

7/1978



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

Sandedagene '78

Som kjent var MHK-DRAMMEN invitert til å delta ved avviklingen av Sandedagene '78. Dette ble det altså ikke noe av, idet man satte et minimums deltagerantall på 10 kjøretøyer som forutsetning for deltagelse. Og 10 interesserte var det ikke mulig å finne blandt klubbens bil/mc-eiere.....

campingturen

Campingturen til Telemark i week-end'en 7.-9. juli fikk heller ingen oppslutning, og ble således ingenting av. Dette må nok først og fremst været ta skylden for, da striregnet sikkert gjorde at folk valgte å holde seg hjemme. En eneste deltager hadde møtt opp på Kirketorget på Kongsberg på fredagskvelden, nemlig Gunnar Kjemperud i sin 1933 Dodge; en tapper demonstrasjon mot værgudenes usympatiske oppførsel. Hvorvidt Gunnar dro på campingtur alene eller han reiste hjem igjen, vites ikke.....

13.000 vrak !

Etter at den nye panteordningen for bilvrak trådte i kraft, har Staten hittil i år betalt ut ca. 6,5 millioner kroner i pant for omlag 13.000 bilvrak. For inneværende år er det bevilget 25.000.000 kroner til slik pant, og når året er omme har nok et stort antall biler havnet i kverna hos Ring Teigen på Hokksund. Mon tro hvor mange av vrakene hadde vært fortjent til en bedre skjebne.....?

en vederstyggelighet....

De digre papp-platene som utgjør startnummer ved våre løp, og som ved sin plassering på kjøretøyene dekker store deler av frontpartiet er alt annet enn dekorative. Vel er inntekten av den påtrykte reklamen på plakatene kjærkommet i klubbkassa, men kunne det ikke la seg gjøre å lage plakatene litt mer diskrete? De av oss som sysler med å fotografere kjøretøyene under løpene, ser med ublide øyne på de digre pappflakene, - særlig "fotovennlige" er de såvisst ikke.....

Neste møte

Tirsdag 3. oktober er vårt neste møte, og da er det altså vår årlige generalforsamling som finner sted. For nærmere omtale viser vi til innkallingen på side 5.

forsiden

For en gangs skyld har vi en motorsykel på forsiden, og det er ingen tilfeldighet. Bildet har så avgjort sin berettigelse på denne plassen, det viser nemlig vinneren av mc-klassen i årets "Lier-Modum"-løp, Gunnolf Larsen fra Mjøndalen på sin ZÜNDAPP K 800 1938-modell. Sykkelen debuterte forøvrig i dette løpet, idet Gunnolf nylig har registrert den etter en omfattende restaurering. Vi gratulerer med sykkelen og seiren...!

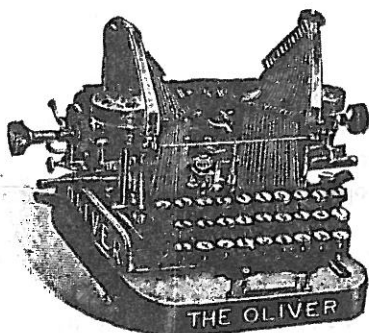
motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: Øivind Langeland.

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

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



Så er nok en sommer over, forøvrig en av de kalde og "dårlige" somrene, og man spør seg uvilkårlig hvor den egentlig er blitt av... Det gjentar seg hvert eneste år: - man synes aldri å ha fått det ut av sommeren som man gjerne skulle og ville. Tiden løper fra en, og når høsten melder seg har man fremdeles en hel del ting ugjort.

Aktiviteten på gammelbilfronten bare øker og øker. Det er nå nesten ikke råd å holde styr på de mange arrangementene lenger, det skjer et eller annet hver eneste helg, og ingen makter å få med seg alt. Vi har ymtet frampå om det før, og gjentar det nå: -skulle det ikke snart være på tide å tenke

på en reduksjon av antallet lokale arrangementer, og heller satse på få, men større felle s a r r a n g e m e n t e r . . . ?

Vi vet ikke; kanskje er det like utopisk i praksis som tanken om en felles klubbavis? Når alt kommer til alt trenger man kanskje b å d e de lokale arrangementene og den lokale klubbavisen. (Vi hører gjerne kommentarer til dette gjennom avisspaltene.)

A pro pos avis: -om ikke ryktet har gått i forveien, kan red. herved la "bomben" falle og meddele at han har anmodet styret om å "bli løst fra sitt embede" fra årsskiftet. Etter seks års avisproduksjon ønsker jeg å trappe ned virksomheten og overlate blyanten til en annen hånd, av forskjellige årsaker. H v o r d a n dette vil fungere i praksis er ennå ikke avklart, men MOTORHISTORIKEREN skal fortsatt bestå og utkomme regelmessig. Avisen må vel forlengst sies å være etablert, og når vi desuten jo rår over det nødvendige tekniske utstyr som er en forutsetning for avisutgivelse, er vel problemet egentlig "bare" å finne noen som kan og vil ta på seg å gjøre en jobb med blyanten. Ikke at vi tror d e t vil være så enkelt, men at vi har habile kapasiteter innen MIK-DRAMMEN også på dette feltet, er det ikke tvil om. Den som lever får se.....

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 siste medlemsmøtet før man tok ferie fra innendørsvirksomheten ble avviklet tirsdag 6. juni. Deltagelsen var denne gangen ualminnelig svak, noe som vel trolig kan tilskrives at denne tiden av året har en rekke andre gjøremål som opptar folk, slik at møtecirksomhet av den grunn blir skjøvet tilside.

Imidlertid: - klokken 19.20 kunne formann Per Løken ønske de fremmøtte velkommen, og erklære møtet for lovlig satt.

Han kom så inn på de nylig avviklede arrangementer i et lite tilbakeblikk, og nevnte vårsjekken, hvor det var skuffende liten oppslutning. Man forsøkte å finne årsaken til dette, og fikk meningsytringer fra salen; - behovet for å flytte "sjekken" til høsten ble også vurdert, da noen antydte at kanskje tidspunktet var feil valgt. Det ble også antydte å innføre både en vår-sjekk og en høst-sjekk, men man fant til slutt å utsette problemet til senere behandling.

"Drammensløpet 1978" ble også kommentert, bl.a. den trege påmeldingen som gjentar seg ved hvert eneste arrangement. Et brev fra et medlem med kritikk for høy startkontingent ble referert, og avstedkom meningsytringer fra salen som gikk imot brevets innhold.

Formannen kom så inn på de arrangementer som gjenstår i inneværende sesong, og som bl.a. omfatter er mulig deltagelse ved "Sandedagene 78", -en campingtur til Telemark i helgen 7.-9. juli, -"Lierdalen Rundt" lørdag 12. august, og jubileumsløpet i anledning Bilbransjeforbundets 50-års jubileum i slutten av august.

Ellers hadde kassereren laget en fortegnelse over dem som sto til rest med medlemskontingenten dette år, og listen var urovekkende stor. Fra høsten vil de som ikke har medlemskontingenten i orden, måtte betale dobbelt inngangspris på våre møter.

Frode Holm kunne ellers tilby puter og T-skjorter med klubbemblem, og det er også anledning til å kjøpe kjeledresser til gunstig pris.

Dermed var tiden kommet til kaffepause med sedvanlig aftenutlodning.

Etter pausen gikk man direkte på "Medlemmenes 10-minutt"; deretter var det trekning i utlodningen.

Og som siste innslag på junimøtet fikk Hoel fra Norsk Veteran Motorsykkell Klubb ordet, og fortalte og viste filmer fra klubbens virksomhet.

Litt før klokken 22.30 var møtet slutt.

ref.

STYREMØTET

Det første styremøtet etter ferien ble holdt på Central Hotell i Drammen tirsdag 22. august. Et fulltallig styre deltok, og dessuten var formannen i arrangementskomiteen -Rolf Viktor Hansen- og redaktøren av MOTORHISTORIKEREN tilstede.

ref.



Motorhistorisk Klubb - Drammen
innkaller herved til
GENERALFORSAMLING

TIRSDAG 3. OKTOBER 1978 KL. 19.30
på "Heimevernshuset", Landfallöya 131

I henhold til § 9 behandles følgende saker:

- 1: Valg av møtedirigent
- 2: Årsberetning.
- 3: Revidert regnskap
- 4: Fastsettelse av kontingent for kommende år (§ 4)
- 5: Eventuelle innkomne saker.
- 6: Valg i følge § 7.

