

GAMMELBIL -



NR. 6 · 1975 4. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

● *posten*



Motorhistorisk klubb · Drammen

DETTE NUMMER INNEHOLDER--:

- side 1: Forsiden
2: Innholdsfortegnelse
3: Redaksjonelt - Adresser
4: Referat: Medlemsmötet, mai - Teknisk möte
5: " Tekn. möte (forts) - Familiepicnic
6: KNA's 25-års jubileum: Pioner og veteraner...
7: ---- " ----
8: ---- " ---- samt "Lykke er...."
9: "Er min Franklin en '30-modell?"
10: "Drammensløpet '75" (referat)
11: --- " --- samt styremötereferat
12: Månedens veteran - Neste möte
13: MC-siden
14: ---"
15: Litt av hvert om smått og stort
16: Innbydelser.
17: Annonsesiden
18: Baksidesannonsen

dessuten: (som ekstrabilag)- et fyldig litteraturtilbud fra
GAMMELBILENS VENNER, box 13, Kværner, OSLO 6.

FORSIDEN:

Det ble Per Bakke, Kongsberg som med sin Studebaker Touring '28 dro avgårde med seieren i årets "Drammensløp", og dermed tok sitt første napp i Rundtom Kafeterias vandrepremie. Her viser Per frem vandrepremien og seierssmilet for GAMMELBIL-POSTEN's lesere. (Foto: Ö, Langeland)

GAMMELBIL - posten

ORGAN FOR
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

-samt andre venner av gamle
automobiler og motorcykler-

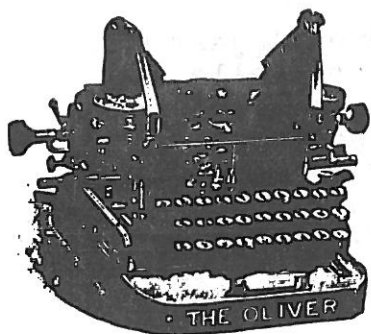
NR. 6/1975 (nr.27) - Juni - 4. ÅRGANG

REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN

(BENYTT DENNE ADRESSE VED ABONNEMENTSBETALING OG ANDRE HENVENDELSER)

ARSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-



Redaksjonelt

Så står man atter midt oppe i den hektiske sommerse-
songen, som i motorhistorisk sammenheng er mer tett-
pakket med arrangementer enn noensinne. Dermed skul-
le de som har noe "gammelt" kjøreklart være sikret
full sysselsetting, og de andre -som må nøye seg med
å se på- burde kunne finne megen øyenslyst som anta-
gelig vil inspirere til ekstra innsats "i uthuset" i
den hensikt å selv få ferdig "den gamle". Dette står høyt på undertegne-
des prioriteringsliste foran sommeren, ved siden av at det jo skal for-
beredes en ny avis. Vi vet fra tidligere hvor fort sommeren forsvinner,
så den er egentlig ikke så fjern den septembervelden vi atter skal mø-
tes på HV-huset til vårt første høstmøte. God sommer!

Ö.L.

STYRET I "MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN" TAKKER MED DETTE FOR GOD
OPPSLUTNING VED VÅRE MÖTER OG ÖVRIGE TILSTELNINGER. VI ÖNSKER SAM-
TIDIG ALLE MEDLEMMENE EN GOD OG MOTORHISTORISK UTBYTTERIK SOMMER !
PÅ GJENSYN TIL HÖSTENS MÖTER! Styret, MHK.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24.

Stiftet 18. okt. 1972

KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, Boks 174, 3430 SPIKKESTAD
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollvn. 34c, 3400 LIERBYEN
SEKRETER: Björn S. Nilsen, Jonsokvn. 22, 3000 DRAMMEN
KASSERER: Tore Ødegaard, Nordbyveien 91, 3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Riksveien, 3020 KROKSTADELVA
STYREMEDLEM 2: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJØNDALEN
- Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år -



.....
MEDLEMSMÖTET 6. MAI.
.....

Også på maimötet var fremmötet meget godt, og mange nye hadde funnet veien til mötelokalet. Formannen "klubbet inn" klokken 19.40, og etter den tradisjonelle velkomsthilsenen innledet han med å gi en honnör til vår tekniske komite for det vellykkede tekniske mötet hos Statens Bilsakkyndige söndag 4. mai. Deretter ble referert to innkomne brev; -det ene fra Norsk A-Modell Klubb vedrörende et turlöp i Oslo-området 1. juni, -det andre brevet fra et importfirma for bil-lakk som selger ut et restlager av lakk til sterkt redusert pris.

Ellers opplyste formannen at vognmerkene er lovet ferdig til "Drammenlöpet" 11. mai, og han minnet også om familiepicnicturen til Sjöstrand Kristi Himmelfartsdag.

Dermed var tiden for kaffepausen inne, og det ble også som vanlig solgt lodd til aftenutlodningen.

Etter at kaffe og kaker var vel fortært, ble aftenens gjest, Knut Johansen, introdusert. Han ga en orientering om sitt spesielle fag, -sandblåsing-, og foruten å gi endel råd og veiledning besvarte han også spørsmål fra salen. Hans innlegg ble dessverre endel uroet av private samtaler rundt i salen.

"Medlemmenes 10 minutter" ble denne gang på omtrent en halv time; tydeligvis var det mange som hadde noe på hjertet. Så foretok man aftentrekningen, hvorefter Gunnar Kristiansen viste "i reprise" en fargefilm med opptak fra forskjellige av medlemmenes gammelbil/mc-lager og verksteder i vårt distrikt.

Klokken 22.50 ble mötet hevet.

ref.

+++++

VELLYKKET TEKNISK "VÅRSJEKK" SÖNDAG 4. MAI

Været viste seg fra sin aller beste side under avviklingen av vårt tekniske möte -eller "vårsjekken"- hos Statens Bilsakkyndige i Drammen söndag 4. mai. De første kjöretöyer hadde innfunnet seg i god tid för klokken 10, og i kontrollhallen sto en beredt teknisk komite, utrustet med alskens kontrollremedier. De faste komitemedlemmene, Öistein Kleppan, Per Bakke, Fridgeir Normann og Ragnvald Ödegaard utgjorde et velkvalifisert team, og var dessuten for anledningen forsterket med "elektromannen" Martin Giljamse, så her skulle intet unngå deres argusöyne!

