres. Dessverre ombygd til pick-up. Selges til høystbydende.

PER-JON MOEN,  
Lindeberglia 14,  
OSLO 10.

## TILSALGS:

Nye forfjærer (spiral) til Buick 1934/35. Buick "90" limousine 1934 delebil.

## KJØPEB:

Bakhjulslager t/Buick "90" 1935-mod.

ARNE CHR. KARLSEN,  
3410 SYLLING.

## KJØPES:

Skjermer til Chevrolet 1937/38-mod.

ODD BRATTERUD,  
Moane,  
3600 KONGSBERG.

## DELEBILER SELGES:

Chevrolet 1936 lastebil 1500 kg. kr.200.

Buick 4-d. sedan 1939 m/8-cyl.  
motorø kr. 150.

TORØ ØDEGAARD,  
Nordbyvn. 91,  
3000 DRAMMEN.

Kalesjestativ, trolig til Chevrolet touring, selges meget billig.

MADS JOSTAD,  
3060 SVELVIK.

## SELGES:

1926 Buick 2-dørs liten sedan + komplett understell.

1936 Nash Lafayette sedan, original.

1939 Chrysler Saratoga, 8-cyl., original.

En kjempestor bil m/reservehjul i forskjermene + deksel for bakhjul.

0929 Opel 6-cyl. P4, meget bra karosseri. må trekkes.

PER BAKKE,  
3600 KONGSBERG. tlf.034/31618

Alle deler "over rammen" søkes til Chevrolet 1925-mod.

KLEPPAN,  
c/o Statens Bilsakkyndige,  
DRAMMEN.

## KJØPES:

Deler til åpen A-Ford, 2-seter. Alt har mer eller mindre interesse, spesielt seter.

## BYTTES:

A-Ford 1930/31 lykter i bra stand byttes i tilsvarende til 1928/29.

## SELGES:

2 bilbukker for spøring, rep. o. l. ca. 4 m. lange. Må brukes i helling, da det ikke er oppkjørsel. Pris kr. 100,-.

J. GLEMMINGE,  
Rostad, Rolvsøy,  
1720 GREÅKER.

## KJØPES:

Innelukket vogn av fin kvalitet, gjerne restaurert eller i prima originalstand. Bilen bør være i registrerbar stand, av årsmodell 1930-40. Kontant oppgjør.

henv. MADS JOSTAD,  
3060 SVELVIK.  
tlf. 02/842176 - 842065.

## KØPES:

Ford coupe 37-39(40) med den långa stjerten kjøpes oavsett skick. Låmnar gärna i byte min HUDSON Country Club Six m. 93 1939 täckt 4-dörrars, fullt körbar (körs varje sommar) med en om inte annat makalöst fin inredning.

HANS JOHANSSON,  
Hagvågen 10c,  
S-730 40 KOLBÄCK, Sverige.  
tfn. 0220/41252.

ERSKINE 1928, 4-d. sedan i meget fin stand tilsalgs. Restaurering er påbegynt og mye er allerede ferdig.

henv. ARVE HANSEN,  
tlf. 02/53 41 64 kl. 9-15.

Telefonkatalog fra 1926 gis i dusør til den som kommer med tips så jeg kan finne en '46-48 Ford eller Mercury stasjonsvogn, hel bil eller delebil; eldre er også av interesse. Søker også etter åpen 5-seter Ford 1933-36.

henv. ROAR ARNEGÅRD,  
Ravnkollbakken 89,  
OSLO 9. tlf. 02/688180, 9-16.

## BYTTES:

Brannskadet Chevrolet Coach (2-d. lukket) 1927-mod. byttes i annen gammelbil (mel-lomlag gis) eller selges som delebil.

PER DOKKA,  
c/o Holmen-Hellefoss,  
HOKKSUND.  
tlf. 02/85 15 80 kl. 7-16.