Ad. punkt 5: Saker som medlemmene ønsker å bringe inn for
generalforsamlingen må fremmes SKRIFTLIG gjennom klub-
bens postadresse. Dersom sakene skal bli tatt opp av
generalforsamlingen, må de være styret i hende innen

MANDAG 18. SEPTEMBER 1978

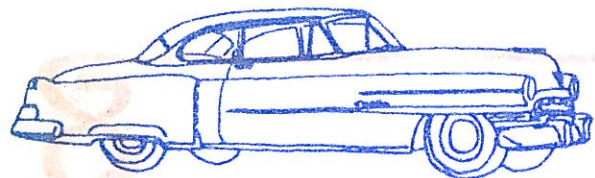
NB!

På generalforsamlingen er det kun adgang for klubbens
medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent
for inneværende år.) Dette vil bli kontrollert ved
inngangen, og de som står til rest med kontingent kan
ordne dette ved fremmøtet. Kontrollören skal vise bort
personer som ikke kan dokumentere medlemskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE!

(Årsberetning/regnskap fremlegges i møtelokalet for gjennomsyn kl. 18.30)

Drammen, 29. august 1978
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
- s t y r e t -



GRAND AMERICAN CAR SHOW

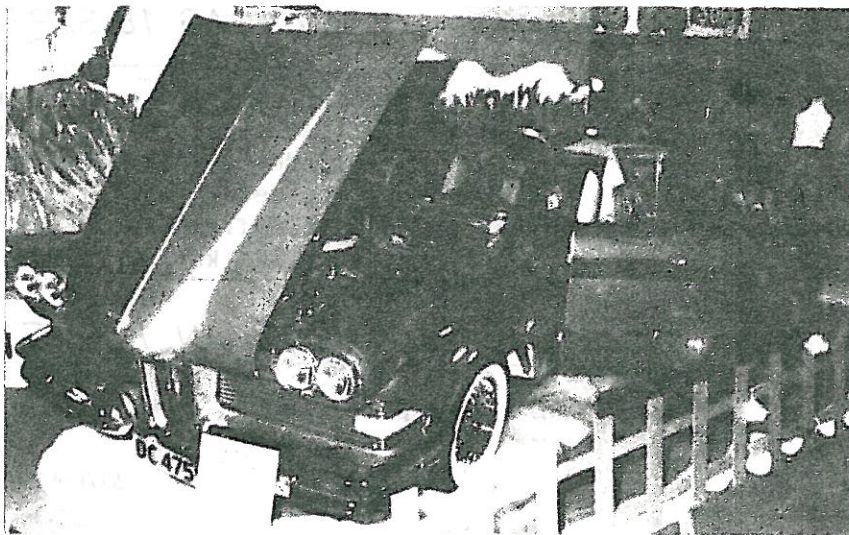
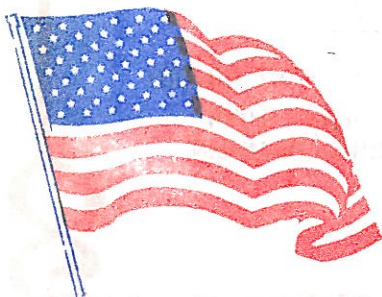
Når man som red. lidenskapelig har dyrket fotografien som hobby i vel 25 år, burde man vel egentlig hatt bedre vett enn å møte opp i Travhallen i Drammen 2.-4. juni med sort/hvitt-film i kameraet. D e t var nemlig å gjøre en stor urett overfor U.S. CAR CLUB of BUSKERUD, som nettopp i disse dagene arrangerte sin utstilling "Grand American Car Show", og som skulle vise seg å være d e t fargesprakende og glitrende oppbud av USA-fabrikerte kjøretøyer. Allikevel, det med sorthvittfilm var nå allikevel relativt fornuftig begrunnet; vi var først og fremst ute etter å ta bilder for MOTORHISTORIKEREN, og i denne vår primitive publikasjon er det beklageligvis bare svart og hvitt som kan gjengis sånn noenlunde brukbart.

Utstillingen omfattet ialt 29 kjøretøyer, alle av amerikansk opprinnelse, og sjelden ser man så mye krom, nikkel og fargesprakende lakk samlet under ett tak. Arrangørene må utvilsomt ha hatt en kjempejobb, og har tydeligvis ikke spart seg i sine anstrengelser for å få til en vellykket utstilling. Det hele var profesjonelt preget, og kjøretøyene var variert oppstilt og gruppert, slik at man unngikk det ofte stereotype, kjedelige preget som utstillinger ofte har.

Tallrike spotlights, fantasifulle utformede "gjerder" rundt vognene, tepper under flere av bilene, og forskjellige gjenstander ga de utstilte objektene sine spesielle dekorative effekter.

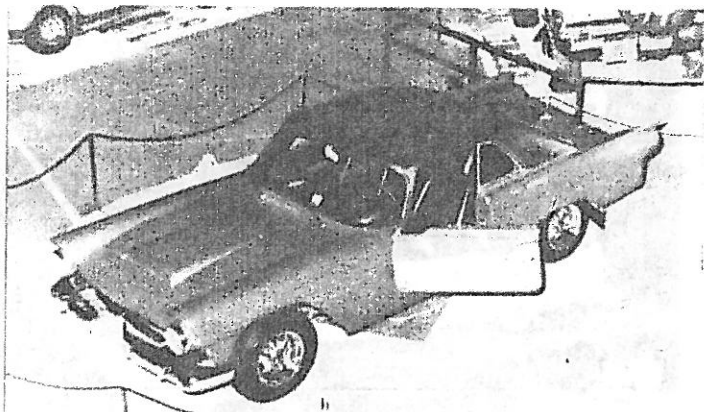
Å fremheve noen enkelt bil, er vanskelig; dertil var de hver for seg verdige til å bli hederlig omtalt. Morsom og imponerende var Helge "Professoren" Refsahl's "hjemgjorte" Thunderbird-inspirerte karosseri på et '37 Ford chassis, -en i sannhet imponerende jobb. En Chevrolet-kavalkade med en rekke fine eksemplarer, tildels i original stand, tiltrakk også oppmerksomheten; - det samme gjorde de to imponerende Cadillac's. Og de som lar seg rive med av fartsfeberen, søkte naturlig nok til Fred Larsen's Dodge Dragster; Ludvig Bjørnstad's "Headache" med Chevrolet-motor, og herrene Stolen/Pedersen's '75 Mustang "Funny Car". Alle fartsuhyrer med hestekrefter opp imot 2000 (!) og med motor med en "levetid" på et kvarter, før de må overhales...! Med vårt strengt økonomiske syn på hva som kan legges ned i penger på motorer og drivstoff, beklager vi at vi ikke kan følge disse herrenes syn; - her må "dilla" forlengst ha utartet seg til galskap! Dem om det....

Jan W. Svendsen (ACSN) populært kalt "Glassmester'n", eier denne 1957 Ford Fairlane 500 Convertible Custom. (Fronten er fra en 1958 Ford Edsel.) Motoren er Fords V8 på 289 cid., som forøvrig er "frisket" på en del.....

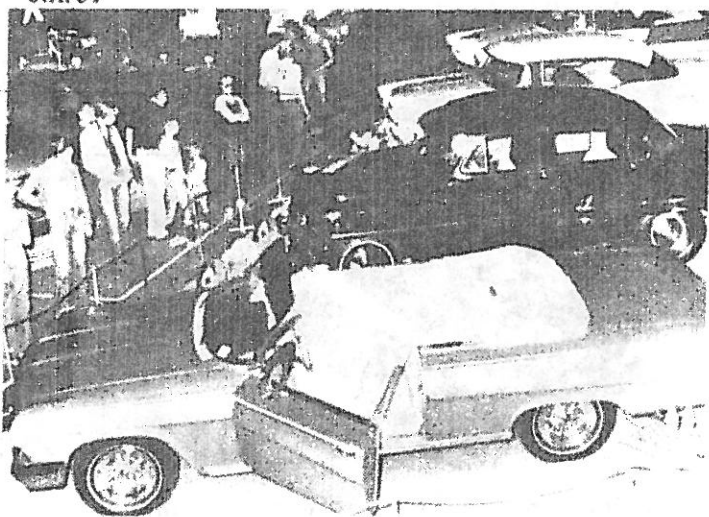




Knut O. Sommerstad eier denne nydelige '55 Chevrolet, som har sitt originalutstyr inntakt.