At dette tekniske mötet kom istand, kan vel godskrives den positive kontakt vår klubb har med Statens Bilsakkyndige. Uten deres velvillige tillatelse til å disponere kontrollhallen, ville denne "vårsjekken" blitt atskillig mer overfladisk enn hva nå var tilfelle. Og at kontrollen var nödvendig, bekrefter komiteens formann Öistein Kleppan i en samtale med "GAMMELBILPOSTEN". Hans inntrykk etter at de ialt 15 kjöretöyene hadde passert de avanserte kontrollapparatene, var at resultatet burde vært bedre. Alt for mange legger hovedvekten på den utvendige finishen, mens det ofte skorter noe på det som befinner seg under bilen. Dårlig renhold og oljelekkasjer er noe som går igjen hos mange, og ujevne bremses var også hyp-

(forts. neste side)

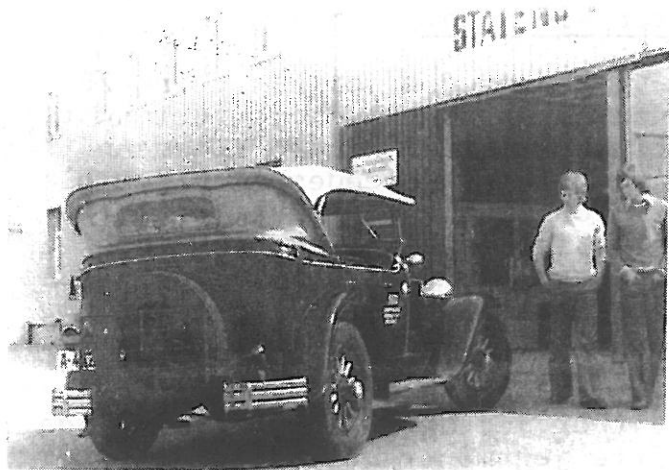
pig registrert på "klokkene". Endel slarkete styreledd ble også notert. Men det var også mye som var riktig bra, tilføyer Kleppan.

Mens man ventet på tur til å komme inn i hallen ble ventetiden kortet med å beskue hverandres biler ute på plassen, og gammelbilpraten gikk livlig.

Arrangementskomiteens utrettelige Frode Holm og hans Lise, samt Roar Sørensen, hadde sørget for kaffe og vafler, som smakte fortreffelig.

Ved 14.30-tiden var det hele over, og man kunne reise hjem til "kjøttgrytene". Vår uforbeholdne honnør til teknisk komite for et fint gjennomført teknisk møte!

Ö.L.



familiepicnic

møtestedet ved "Lierkroa" klokken 10.18 på vår familiepicnic-tur, men det skulle vise seg å bli en både varm og solfylt vårdag.

Bilkortesjen vakte berettiget oppsikt langs ruten som gikk gjennom Spikkestad og Røyken til Bjørnstadkrysset, videre gjennom Slemmestad til Bjerkås, hvor veien tar av ned til Sjøstrand friareale. Stedet viste seg å være en virkelig perle, med rikelig tumleplass såvel for unger som for voksne. En innbydende badestrand og rent vann fantes også, og vi spår at mange vil gjøre turen om igjen utpå sommeren, når badevannet når en mer "kroppsvennlig" temperatur.



Såsnart bilene var parkert på den grønne sletten, etablerte man sine campingmöbler rundt omkring, og det varte ikke lenge før en umiskjennelig duft fortalte at kaffekjelenes putret på propanblussene. Og så hygget man seg i den forsommergrønne og soldirrende idyllen, -spiste og drakk og pratet og beundret gammelbil; det var 12 ialt.

Dessverre går timene altfor fort i hyggelig lag, og det var snart tid for å snu nesa hjem til mer trivielle sysler. Atter kan en hyggelig sammenkomst i klubbens regi bokføres.

Ö.L.



(KNA's 25-års jubileum) "PIONER OG VETERAN".

Direktør Kloumann:

Blandt dem som kan feire 25-årsjubileum som permanent klubbmedlem og som allerede forlengst har passert nevnte åremål som bilist, er direktør Sigurd Kloumann. Han beretter meget fornøielig om de tre første Mercedesbiler som blev anskaffet, blandt annet for å holde forbindelsen oppe på en lettvent måte mellom Notodden og Oslo. Særlig minnes han med vemod en 22-hesters Mercedes, en slags charabanetype som vel var bygget i 1902 eller 1903. Den gjennomgikk en rekke metamorphoser, den blev av og til forlenget for senere å bli forkortet og vice versa.

- Jeg gjenså den engang i årene 1915-20 som drosjebil, og i 1926 tror jeg det var, gikk den enda i rutetrafikk ved Ørje. Med denkjørte jeg min første langtur i Norge, en tur som var ganske rik på opplevelser. Det var første gang Norge blev krysset fra Østlandet til Vestlandet i bil. Vi drog fra Oslo over Lesjeskogen og ned gjennom Romsdalen. En annen bil hadde nettop kjørt samme ruten dagen iforveien, men et stykke forbi Lesjeskogens vann passerte vi bilen som lå veltet ved siden av veien. Vi kom imidlertid vel frem til Åndalsnes, og der fikk vi en slepebåt til å ta oss ut til Molde. Her hadde vi blandt annet amtmannen med på en tur langs Fanestranden. Så fikk vi bilen ombord i en av Bergenskes båter og transporterte den til Bergen. Jeg kan som et kuriosum nevne at de ikke fikk lov til å kjøre bilen fra brygge til brygge i Bergen, man turde ikke slippe uhyret løs. Vi måtte transportere den ved hestehjelp til båten gikk til Lærdal. Fra Lærdal kjørte vi over Maristuen og Nystuen og ned gjennom Valdres og Bægnadalen. Der var naturligvis overalt en veldig sammenstimling av mennesker som så på det nye vidunder.

- Minister Eyde forteller at han engang måtte ta sig av en gammel kone som blev rent vettskremt av bilen.....

- Ja, jeg husker det. Jeg var med dengangen. Det var et sted i nærheten av Heddal kirke. Den stakkars konen sprang for livet, og jeg sier ikke noe om at hun var redd for den store rødmalte bilen som kom rutsjende bortover veien. Hun var rent fra sig, hun brøt simpelthen gjerdene ned uten å gi sig tid til å prøve å komme over dem, bare for å berge sitt skinn.

- Men når vi nu taler om utviklingen til idag.....?

- Ja, da vil jeg gjerne få si at jeg synes nok den nye automobillovgivning er svært stram i mange punkter således at den åbenbart ikke kan oprettholdes. Den inneholder også bestemmelser som synes å være litet verdige. Jeg er litt redd for at den kan misbrukes til chikane, selvom hensikten naturligvis er god. Og så er der visse kjørebestemmelser som jeg anser for å virke stik imot sin hensikt. Først og fremst bestemmelsen om at ved gate- eller veikryss har den retten til å kjøre som kommer inn fra høire side. Denne bestemmelse skal gjelde også hvor det dreier sig om innkjørsel til en stor trafikkåre fra en ubetydelig og kanskje skjult sidevei eller sidegate. Den oppfattes også dessverre av mange kjørende helt bokstavelig som givende den der kommer inn fra høire sidevei simpelt- hen rett til å kjøre på en annen kjørende der kommer i hovedtrafikk- åren. Det er klart at således bokstavelig oppfattet er bestemmelsen mere en fare enn en sikkerhetsforanstaltning. Man må også tenke på at en rekke av våre hovedtrafikkårer, både gater og veier, er sterkt belastet, ja overbelastet av trafikken. Hensynet til den store trafikks utvikling tilsier derfor at det skjer en forandring eller en lempning av disse forhold. Trafikken i hovedårene må ha for-

trinnsretten, og forøvrig må det påhvile begge parter ved gater og veikryss å utvise den samme oppmerksomhet og forsiktighet. Den idé som trenger sig frem hos mange, at den ene har en ubetinget rett, må skaffes bort. Med hensyn til kjørehastigheten kan jo i og for sig 45 km. være riktig nok valgt, men man må jo huske på at som terrenget er her i Norge, kan man ikke holde den farten bestandig, så kurver og stigninger og andre terrengvanskeligheter setter jo faktisk gjennomsnittsfarten ned i 30 km. Der bør bli lovlig adgang til å kjøre mere enn 45 km. hvor veien er oversiktlig, slik at gjennomsnittsfarten kan økes. Først da kan man helt utnytte bilens kapasitet og vårt ellers gode venet. Fartsbestemmelsene må bli mere elastiske og mere avhengig av veiens oversiktighet så gjennomsnittsfarten kan økes. Man må huske på at bilen er det moderne fremkomstmiddel som skal avvikle vår tids stedse økende trafikk, og man må utnytte bilens kapasitet i så henseende.

- Hva mener De ellers er det mest brendende spørsmål for biltrafikken i våre dager?

- Ubetinget å skaffe tilveie et tilfredstillende veidekke. Ellers vil jeg si at vårt veivesen har mødt utviklingen på bilområdet på en høist anerkjennelsesverdig måte. Fremgangen med å åpne landets veinett for trafikken har vært tilfredsstillende og forståelsen på dette felt har vært stor og gavnlig. Jeg har av og til vært nesten forundret over hvor langt man er gått, men som nevnt, arbeidet med å få ordentlige veidekker må bli en av de store oppgaver i de år som kommer. Det nuværende forhold koster oss overordentlig mange penger. Det er nu først og fremst den unødige slitage og de mange reparasjoner som umoderne veidekker utsetter biltrafikken for. Det er en ikke ubetydelig del av vårt lands nasjonalformue som er nedlagt i våre biler, der er på vei til å bli vårt samfunns viktigste kommunikasjonsmiddel. Det er av største betydning å beskytte denne nasjonalverdi, og skal så skje, må vi ha ordentlige, permanente veidekker på de store trafikkårer. - Også veiene utgjør en stor del av vårt lands nasjonalformue. Ved dårlige veidekker ødelegges både bil og vei. Det er svære summer som årlig går tilspille gjennom slitage på bilene, og øket bensin- og gummi-forbruk; og det er veldige verdier som går tilspille ved vedlikehold av vårt veinett, fordi vi ikke har permanent veidekke. Der arbeides jo av veivesenet i høi grad på å skaffe permanent veidekke, men der eksperimenteres for meget istedenfor at man tar resultatene av eksperimenter og erfaringer som har kostet de store land hundreder av millioner, til inntekt. Det er efter min formening et forlengst fastslått faktum at jernbetongdekket er det i lengden billigste og beste; det kan også fremstilles ved helt innlandsk produksjon. En betydelig del av de sær-inntekter som flyter av biltrafikken burde derfor anvendes til anlegg av jernbetondekker på de store hovedtrafikkårer. Det er en nasjonaløkonomisk oppgave av største betydning.

- Hva mener De om spørsmålet bil og bane?

- Ja, det er sannelig et nokså vanskelig tema. Det er klart at man ikke kan stoppe den utvikling som trenger på med biler og busser. De distrikter som vil ha sine stambaner bygget må jo få dem. Landet har imidlertid et stort jernbanenett hvori der av staten er nedlagt enorme kapitaler, og disse baner må jo i stor utstrekning, om mange måtte vilde komme til å nedlegges i konkurransen med bilene, opretholdes for lang og tung trafikk. Der må derfor være samarbeide mellom jernbanetrafikken og busstrafikken, og det synes mig som om det riktige er at busstrafikken i de distrikter hvor den kolliderer

med jernbanen, må overtas av jernbanen. Man kan bare se et eksempel som Drammensbanen i hvis ombygning der er nedlagt beløp såvidt jeg vet til en halv hundrede millioner. Den dag den står ferdig, vil man forlate denne bredsporede, elektrifiserte bane, som er en av de beste man overhodet har i Europa, til fordel for bilruten, som jo umulig kan by på den samme komfort. Her må en regulering til, og man må finne sig i å samarbeide med statsmaktene på dette punkt.

XX

LYKKE ER : Å DÖMME SIN EGEN GAMMELBIL - OG VINNE.....!

Det er ikke alt å ha en bil som skinner, den bør også kunne kjøres til fornøyelse og glede...

MOTOREN (20 poeng)

Gi 10 poeng dersom din motor kan gå konstant i 75-95 km/t uten å koke, lage lyder, falle ifra hverandre eller på annen måte irritere deg. Legg til 10 poeng dersom du har mot nok til å kjøre i den hastigheten uten å slakke av.

STÖTDEMPERENE (5 poeng)

Belønn deg selv med alle poengene dersom støtdemperene er restaurert slik at fintfølende passasjerer ikke blir støtt ved passering av jernbaneoverganger. NB! Merk deg om smilet forsvinner; gjør det det, har du arbeid å gjøre!

BREMSER (5 poeng)

Enkelt og greitt! Poengene er dine dersom du ikke begynner å stille bremsene på din egen gammelbil med en gang etter å ha kjørt en annen bil.

LAKKEN (15 poeng)

Du kan trygt innkassere alle 15 dersom det finnes striper på en ellers pen lakk på grunn av grus, fordi du tok den veien hvor det var penest utsikt.

HORNET (5 poeng)

Får du en egen artig følelse når du besvarer et vennlig vink med et godt og kraftig "Ah-oo-gh"...?

VENNER (15 poeng)

Fem poeng dersom du har funnet en "vanskelig-å-finne-del" for en venn. Fem poeng dersom du fant en ny venn mens du lette etter en "vanskelig-å-finne-del". Fem poeng dersom du låner bort et verktøy til en venn, eller deler en erfaring, selv om du har funnet den i et blad.

KONA (15 poeng)

(Ugifte bytte ut "KONA" med ei (en) de synes spesielt om, ...eller omvendt!)

Fem poeng dersom hun er enig i at gammelbilhobby er en utbytterik beskjeftigelse (bruk din egen definisjon av utbytterik; lønnsom el. lign.) Fem poeng til dersom hun ikke insisterer på å selge gammelbilen for å få bevist det "utbytterike". Ytterligere fem poeng dersom hun liker å kjøre din gammelbil. Fem siste poeng kan du gi dersom du ikke pålegger dine verdier andre "Veteranvogn" eiere.