Himegjort eleganse: Bygget på et '39 Ford chassis av Helge Refsahl, Skotselv.



Med sin svakhet for Chevrolet kunne red. vanskelig motstå denne kolleksjonen.....



USCCB's stand, hvor bl.a. presidenten og visepresidenten/redaktøren sørget for informasjon utad.

Ellers var jo også som kjent MOTORHISTORISK KLUBB-DRAMMEN invitert til å delta med 4 amerikanske vogner, og de som representerte vår klubb var: Finn Torgersen, Mjøndalen med 1925 Locomobile Junior Eight,- Tore Ödegaard, Drammen med 1926 Chevrolet Touring Sport og 1930 Ford A Town Sedan,- og Arne Chr. Karlsen, Sylling med 1935 Buick Convertible Sedan. Gamlingene var på ingen måte "bortkommet" i selskap med de mange dollarglisene (unnskyld uttrykket!),-tvert imot: de dannet en fin kontrast til de moderne kjøretøyene, og ga utstillingen et visst historisk preg hva gjelder utviklingen innen bilindustrien. Og de vakte også den oppmerksomhet som er berettiget for disse mer edle årgangene.

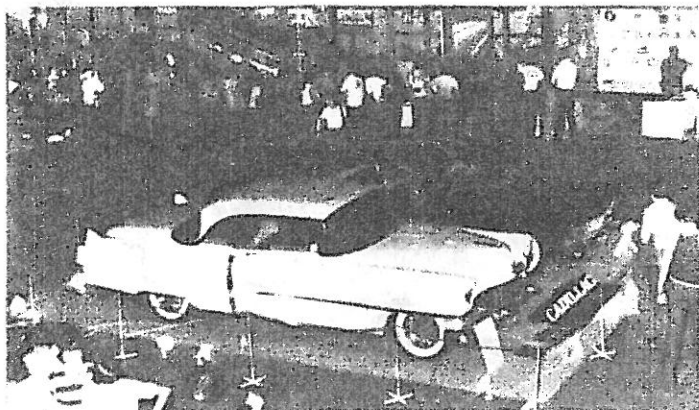
Finn Torgersen strøk forøvrig avsted med premien for fineste veteranbil, kåret ifølge publikums dom. Av de mange flotte premier som veksjef Svein Nesje delte ut umiddelbart før dørene ble stengt søndag kveld, gikk flere til USCCB's president Morten Børud for hans ualminnelig fine 1968 Rambler Rebel 8 Convertible.

Arrangørene kalte utstillingen "en galla i glitter og farver", og betegnelsen var ingen overdrivelse. Selv om vi ikke riktig forstår hensikten med å fornikle forstillingen, bunnpanna etc., eller å male det amerikanske flagget på undersiden av bensintanken. Eller for den saks skyld: -å bruke 40 liter lakk på karosseriet, og bruke ekte saueskinn som støydemningsmateriale i bagasjerommet.....!

Men moro var det, selv om vi ikke fikk igjen pusten før vi var langt nede i Rosenkrantzgaten.

Ö.L.

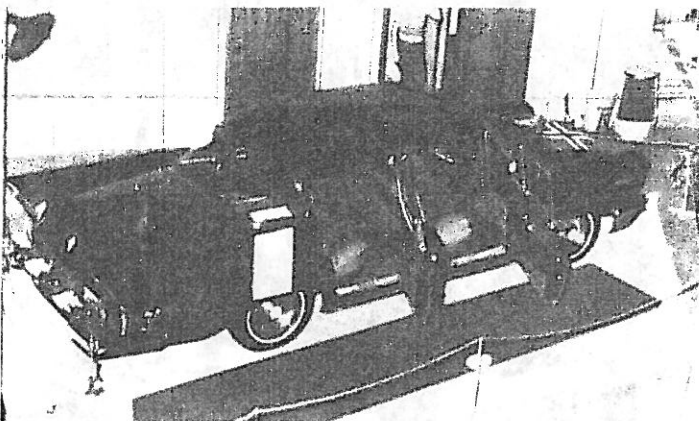
(flere bilder på neste side)



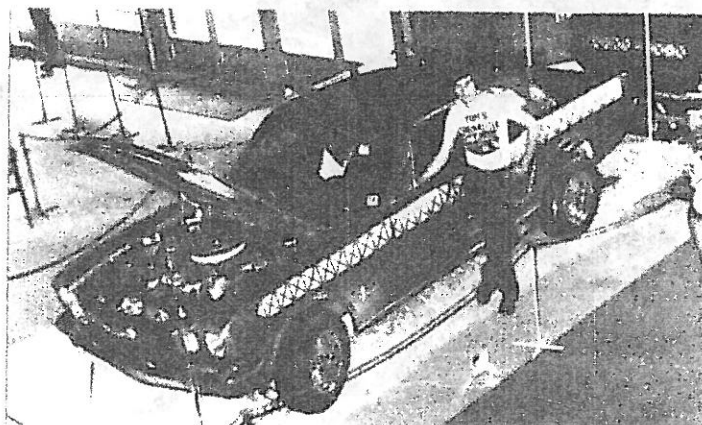
To digre Cadillac's: Foran Yngve Johnsen's 1952, og bak skimtes Sverre Røed's 1960.



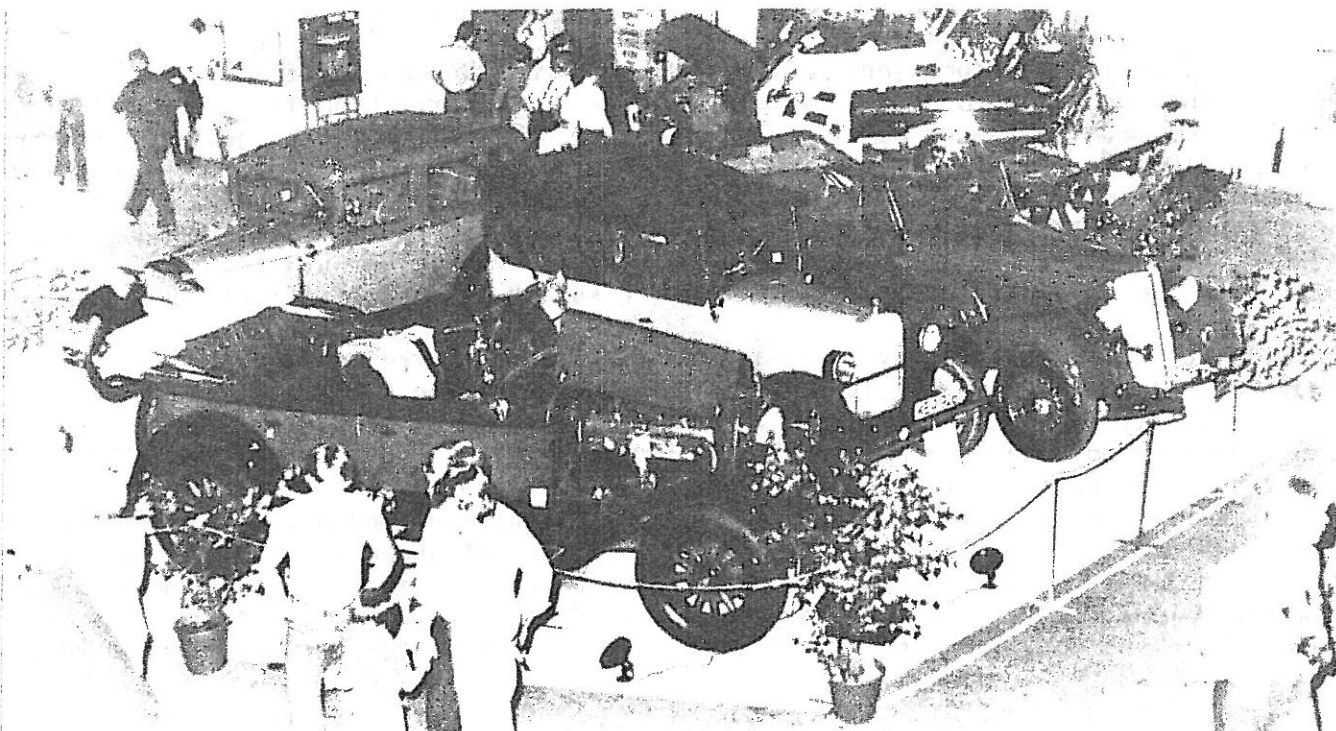
Og her er det Dodge for alle pengene: Per Tveiten's 1974 Challenger, og bak brødrene Olsen's 1970 Challenger.