(Oversatt og noe omarbeidet av Håkon W. Røine)

+++++

SVEIN BURVALD:

Er min FRANKLIN en '30-modell ?

Angivelig kjøpte jeg en Franklin 1931-modell, men nu under vårpussen har jeg under gulvteppene ved førersetet avdekket en plate med følgende innskrift:

145 5 Pass Sedan
W. B. Co.
Body no. 3282

Car Number (tilsv. understell nr.) på bilen er 51-206069L34, og på motorens venstre side er der hugget inn 154167. På motorens høyre side, og faktisk på "oil relief valve" er der følgende innskrift: NB 44 055 13.

En del -sannsynligvis alle- disse tallene

kan hjelpe til med å identifisere min Franklin. Jeg anmoder lesere av GAMMELBIL-POSTEN om hjelp til å tidfeste bilen på bakgrunn av ovennevnte data.

The Franklin Instruction Book fra 1/1-1930 omhandler 145 og 147-type-
ne. I en tabell står "Body Suffix No." anført med to eller ett siffer for sedan, coupe, touring etc. Under 32 står De Luxe Sedan, 5 pass. og vekt uten bensin 4140 (enhet?)

Franklin anga sine serier med de to første siffer i typenr., altså serie 14 for typene 145 og 147. Jeg har gransket de av mine bøker som omhandler Franklin, og kommet til at 14-serien er 1930-modeller. Min skulle etter dette være en 1930-modell Franklin Airman 145 De Luxe Sedan. Jeg er takknemlig for kommentarer og korrigeringer.

LITTERATUR: "Automobile Quarterly", Vol. V, nr. 3, 1967.

R. Stein: "The American Automobile", F.p., N.Y.

G. Rogliatti: "Period Cars", Hamlyn 1973

"The Complete Encyclopaedia of Motorcars", E.P. 1968.

Franklin Instruction Book, 145 og 147, 1930

Franklin Instruction Book, 151, 152, 153, 1930

PS. Bilen ble registrert første gang 15. mai 1931 (iflg. vognkort).



RED's ANM.: -Vektenheten for bilen er angitt i pund (lb.), og 4140 lbs. tilsvarer 1877,9 kg.

For 50 år siden

16. mai 1925

En amerikansk avis opplyser, at Ford-fabrikkene i Detroit forleden dag satte en ny rekord i den daglige produktion av biler. Det blev en enkelt dag fabrikkert 7594 fuldt færdige «Lizzles». Ifjor høst feiret Ford et nestaaende jublæum, idet hans bil nr. 10 millioner stod færdig fra verkstedet!

Billigbilene har paa grund av lave takster bragt adskillig forstyrrelse ind i drosjechaufførenes daglige indtægter. Dette vil chaufførene ikke længer finde sig i, og har derfor sat sine takster ned, saa disse kommer paa samme høide som billigbilenes. Skulde disse finde paa at gaa til yderligere nedslag, følger drosjene øieblikkelig efter. Der skal altsaa bli krig paa kniven, til stor glæde for det bilende publikum.

To damer som 2. paaske-
dag skulde hjem fra fjeldet kjørte til stationen i bil, men de hadde to som kjørte med hest foran sig, og disse vilde ikke kjøre av veien. Følgen herav var, at de to damer kom 1 minut forsent til togets avgang fra Gol station, hvorfor de maatte overnatte paa et hotel og vente i 13 timer paa nattoget og blev saaledes paaført en utgift av 23 kroner. Saken er anmeldt med krav paa erstatning av nævnte beløp.

Seier til Per Bakke i «Drammens-loppe '75»



Så er vårt hovedarrangement -"DRAMMENSLÖPET"- avviklet for annen gang, og løpskomiteens fine innsats gjorde at løpet i alle deler ble vellykket. Vel kunne været hatt et mer sommerlig preg enn hva tilfellet var, men det er ting som selv ikke den dyktigste løpskomite råer med.

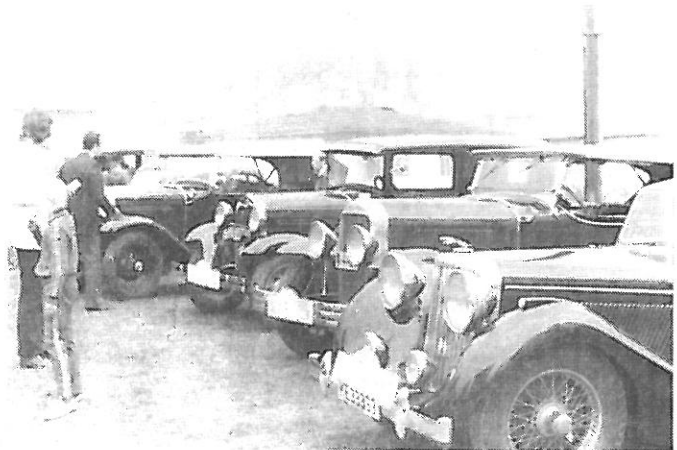
Ialt 24 kjøretøyer var påmeldt til årets løp,-herav to motorsykler. Det ble endel forandringer i det trykte programmet, og de som ønsker å ajourføre, kan notere følgende: -Start nr.2 -Oddleif Kvålseth- kjørte en Harley-Davidson 1922-modell, isteden for den i programmet oppførte Indian 1919. Start nr.3 -Håkon W. Røine's Morris Cowley 1926- måtte avstå fra å delta p.g.a. bank i den nyborede motoren (!) Heller ikke nr. 4 -Per Gran-Henriksen's BMW R75 mc. fra 1943- kunne stille til start grunnet trouble med kardangen. Ellers deltok ikke nr.20 -Hans K.Viko (Citroën 1937)-. Start nr. 23 -Finn Torgersen med Mathis 1927- deltok, men kjørte utenfor konkurranse, da Finn i egenskap av medlem av løpskomiteen var "inhabil". Endelig var start nr. 24 etteranmeldt og sto ikke i programmet, det var Arne Chr. Karlsen med Buick cabriolet 1935.



Det var etterhvert blitt temmelig folksomt på Vaagårdslökka da starteren Öivind Langeland på slaget 11 sendte førstemann avgårde. En gledelig overraskelse var at deltagerene kunne få utlevert det nye vognmerket før start, idet det var ankommet 20 rykende ferske merker. Den delikate utførelsen gjorde at merkene ble godt mottatt, og noen rakk også å skru på merket før de kjørte ut.

Med to minutters mellomrom mellom kjøretøyene bega de deltagende seg ut i den ca. 40 kilometer lange løypa, frem til første post ved Ligo Shopping på Åssiden, hvor den første prøven var å danse vals til tonene fra sveivegrammofon! Neste post lå ved Nærkjöp-forretningen på den gamle riksvei 10 på Solbergmoen, hvoretter det bar videre gjennom Krokstadelva og mot Hokksund via en avstikker inn på den gamle veien i lia ovenfor Eikerstua, der en observasjonspost var plassert. Fra Lerbergkrysset tok man E76 over brua i Hokksund frem til Sundmoen hvor neste post var å finne, og på stikkveien ned til Langebrokrysset lå nok en post. Man fulgte så bygdeveien mot Mjøndalen, hvor det etter veien var anbragt en gammel bil som det gjaldt å bestemme merke, type og årsmodell på. Ruten gikk så gjennom Mjøndalen til grustaket ved Ryghkollen hvor nok en prøve ventet, og så bar det på riksvei 283 mot Drammen til "Posefabriken" på Grönvold, som var siste post. Derfra var det nesten "rake veien" inn til mål, ved Austad gård.

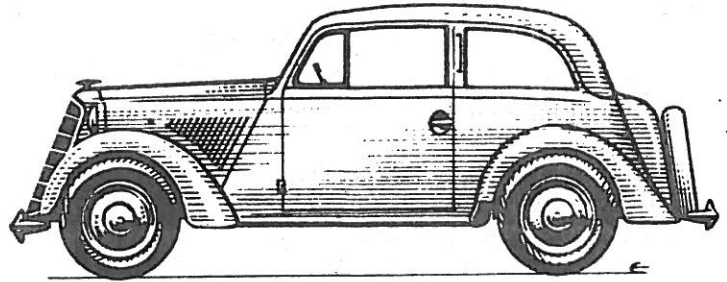
Noen minutter over klokken 14 var siste mann klokket inn, og forventningen var stor ved målområdet mens man avventet utregningen av resultatene. Og litt før kl. 15 kunne formannen i løpskomiteen foreta den høytidelige premieutdelingen, som avslørte at Per Bakke, Kongsberg utmerket seg som vinner av årets "Drammensløp", og som derfor følgende tilkom førstepre-



Månedens veteran:

1935 OPEL OLYMPIA.

Det amerikanske GM-konsernet overtok i 1929 det gamle og anerkjente familiefirmaet i Rüsselheim. Seks år senere ble den berømte Opel Olympia presentert. Modellen vakte stor oppsikt på grunn av sitt hypermoderne utseende og moderne design. Motoren som var på 1,3 liter ga 25 HK og presterste en toppfart på 100 km/timen. Noe helt nytt var det selvbærende stålkarosseriet uten den chassissrammen som var vanlig. I 1938 ble Olympia utstyrt med en større motor (1,5 liter) av ny konstruksjon. Den var overkvadratisk - noe helt nytt i 1938. Dette betydde lavere stempelhastighet, mindre slitasje på motoren og bedre aksellerasjon.

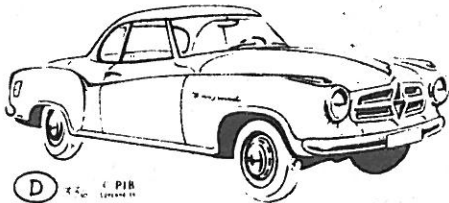


• 1935 • OPEL OLYMPIA •

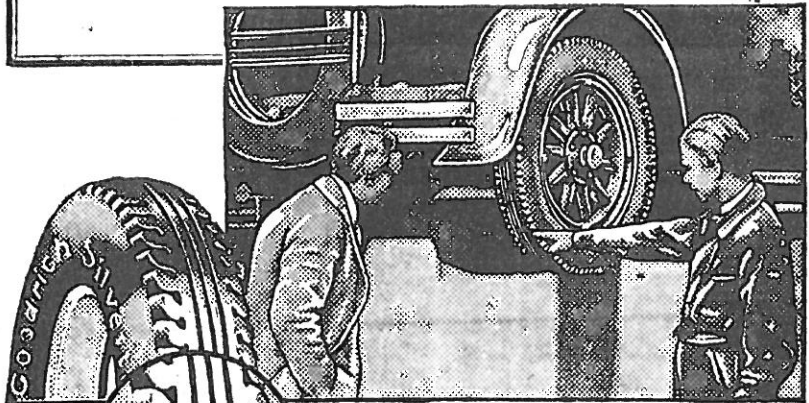
”HER ER GRUNNEN
til at disse ringer
løper så glatt og uten en lyd!”

(1930)

Per-Jon Moen har nylig skaffet seg en BORGWARD ISABELLA "TS" 1957, som skal fungere som hverdagsbil. Bilen er en coupe-versjon av samme type som nedenfor avbildet, og nå søker Per-Jon tips og opplysninger om tilsvarende biler. (Eiere av slike, reserveredeler, litteratur etc.) Noen som kan hjelpe.....?



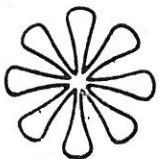
D F.C. P.B. BORGWARD ISABELLA COUPE



Sammenlign Silvertowns slitebane med andre dekk. Legg merke til det eksklusive ellipseformede mønster på sidene, som forebygger glidning. Det er ingen tverriller midtpå til å forårsake usødig sugning og støiende vibrasjon

DEN VANLIGE hvislelyd som kommer av ukorrekt slitebanemønster — hører De aldri når De bruker Goodrich Silvertown! Og hvis De vil se litt nærmere på Silvertown slitebanen, skjønner De straks hvorfor! Legg merke til det glatte midtparti med de tre parallelleriller — de ellipseformede knaster langs sidene på banen som forebygger glidning — den massive konstruksjon av sidene. Denne moderne slitebanekonstruksjon sikrer glatt, lydløs, vibrasjonsfri kjøring!

De blir fremstillet av B. F. Goodrich Co., det ledende firma i gummiindustrien siden 1870. Forlang uttrykkelig Silvertown hos Deres forhandler.



NESTE MØTE:

Som kjent tar vi nå sommerferie, og det blir INGEN møter i juli og august. Vårt neste møte blir derfor først

TIRSDAG 2. SEPTEMBER KL.19

-på samme sted som tidligere, Heimevernshuset, Landfallöya.

På gjensyn!

Goodrich



SILVERTOWN



Bj. Holmen.

Det er hentet fra Motorhåndboken som Arbeidernes Motorklubb utga i 1936, og viser at Bjarne var innehaver av arbeiderrekorden på 5000 meter hastighetsløp med sin "Norton". Han satt forøvrig en tid som viseformann i Arbeidernes Motorklubb, Drammen, som ble stiftet 5. sept. 1934.

Resultater og rekorder.

Arbeiderrekorder:
5000 m. hastighetsløp:
Bj. Holmen, Norton,
A M K, Drammen, 2.53.7.

At vårt medlem Bjarne Holmen på ingen måte er noen fersk motorsykkelenusiast, skulle til fulle bekreftes av det utklippet som vi gjengir her.