En kongebil for en visepresident: Denne '57 Lincoln Premiere har tilhørt Kong Olav, nå er det Magne N. Johansens "øyensten".

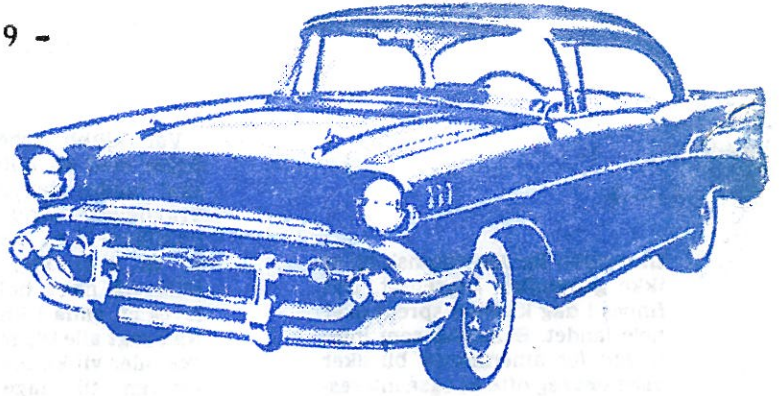


Tom Hansen fra Åmot poserer foran sin velutstyrte og velrestaurerte 1966 Ford Mustang.



De fire amerikanske veteranbilene som representerte MOTORHISTORISK KLUBB-DRAMMEN. Var fint oppstilt på en sentral plass i hallen, og vakte berettiget oppsikt.

motor HISTORIKEREN PRESENTERER:



U.S. CAR CLUB of BUSKERUD

Vi har herved gleden av å presentere U.S. Car Club of Buskerud for MOTORHISTORIKEREN's lesere. Selv om klubben jo har eksistert i noen tid, kan det allikevel være mange som gjerne vil vite noe mer om hva klubben står for, og vi har sakset fra DT & BB denne omtale av USCCB, forfattet av styremedlem Svein Bryhn-:

Klubben ble stiftet av entusiaster som ønsket å opprette et forum for mennesker med interesse for amerikanske biler. Raggartiden ga amerikanske biler et slett rykte som dessverre henger igjen hos enkelte. Det er bare å beklage at bilen ble gjort til syndebygg, men det var føreren og hans passasjerers forakt for skikkelig oppførsel langs velen som skapte dette rykte. Hos oss er ikke raggare velkommen, hvilket skulle fremgå av formålspapiragrafen som lyder som følger:

§ 1. Klubbens formål er å fremme interesse for restaurering og vedlikehold av amerikanske biler i Norge. Klubben vil arbeide for å skape en positiv holdning blant offentligheten for vår sak. Klubben vil på best mulig måte søke å fremme en god trafikkultur.

Våre medlemmer har en dyp forankring i miljøet rundt amerikanske biler, og stadig flere oppdager hva bil kan være, og anskaffer slike. Etterspørselen etter amerikanske biler er i dag så stor at det drives en omfattende restaurering av biler fra femti- og sekstitallet. Påstanden, «digre flak» kan ikke lenger brukes om amerikanske biler. I dag bygger fabrikanter utenfor USA modeller som i størrelse og hestekrefter ikke er mindre enn vanlige amerikanske biler. Siden 1950 har gjennomsnittproduksjonen av biler i USA variert, mellom 8 til 11 mill. biler pr. år. At dette er et fristende marked sier seg selv. Amerikanske bilkjøpere er en meget kresen kjøpegruppe og som visse europeiske bilprodusenter smertelig

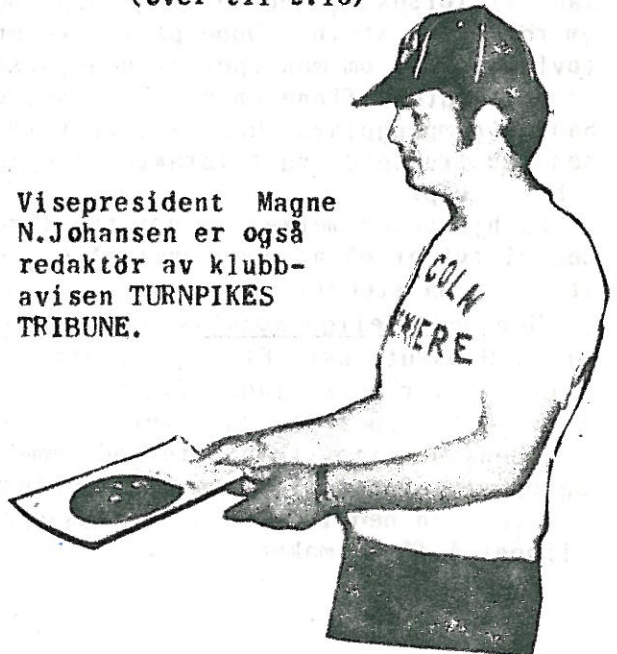


President i USCCB er Morten Børud, Hokksund.

har erfart, så er det ikke nok å sette inn en 6 syl. motor og kalle produktet Grand Lux. De amerikanske produksjonstallene gjør visselig inntrykk på andre lands produsenter, og foruten å kopiere størrelse og styrke, forsøker de etter beste evne å etterligne komfort, utstyr og ikke minst sikkerhet. Her er det jo opp til enhver å avgjøre om de har lykket. En pussig ting i forbindelse med import av US-biler til Norge er at de skal bygges om til norske forskrifter. Det betyr blant annet at amerikanske sikkerhetsbelter og sidemarkeringslys ikke blir godkjent. I USA oppfatter man markeringslys som en stor sikkerhetsfaktor. De amerikanske bilfabrikanter har forskningsbudsjetter som norske direktorater bare kan drømme om. Men Norge har jo vært under et sosialistisk styre i mange år, og dette gir seg de utroligste utslag. US Car Club of Buskerud

holder sine møter en gang pr. måned. Den første torsdagen i hver måned treffes vi på Grand café i Mjøndalen. Møtet tar til kl. 19 og foruten å tilby medlemmene et hyggelig samvær, vises filmer, foredrag holdes av spesielt innbudte eksperter og om noen av medlemmene skulle ha spesielle problemer med bil gjøres det særlige forsøk for å løse disse. Klubben er åpen for alle som har interesse for amerikansk bil. A-medlemskap betinger at en eier amerikansk bil. For B-medlemmer er det tilstrekkelig å være interessert. Aldersgrense nedad er 18 år. Det er gledelig å kunne konstatere at nesten alle aldersgrupper er representert blant våre medlemmer.

(over til s.10) →



Visepresident Magne N. Johansen er også redaktør av klubbavisen TURNPIKES TRIBUNE.

→
Interessen for amerikansk bil er ikke geografisk begrenset. Det finnes i dag klubber spredt over hele landet. Samtidig som interessen for amerikansk bil øker viser det seg ofte at også interessen for USA generelt stiger. Dette er en fin motvekt til svært mye norske massemedia serverer om USA. Det amerikanske kontinent er uendelig mye mer enn ghettoer og bydelen Bronx i New York.

Vår klubb arbeider i disse dager med en bilutstilling som skal holdes den 2.-4. juni på Travhallen i Drammen. Her vil publikum få en enestående sjansen til å studere amerikanske biler på nært hold. Publikum loves en galla i krom og farver. Nær sagt alle typer av amerikanske biler vil kunne beskes. Fra veteran til dagens modeller. Europas raskeste funny-car er tilstede, og en fantastisk samling Cadillac'er. Under utstillingen vil det også være forskjellige «stands» med utstyr. Det vil bli kjørt lysbilder og dragfilmer non-stop.