MC- SIDEN

Norton

REGD TRADE MARK

Motorsykler

Forhandler:

ROAR QUALE UDSETH

Telf. 2900

Kongensgt. 3

Trondheim

Telegramadresse «Roar» --



BMW

Vi skal i k k e forsøke å gjengi BMW's historie; dertil er vår kompetanse ikke tilstrekkelig, og merkets historie for lang og omfattende. No e skal vi imidlertid ta med, -trolig er resten beskrevet i bøker og tidsskrifter som de spesielt interesserte kan finne frem til på egen hånd.

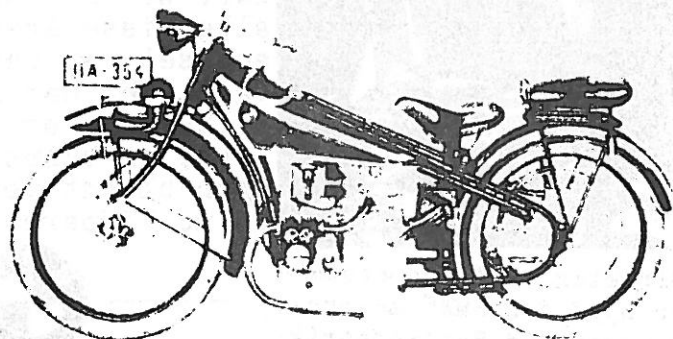
BMW-fabrikken (Bayerische Motoren Werke) ble grunnlagt i 1916, midt under den 1. verdenskrig, og formålet var produksjon av motorer for de militære fly. Da krigen var slutt, ble det aktuelt med en produksjonsomlegning for mer sivile formål, og man rettet sine øyne mot bil- og motorsykkemarkedet.

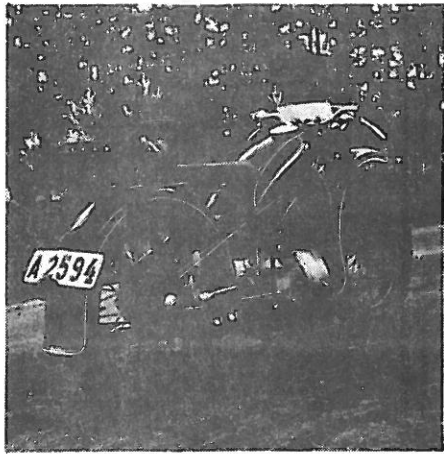
På Paris-salongen i 1923 ble BMW's prototype-motorsykel -modell R32 vist for første gang. Det var en nyskaping i mc-henseende og på mange måter en revolusjonerende modell, og skulle bli stående som et forbilde for en rekke mc-fabrikanter i årene som fulgte.

R32 var bygget opp på en dobbelt stålramme, og var utstyrt med en 2-cyl. "pannekakemotor" på 500 ccm som utviklet $8\frac{1}{2}$ HK. Kraften ble overført til bakhjulet via kardangoverføring, og maskinen hadde en topphastighet på 85 km/t.

Parallellt med R32 bygget BMW også en encylindret maskin, som fikk betegnelsen R39.

Opp gjennom 20-tallet produserte fabrikken en rekke modeller (vi savner en komplett liste over produksjonen, kan noen supplere....?) -bl.a. en racermaskin -Renn-BMW R47S (500 ccm)- og R3 Sport (750 ccm).



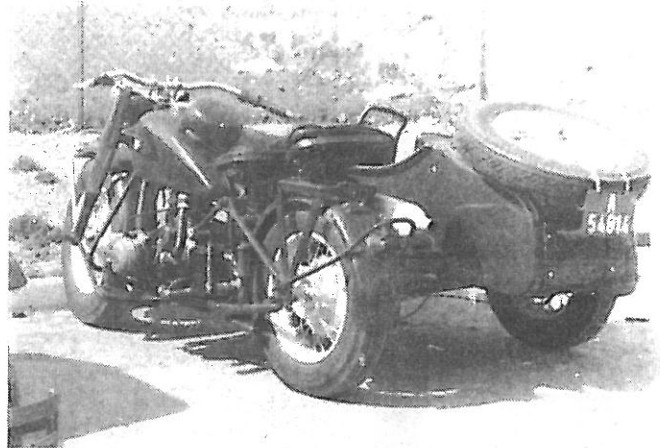


En 1937-mod. BMW R35, som eies av Lars Berg, Vendelsbö, Sverige.

I perioden 1933-37 produserte BMW en encylindret kardangdrevet maskin på 350 ccm -type R35- som bl.a. ble meget benyttet som ordonansmaskin av den tyske hæren under den 2.verdenskrig. Iløpet av krigen foregikk fabrikasjonen av denne maskinen i Eisenach, en by som etter krigen ble liggende i den russiske sonen (DDR). En lang rekke maskiner -dels også reservedeler- ble "tilovers" da freden kom, og i restene av det tidligere tyske riket, hvor man nå var tvunget til å produsere for å overleve, ble delene satt sammen -først og fremst for hjemmemarkedet, men også for eksport. I begynnelsen ble maskinene solgt under navnet BMW, men ettersom det jo også fantes en BMW-fabrik i München i Vest-Tyskland, gikk sistnevnte til søksmål, og fikk enerett til navnet i 1952.

Etter rettssaken ble de Eisenach-produserte maskinene markedsført med EMW-emblem på tanken; -initialene sto for "Eisenach Motoren Werke".

BMW R75 var en modell som ble mye benyttet av den tyske armeen. Den var i tradisjonell stil med boxermotor på 750 ccm., teleskopgaffel og kardangdrift. Motoreffekten var 26 Hk v/4000 o.min., toppfarten 90 km/t. Den hadde en bakkeklaring på 15 cm. og kunne klare stigninger på 45% og forsere 35 cm. dypt vann. Differensialspærre, reversgear og drift på sidevognhjulet var interessante detaljer. Per Gran-Henriksen eier som kjent en slik R75 av 1943-års modell, (bildet tilh.) -og Arild Karlsen har også et eksemplar, -han har forøvrig også en 1935 R35.



Fabrikasjonen av våre dagers BMW foregår hovedsaklig i Berlin, i lokaler som ble overtatt etter Siemens i 1939 til produksjon av viktige flymotordeler for krigsfly. Omlag 1000 mennesker er tilknyttet mc-fabrikken i Berlin, og avdelingen i München befatter seg nå kun med konkurransemaskiner.



Direktør Wilfried Kramm er sjef for BMW^s mc-produksjon ved Berlinfabrikken.

Idag, som for 50 år siden, bygges det motorsykler av BMW som i prinsippet har mye av prototypen fra 1923 i seg. Selvfølgelig har man fulgt med utviklingen, -ja, i sterk grad vært med å prege denne gjennom sine konstruksjoner. At BMW har overlevet alle disse årene er vel i seg selv et bevis på at fabrikken har hatt noe å tilby som har vært attraktivt, og skapt seg et godt navn blandt verdens kresne mc-kjøpere.