Bak alle disse biler ligger enormt mye arbeid. Nevnes kan også at siden klubben er ment å dekke hele fylket, arbeides også med planer om å opprette avdeling i Hallingdal. Dersom noen i dette dalføret (eller forøvrig) måtte ønske å kontakte klubben er de velkommen til å gjøre dette. Klubbens adresse: U.S. Car Club of Buskerud, Postboks 119, 3301 Hokksund. Tlf. 02/85 11 82 Morten Børud, privat.

S.B.

ST. HANS-UTFLUKTEN:

En veritabel fiasko....!

St.Hans-feiring ved Eikeren lyder forlokkende, ettersom denne innsjøen jo kan by på et utall av idyller. Nå var riktignok årets sankthansaften preget av heller usikkert vær, men vi tok allikevel sjansen mellom bygene.

Vi burde holdt oss hjemme! Så underlig det kan høres, var det det dårlige været som reddet kvelden.... For aldri har vi sett et mere mislykket opplegg til en Sankt Hans-utflukt enn det som ble tilbudt MHK's medlemmer. Vi fant omsider stedet som de "ansvarlige" hadde pekt ut, -det var elendig merket opp (skiltet hadde veltet og lå flatt på bakken). Men å kjøre bil ned til "Snippetangen" var ikke mulig, med mindre man hadde terrenggående kjøretøy. Finn Torgersen (med VW pick-up) og undertegnede (med Opel Kadett) forsøkte, men måtte gi opp, og fikk møysommelig snudd midt i tjukke skauen mellom røtter og stein. Oppe på riksveien var det maksimalt tre biler som kunne parkere lovlig (fire, om man sperret nedkjørselen til en hytte på stedet).

Vi valgte å finne en annen plass, og kjørte noen kilometer lenger syd til Martin Sand's campingplass. Her fikk vi selskap av Nils Nesthorne med familie, og Leif Petersen med fru Gerd, og tilbrakte en hyggelig kveldsstund inntil ruskeværet tvang oss til å bryte opp.

På hjemveien merket vi oss tre-fire kjente biler i veikanten ovenfor "Snippetangen", men vi tviler på at noen overnattet, da det knapt nok var kapasitet til å romme mer enn ett telt på stedet.

Den bedrøvelige konklusjonen må bli: -et høyst tilfeldig og uansvarlig opplegg for en St.Hans-utflukt. Et rimelig krav skulle det vel være at man hadde valgt en plass hvor det var parkeringsmuligheter for biler og eventuelle campingvogner; hvor det gikk an å sette opp telt, og ellers å sitte og å bevege seg for ihvertfall en fjerdepart av klubbens bortimot to hundre medlemmer. Om været hadde vært godt denne St.Hans-aftenen, og oppslutningen slik som de foregående år, ville skandalen vært fullkommen..!

Tommelen ned for årets St.Hans-opplegg! Vi har aldri sett maken, og håper også vi slipper å få se maken.....

Ö.L.

I ÅR ER DET



- ÅR:

Ford Motor Co. fyller 75; -A- modellen fyller 50



Dearborn, Michigan (NPS-AP) Ford Motor Company har feiret sitt 75 års jubileum og utstyrte for anledningen noen av sine ansatte i arbeidshabitt fra århundreskiftet og fikk dem til å bygge en 1903-modell A-Ford.

A-modellen, som var Fords første serieproduserte bil, ble etterfulgt av B, C og D og til slutt den trofaste, lille T-modellen som ble selskapets kanskje mest revolusjonerende bil.

Den nybygde A-modellen ledet hovedparaden med Ford-biler gjennom 75 år i Greenfield Village mens andre parader ble holdt i både New York, Boston,

Chicago og St. Louis for a minnes selskapets stiftelse.

Ford Motor Company begynte 16. juni 1903 med 10 ansatte i et lite verksted på Mack Avenue i Detroit. Før var det blitt bygget hestekjerrer i lokalet. Men det var bare et av 80 nye bilkompanier som ble stiftet det året i USA. Siden tok det Henry Ford 16 år å skaffe de 105 millioner dollar han trengte for å kjøpe ut Ford-selskapets andre aksjonærer. Nå ledes Ford av Henry Fords barnebarn Henry Ford II. Han leder et av verdens største selskaper som driver i 185 land og hadde et overskudd på 1,7 milliarder dollar i 1977.

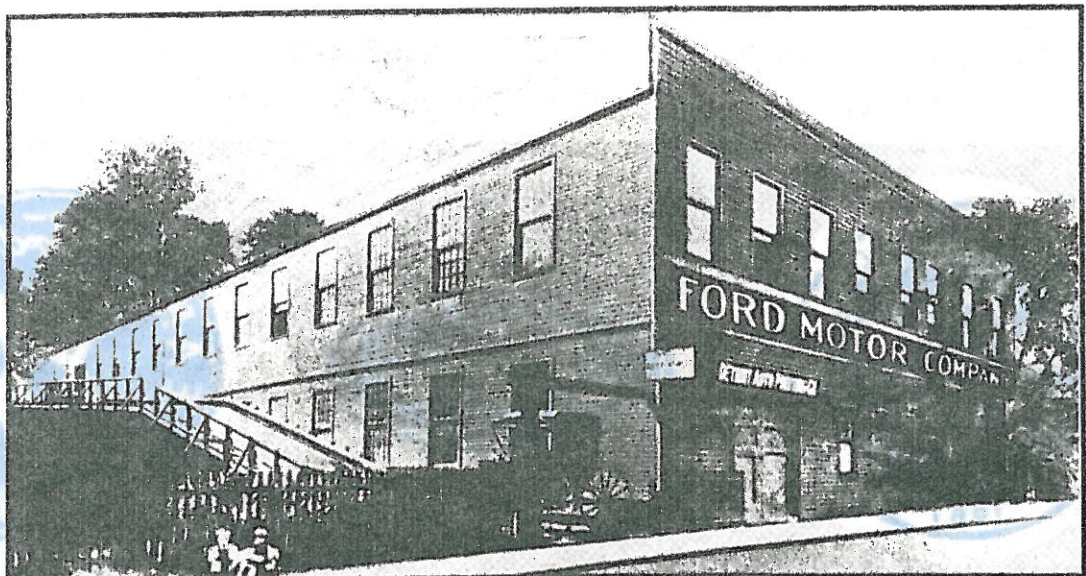
Ford solgte 1708 Ford-biler av modell A men hans innflytelse gjorde seg først skikkelig gjeldende etter at han fra 1908 til 1927 solgte de berømte T-modellene. De ble kjøpt som varmt hvetebrød og prisen kom til slutt så lavt som 260 dollar. Det første året laget Ford 10.000 T-model-

ler, alle for hånden. Først i 1913 kom samlebåndene.

Henry Ford, sta som han var, fortsatte å bygge T-modellene helt til forhandlere krevde en ny modell fordi de merket hard konkurranse fra et nytt selskap som kalte seg General Motors. I 1928 kom det så en helt ny A-modell.

Henry Ford og sønnen Edsel ledet selskapet gjennom 30-årene. Midt i 1940-årene var selskapet hardt økonomisk presset og Henry Ford II ble hjemkalt fra Marinen for å overta i en bitter familiestrid. Hans bestefar døde 7. april 1947 og var da 83 år gammel.

Den andre Henry Ford fikk selskapet på fote igjen fort ved å avsette over 1000 sjefer og ansette sine egne medarbeidere og rådgivere og han ga dem rosen og kreditten for fremgangen. Siden da paserte Ford Chrysler og har siden holdt 2. plassen blant de amerikanske selskaperne etter General Motors.



Fords første fabrikk: Her begynte samlebåndene å rulle.

Historien om Ford-ovalen

Ford-ovalen er et av de best kjente varemerkene i verden og har blitt brukt i over femti år. Historien bak ovalen stammer imidlertid helt fra arhundreskiftet. I 1903 gjenopptok nemlig ingeniørassistent Childe Harold Wills ved Ford Motor Company sin hobby som tegner og typograf og fant fram de gamle skrifttypene fra noen visittkort han hadde tegnet og trykket i sin ungdom. Av disse typene satte han sammen ordene "Ford Motor Company", og både varemerket og skrifttypene ble tatt i bruk med en gang på Fords brevpapir.

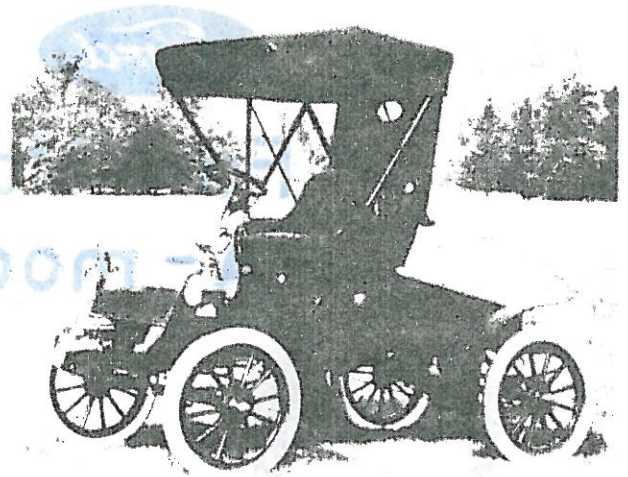
I 1904 dukket varemerket opp på bilmodellene, første gang på en C-Ford. Ford-modellene K og N fikk skriften i relieff på radiatoren allerede i 1906, og i 1912 ble skriften for første gang omkranset av den kjente dybbla ovalen som har vært i bruk helt fram til i dag.

FORD-A

Egentlig var det to A-modeller. Den opprinnelige så dagens lys i 1903, det året Ford Motor Company ble dannet.

Den andre -og antagelig mest berømte Ford A rullet ut av fabriken høsten 1927. Siden bilen ble lansert som 1928-modell, kan altså dens mange entusiastiske tilhengere feire dens 50 - års jubileum i år.

Og A-Ford'en har mange entusiaster; kanskje like mange som det fantes biler. I de fire årene denne bilen ble produsert, var det drøyt 5 millioner eksemplarer som ble spredt ut over den ganske verden. Av disse eksisterer et ukjent -men enormt antall- den dag i dag.

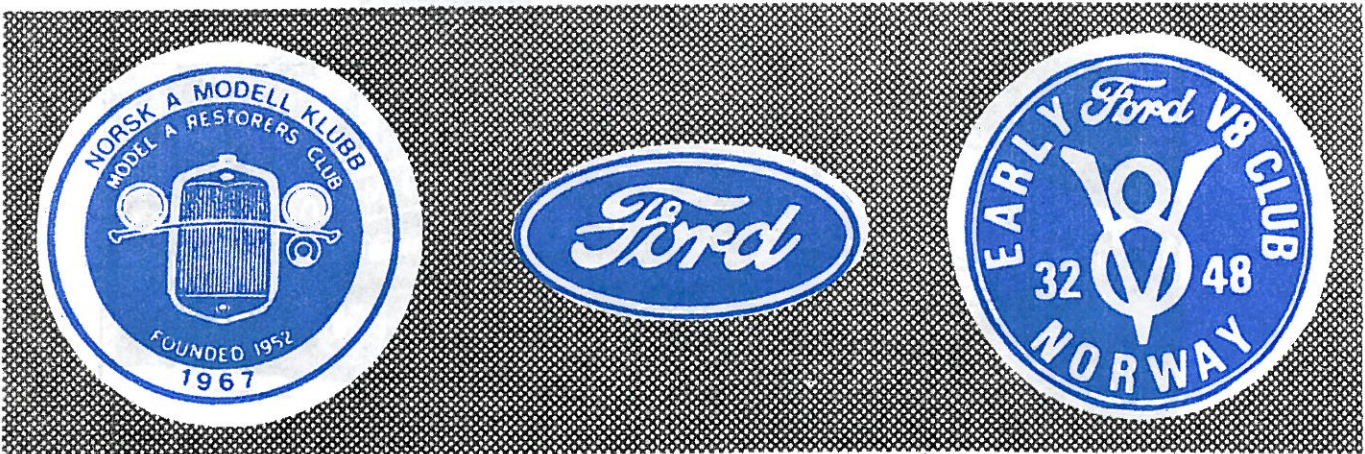
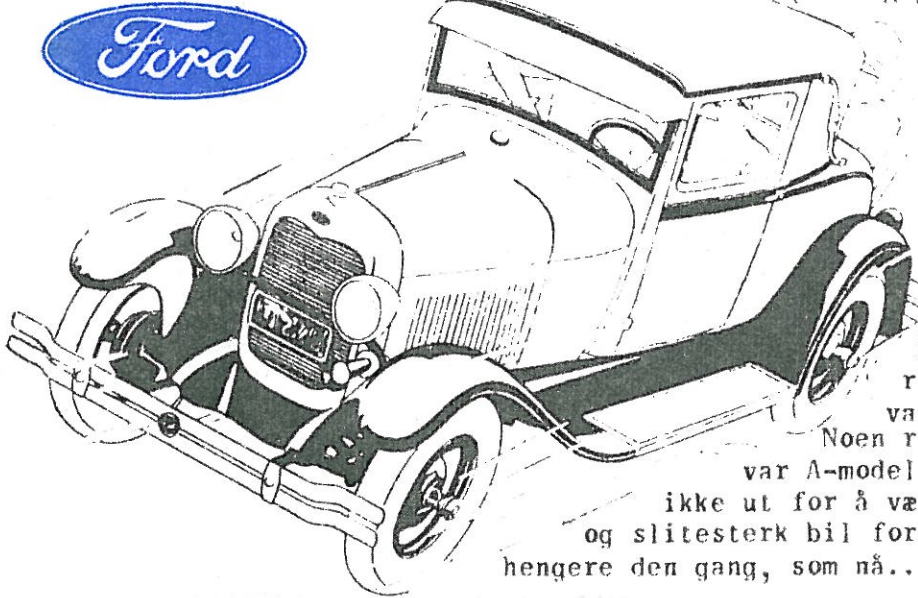


The original Ford Model "A," 1903.

Det var ved hjelp av T-Forden (som var A-modellens forgjenger) at Henry Ford "satte verden på hjul" og gjorde bilen tilgjengelig for "den alminnelige mann". Fordfabrikkene "spydde ut" mer enn 15 millioner T-Ford'er fra 1908 til 1927, da tiden forlengst var moden for å lansere en mer moderne utstyrt bilmodell. I så måte var dette på høy tid, da konkurransen med andre bilfabrikker, -spesielt Chevrolet- nå var blitt beinhard.

Noen revolusjonerende teknisk nyhet var A-modellen ikke, og ga seg vel heller ikke ut for å være det. Men den var en robust og slitesterk bil for "almenheten", med svorne tilhengere den gang, som nå.....

I Norge er det disse to klubbene som først og fremst bidrar til at Ford'er av eldre årgang bevares:



CAMPING I USA anno 1924

Man vil vel utvilsomt trekke litt overbærende på smilebåndet ved disse annonsene fra 1924, som viser hva datidens campingturister ble tilbudt av utstyr for sine utflukter.

Men siden vi nå en gang befatter oss med nostalgi på området motorhistorie, synes vi så absolutt at annonsene atter fortjener å komme frem i dagens lys.

Kombinert garasje og telt for fører og passasjerer er forresten ingen dum ide, som

kanskje dagens teltfabrikanter burde ha i tankene....

Når vi ser hva som finnes i handelen av alskens fint og kostbart campingutstyr for våre dagers turister, bør vi vel bare være glad for den utvikling som har funnet sted på dette området, og ikke ønske oss i den situasjonen som 20-tallets campingturist var i.

At utstyret var temmelig primitivt og ukomfortabelt er det neppe tvil om. Men morsomt å skue for motorhistorikere et halvt århundre senere....

Sleep on Air and Your Dreams Come True MATTRESSES

So soft and yielding you can make your bed on the roughest and wettest ground and be comfortable. Sanitary, compact and water-proof.



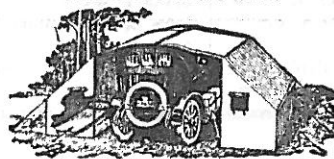
IN A COMFORT SLEEPING POCKET

Comfort Sleeping Pocket is not a filthy Sweat-Box Sleeping Bag, but an ideal outdoor bed.

Satisfaction Guaranteed or Money Refunded

Metropolitan Air Goods products have stood the test for the past 40 years. Recommended by thousands of satisfied Campers, Fishermen, Automobilists, Cowmen, Woodsmen and Forest Service, as the most reliable for outdoor purposes.