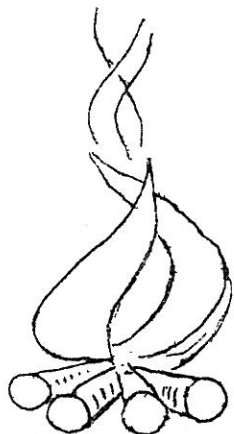
BMW^s MC-PRODUKSJON I ETTERKRIGSÅRENE:

Mc-produksjonen etter krigen har gått opp og ned, men har ifølge direktøren, Wilfried Kramm, ikke gitt fabrikken noen økonomisk gevinst, -det vil først komme når åreproduksjonen når 30.000 maskiner. Av 1971-produksjonen gikk 40% til USA. 18% var politisykler, 30% var 600 cm³ og 70% 750 cm³ maskiner. Tallene for de senere årene har vi dessverre ikke, men produksjonen går sin gang...

1948	.....	59	1960	.....	9.473
1949	.....	9.400	1961	.....	9.460
1950	.....	17.061	1962	.....	4.302
1951	.....	25.101	1963	.....	6.043
1952	.....	28.013	1964	.....	9.043
1953	.....	27.704	1965	.....	7.118
1954	.....	29.699	1966	.....	9.071
1955	.....	23.531	1967	.....	7.896
1956	.....	15.500	1968	.....	5.074
1957	.....	5.429	1969	.....	4.701
1958	.....	7.156	1970	.....	12.287
1959	.....	8.412	1971	.....	18.700



Vi ønsker med dette velkommen til
"MOTORHISTORISK SANKT-HANS-UTFLUKT" til "Beston" Badestrand
v/Åros LØRDAG/SØNDAG 21-22. JUNI 1975.



Fra Drammen kjører man til Amtmannsvingen og tar så riks-
vei 282 gjennom Spikkestad og Røyken til Bjørnstadkrysset. Så
følger man riksv. 165 (merket "Svelvik") gjennom Åros sentrum
og videre ca. 2,5 km. til avkjøringen til "Beston Badestrand".
(Avkjørselsveien blir merket med røde piler) Avstanden fra Amt-
mannsvingen er omlag 27 kilometer.

"Beston" har beliggenhet ved Oslofjorden (Vestfjorden) ved
Håøya, og regnes som en av fjordens "perler". Stedet har en lang-
grunn vik med fin sandstrand og ypperlige bademuligheter. Det
er bra toalettforhold, kiosk og rent drikkevann på stedet, og vi har
fått grunneierens og friluftsrådets tillatelse til camping og bilkjøring. Avgift,
kr. 5,-, for bil og telt, betales ved ankomsten. Det blir også ordnet med bål.

Slutt opp om utflukten, og benytt helst gammelbil/mc'en denne gangen; -det
har sviktet noe ved våre tidligere St.Hans-utflukter... **VEL MØTT!**

MHK - Arrangementskomiteen.

"Motorhistorisk Klubb - Drammen" har
blitt bedt om å lage et lite "veteran-
vognløp" under "SANDEDAGENE 1975", og
dette vil finne sted

LØRDAG 28. JUNI 1975 KL. 15.00

Løpet får start og innkomst

på idrettsplassen; - det skal kjøres

en rundtur i Sandebygden som vil ta omlag en time. Arrangørene har lovet å sørge
for en enkel premiering etter innkomsten, og samtlige deltagere får dessuten en
minneplakett.

DELTAGELSE:

Arrangørene ønsker deltagelse av 15-20 kjøretøyer

PÅMELDING:

Skriftlig eller muntlig I GOD TID til Håkon W. Røine, Korsvalle,
3400 LIERBYEN. tlf. (arb) 83 63 88 - (priv) 84 60 27.

FREMMEØTE:

På Idrettslaget "Vinn's" idrettsbane i Sande. Løpet starter
kl. 15.00,- møt frem SENEST en halv time før start!

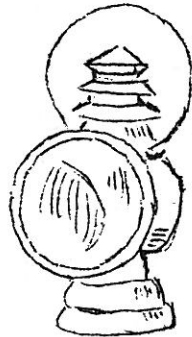
MHK - Løpskomiteen.

*Sande-
DAGENE 75*

Vi innbyr herved til et "åpent veteranløp"

" L I E R D A L E N R U N D T "

søndag 24. august 1975 kl. 11.00



Løpet er åpent for medlemmer av Norsk A-Modell Klubb, Norsk
Veteranvogn Klubb og Motorhistorisk Klubb - Drammen med kjøretøyer
som er 30 år eller eldre. Vi er dessverre nødt til å begrense del-
tagerantallet til ca. 40 kjøretøyer.

Som navnet indikerer, skal løpet gå i Lier, med start og innkomst
i landlige omgivelser i den nedre del av Lierdalen. Det tas sikte
på å more først og fremst de som sitter i/på kjøretøyene, og løpskomiteen har
"lagt sine hoder i bløt" for å finne på noe nytt og uprøvet..? Det blir også inn-
lagt en klubbkonkurranse mellom NAMK, NVK og MHK.

PÅMELDING til Håkon W. Røine, Korsvalle, 3400 Lierbyen (tlf. 83 63 88 (arb)
84 60 27 (priv) INNEN LØRDAG 9. AUGUST 1975.

START fra "Korsvalle Gård", Lier (Første store bondegård på høyre side et-
ter krysning av motorvei v/Kjellstad på rv.285 mot Lierbyen;-vis a
vis Lier Husmorskole og rett nord for billett kioskanlegget på motor
veien i bunnen av Lierbakkene) LØPET STARTER KLOKKEN 11.00!

STARTGEBYR kr. 15,- pr. kjøretøy betales ved start.

V e l k o m m e n !

MHK - Løpskomiteen.

+++++

- A N N O N S E R -

TIL SALGS:

CHRYSLER 1951-modell, halvautomatic
CHEVROLET 1939-modell 5-seter sedan
-Finn Bryhn,
boks 174, 3430 SPIKKESTAD

HAR: (Til Ford T 1922/25) Ramme, styre,
bak- og mellomaksel, div. andre deler.
ØNSKER: Deler til Morris Eight 1935-mod.
-Karl Otto Hultgren,
Mortensvingen 7, OSLO 2.
tlf. 55 77 00

Tilhengerfeste (originalt) til HILLMAN
"Hunter" 1967-modell selges.
-Olav Fossli,
3410 SYLLING.

KAN ANVISE: 1934-mod. HUDSON 2-d. 5-s.
sedan m/8-cyl.rekkemotor (toppløkket er
frostskadet). Godt restaureringsobjekt m/
originallakk og staffering.
-Reidar Kristiansen,
Engelsrud Terr. 1, 1370 ASKER.

SØKER: All tilgjengelig litteratur (bø-
ker, kataloger, brosjyrer, avisutklipp, fo-
tos) om Auto-Unions merker før 2. ver-
denskrig. (Horch, Audi, Wanderer og DKW)
Er spesielt intressert i Audi.
-Øivind Langeland,
postboks 1081, 3001 DRAMMEN.