WHALL'S UTILITY TENT



It Fits the Running Board



Perfection Cape

Defy the Elements

Carry a Raincoat in Your Pocket

Many good times have been spoiled and serious results follow a day or night in the drenching rain, that could have been avoided with a PERFECTION RAIN CAPE.

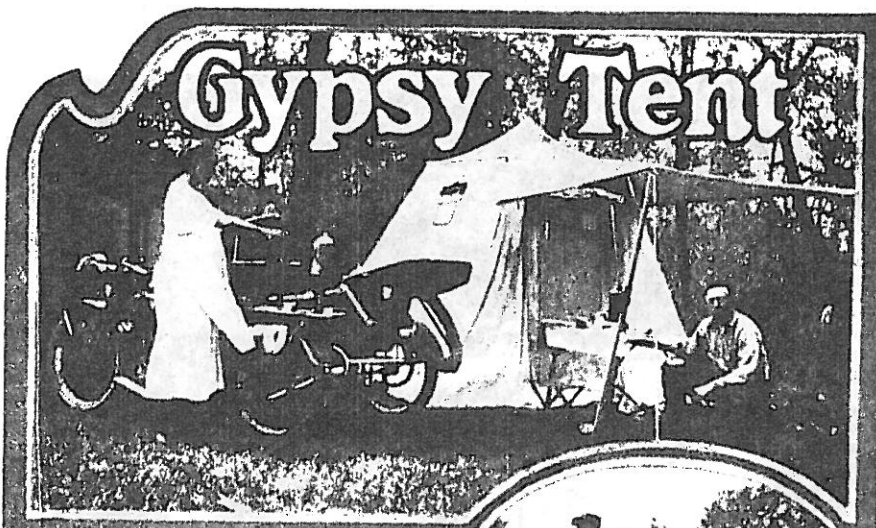
WRITE, TODAY, FOR 1923 Illustrated FREE Catalog

WHALL'S UTILITY AUTO TENTS

are masterpieces of ingenuity and are Guaranteed Waterproofed, Bug and Snake-proof. Several popular sizes. Will fit any car.

SOLE MANUFACTURERS

METROPOLITAN AIR GOODS CO., ATHOL, MASS., U.S.A.



We Lived in Our "Gypsy"

Read the letter from Mr. Lehman, and look at the photos of the camp and the way Mr. and Mrs. Lehman traveled and lived in a "Gypsy" Tent.

You can set the "Gypsy" Tent up completely in five minutes or less—only four stakes necessary, and lifting of center pole. No guy ropes to get tangled. The metal frame around top of tent is easily disconnected at corners and slipped out. These and the center pole fit into a handy bag. Tent, eleven metal stakes and top frame pieces all roll or fold into a waterproof carrying case.

The "Gypsy" Tent has a sewed-in floor; it has two net-covered ventilating windows and door—all with storm flaps. Made in three grades of duck and two sizes.

Send for our Tent and Camp Supply Catalog No. 350, describing all Tents and Camp Goods. Satisfaction guaranteed or your money back.

DEALERS: If you set a "Gypsy" Tent up in your show room, it will sell itself. We can guarantee full stocks and prompt delivery. Write at once for our attractive proposition for your territory.

DENVER TENT AND AWNING COMPANY

Alfred S. Procter, President

In Business 34 Years

1649 Arapahoe Street, Denver, Colorado



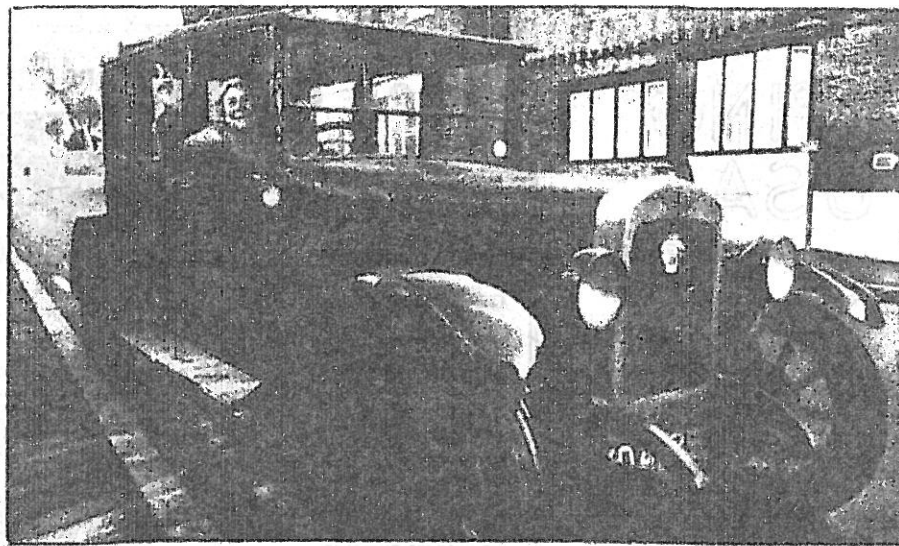
Rochester, Minn., Nov. 4, 1923.
Denver Tent and Awning Co. - Gentlemen: Your tent certainly is a peach to carry on a motorcycle. Many people who own motorcycles take trips and most of them carry pop tents to sleep in. When we first received the "Gypsy" Tent we were nearly stumped until we found we could easily take out the top frame rods and fold tent to a pack of any desired shape. While we were up North fully a dozen people took your address. They could hardly believe we could carry such an outfit on our machine.
OTTO LEHMAN.

Gammel kjærlighet ruster litt!

● I hele 50 år har ikke Majorie hatt øyne for andre enn Alfred. Alfred er en Austin 12, årgang 1927. Majorie og bilen hennes har vært trofaste følgesvenner på livets landevei hver eneste dag siden dengang. Uansett vær og førerforhold. Skilsmisse har aldri vært på tale.

Dengang han var ny kostet Alfred 140 pund. Idag vil en ivrig veteranbilsamler gladelig punge ut med 1000 pund for å få ham i sitt eie.

Majorie, som nå er blitt 83



år gammel, forteller at de to ikke har noen planer om å skille lag.

- Han er billig i drift også, sier hun med en smil. - Han

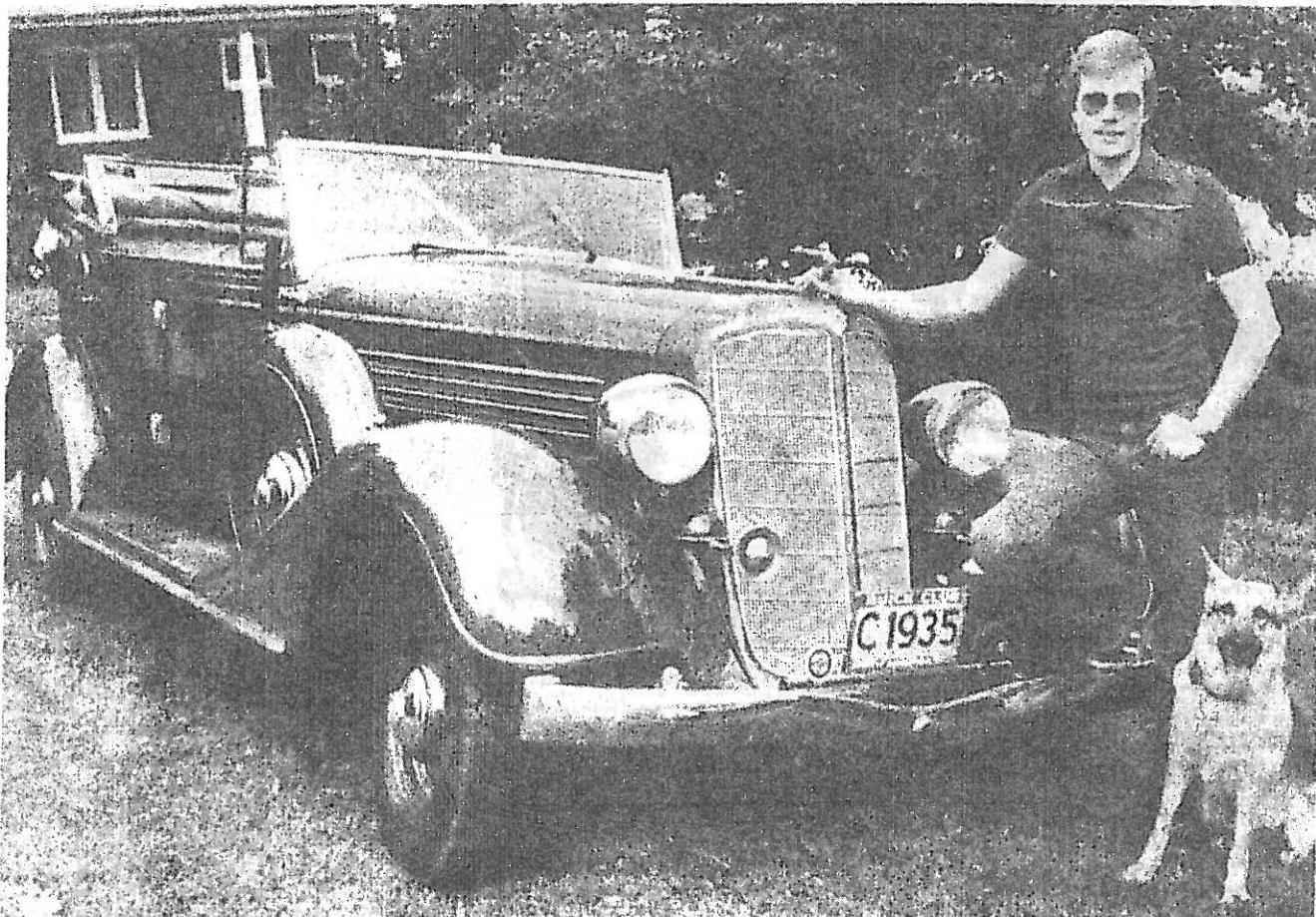
drikker lite (!), og jeg har bare behovd å bore ham opp to ganger.