VÅROPPRYDNING:

-Nash "Metropolitan" 2-s.kupe (rusten)
-Fiat "Viotti" kupe '57 (Nordens eneste?)
-30-modell FORD last understell med hjul
og motor (pusset opp)
-A-FORD 30-mod. 2-dørs + dør bak, (dårli-
ge skjermmer)
-A-Ford snekke m/ratt, 1 stk. 21" hjul
og 2 stk. drivaksler.
-Ford V8 4-dørs sedan '34-mod.
-18" DELAHAYE hjul (2 stk.)
-Ford (A) instrumentinnfatning m/speedo-
meter
-1 st. Viktoria 350 førkrigs delesykkel
-1 st. DKW 200 førkrigs delesykkel
-1 st. DKW 350 førkrigs delesykkel
-1 st. BSA ramme m/teleskopgaffel og
skjermmer (militærmodell)
selges v/ EINAR FJÆRVOLL,
tlf. 54 26 43.

Følgende deler ØNSKES KJØPT til Overland
Whippet Touring 1925-27:
Bakstuss, kalesjestativ, forgasser, ratt-
snekke, motometer (gjerne defekt)
-Arvid Lian,
3090 HOF.

ØNSKES KJØPT:

Forniklede kalesjebeslag til 52-modell
MERCEDES-BENZ 220S, begge sider. Eventu-
elt låne for avstøpning/lage tegning.
-Martin Følla,
Meieriveien 10, 3000 DRAMMEN.
tlf. 82 12 32

TILSALGS:

Motor til Chevrolet Master 1935, nyboret
og montert, tilsalgs.
-Leif Petersen,
Enga, 3020 KROKSTADELVA.
tlf. 82 61 05

SELGES: Opel P-4 1935-mod., billig
SØKES: Bakaksel til BUICK serie 60,
1934/35-modell.
-Arne Chr. Karlsen,
3410 SYLLING. tlf. 84 90 32

På egne og andres vegne ønskes følgende
SOLGT/BYTTET-:

Willys Knight 1927 6-cyl. sleidemotor,
mellomaksel og bakaksel m/20" dårlig
treckerhjul.

Ubrukte skjermmer til Ford V8 1938-40,
samt griller til Ford V8 latebiler fra
30-tallet.

BYTTES: Chevrolet 1931 4-dørs m/et side-
montert reservehjul og stensprutgitter
på radiator. Bilen er i bra stand og er
kjørbar.

Chevrolet 1935 Master, lukket 4-dørs m/to
sidemonterte reservehjul.

Disse to byttes mot en bra amerikaner
fra 1946-56, helst Buick, eller førkrigs
Ford V8. Kom med forslag!

KJØPES: Baklampeholder for Graham Paige
(20-25 cm lang) samt for Buick 1929.

Grill m/panserfigur til Pontiac 8 1937.
Panserfigur, orig.radio og emblemet bak
til Buick Special 8.

-J.Glemminge,
Rekustadv., Rolvsøy, 1720 GREÅKER.

For NASH 1931 m/8-cyl. sidev. rekkemo-
tor søker jeg-:

Knastaksel, 5 innsugn.ventiler, 2 exh.-
ventiler, 1 coil. Ønsker også å komme
i kontakt med noen som kan gi opplysnin-
ger om motoren, såsom tildragningsmomen-
ter for lagre, toppløkk etc.

-Jens Chr. Gjerde,
Utsikten 11, 1600 FREDRIKSTAD.

ØNSKES KJØPT: Topp, sete, frontlykt,
kompl. styre til Harley-Davidson 350 ccm
1926-mod.

-Odvar Dybdal,
Odins vei 2, 3088 GULLHAUG.

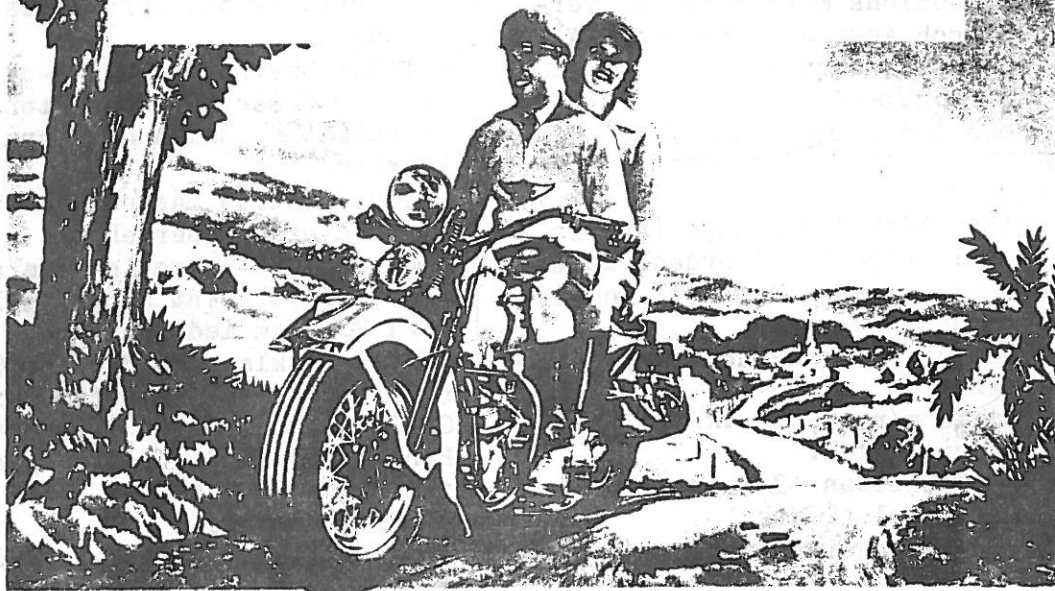
fun thrills
excitement



when you own a

HARLEY-DAVIDSON

Like to roam? Does a winding road fascinate you with its alluring promise of something new around every bend? Do you enjoy country air, the fragrance of fields, meadows, woodlands? Do tumbling waterfalls, quiet lakes, broad rivers bring you back to them again and again? Then you'll like motorcycling, world's greatest sport! For it takes you places, out in the open, to scenic wonderlands, faraway cities, brings you the thrills of gypsy tours, race meets, hillclimbs, exciting vacations . . . makes every spare hour mean happier, healthier outdoor enjoyment. It's so easy to enjoy motorcycling, easier than you think to own a genuine Harley-Davidson. Why not get started now? See your dealer. Mail coupon today.



HARLEY-DAVIDSON MOTOR CO.
Dept. M1, Milwaukee 1, Wis.

Send free copy of ENTHUSIAST magazine, filled with motorcycle action pictures and stories; also literature on 1948 models.

Name.....

Street or R.F.D.....

City..... Zone..... State.....