Og det er jo ikke rare overhalingen på et halvt

hundre år. Alfred selv har ingen kommentarer til jubileet. Kanskje er han blyg. Litt rusten er han jo blitt i årenes løp. ●

På sommerpatrulje med Fremtiden

Arne Christoffer Karlsen har i to dager stilt sin Buick 1935 til disposisjon for Drammens-avisen "Fremtiden" i sommer, ved å være sjåfør på avisens "sommerpatrulje" til Ö.Eiker, Modum, Sigdal og Krødsherad. Avisens reporterteam rapporterte at patruljen vakte berettiget oppsikt over alt. Her er ekvipasjen fotografert før start.



VETERANLØPET

LIER-MODUM

Vårt tradisjonelle august-löp "Lierdalen Rundt" ble i år gjenstand for en ny "vri", noe som igjen medførte at löpet "i ellefte time" ble omdöpt til "Lier-Modum".

Istedenfor å kjöre "rundt", valgte man altså å kjöre opp Lierdalen, og så fortsette over Öst-Modum til Vikersund og frem til Åmot, med innkomst på "Modums Blaafarveværk".

Löpet hadde samlet rekorddeltagelse, idet i alt 55 kjöretöyer hadde mött til start, og av disse hele 7 motorsykler. Som startsted hadde man valgt Isberg's Bilforretning på Vitbank v/Amtmannsvingen, - den lokale Volvo-forhandleren.

Og lördag 12. august 1978 klokken 12 presis rullet start nr. 1 -Ragnvald Ödegaard i Chevrolet 1926 Touring Sport- ut i löypa, tett fulgt av alle de övrige.

Blandt disse "alle de övrige" befant det seg i år ikke mindre enn 9 danske ekvipasjer, alle representanter for Nordjysk Vintage Motor Club i Aalborg; på gjensitt etter vårt besök og deltagelse ved "Flauenskjöld-löpet" i fjor. Altså for første gang utenlandske deltagere ved våre arrangementer, og et meget hyggelig innslag i löpet.

Löypa var totalt 68 km. lang fra start til mål, med tre poster innlagt. Værgudene viste seg fra sin aller beste side og var tydelig positivt innstilt til arrangementet, slik at deltagerne i fullt monn fikk se solside av såvel Lier- som Modum-bygdene.....

Allerede ved Sörsdal i Lier mötte deltagerne første post, hvor oppgaven besto i å sage ved.... Det gjaldt å kappe en bordbit på 30 cm. lengde, og feilbedömt lengde ga straffeprikker. Litt av en test for öyemålet, som ikke alle kom like heldig ifra....

Post 2 var lagt til Öst-Modum, ved en idyllisk rasteplass ved fjorden. Her skulle de deltagende vurdere en fargepröve og forsöke å finne ut hvilke 3 av 10 utstilte farger pröven var sammensatt av. Bare en eneste deltager (löpsvinneren) klarte riktig svar her.

Siste post var på sletta under Vikersundbakken, hvor man skulle anslå avstanden fra hoppkanten og ned til et merke i un-narenet. Også dette en vanskelig pröve, som avstedkom de helt vanvit-tige svar.....

Fra post 3 var det ren "transport-etappe" inn til mål på "Blåfarveværket", et sted som for de fleste böd på positiv overraskelse. For svært mange var det deres første besök på dette idylliske stedet, men neppe det siste..... Vi kan ikke gå i detalj, men stort mer velegnet sted for slike utflukter skal man lete lenge og vel etter, i alle fall i vårt distrikt.

Det dröyde lenger enn ventet för alle kjöretöyene var i mål, de tok seg tydeligvis god tid i det fine været og nöt turen. Men ved 17-tiden kunne man gå til dekket bord i den



↑
Tore Ödegaard kapper ved, assistert av Per-Kristian.....

Fra Blaafarveværket.



store spisesalen, den tidligere "glasshytta". Her var det velkomsttale ved formann Per Löken, og de danske gjestene takket for invitasjonen ved formann Henrik Houmøller, som overrakte en gave (en bordvimpel m det danske flagg), og ved Gunnar Jörgensen.

Etter middagen fortalte vertinnen, fru Steinsvik, om Blaafarveværket og viste rundt på området. Mange benyttet også anledningen til å se den store maleriutstillingen av Christian Skredsvig's arbeider.

Man avsluttet det hele med kaffe og bløtkake, og dagens høydepunkt:-premieutdelingen. Premiene som var satt opp var koboltblå glassvaser påmontert sølvplate med gravering, og det var dessuten håndlagede deltagerplaketter i keramikk til samtlige deltagere.

Konklusjonen kan bare bli en: -et helt igjennom vellykket arrangement, ikke minst takket være et enormt forberedelsesarbeide av vår utrettelige løpskomite, og dertil prikkfritt og dyktig avviklet. Det var først da det begynte å mørkne de tilfredse og slitne deltagerne bega seg på hjemtur.

(Tekst/foto: Ö. Langeland)



Debut for Björg Evensen's
1946 MORRIS "TEN".....

←
Ikke lett å analysere farge, mener
Ragnvald Ödegaard.....

←
Og her er den stolte
vinner:-Arlid Thore
Karlsen m/BUICK '29

(Resultater på neste side)



RESULTATLISTE "LIER-MODUM 1978"

BILER:

1. (22)	Arild Thore Karlsen, Lierskoogen	1929	Buick	12	pr.
2. (28)	Lauritz P. Lauritzen, Hobro (Danm.)	1931	Chevrolet	20	"
3. (25)	Reidun og Halfdan Prösch, Oslo	1928	Ford A	28	"
4. (11)	Jan Erik Skau, Hillestad	1941	Buick	29	"
5. (23)	Ola Hegseth, Oslo	1938	Ford V8	32	"
6. (54)	Tor Wollebæk, Oslo	1938	Lagonda	34	"
7. (45)	Ebba og Gunnar Jörgensen, Flauenskj.	1928	Ford A	35	"
8. (40)	Björg Evensen, Drammen	1946	Morris Ten	38	"
9. (37)	Svein Burvald, Spikkestad	1930	Franklin	40	"
10. (19)	Per Gran-Henriksen, Lier	1935	Buick	41	"
10. (39)	Alf Bryhn jr., Spikkestad	1934	Plymouth	41	"
12. (30)	Ole Svensson, Aalborg (Danmark)	1930	Ford A pick up	44	"
13. (29)	Finn Bryhn, Spikkestad	1933	Essex Terraplane	46	"
14. (51)	Finn Torgersen, Krokstadelva	1925	Locomobile Jr. Eight	47	"
15. (36)	Arne Willy Hansen, Sandefjord	1924	Ford T Touring	48	"
16. (53)	Hans Öye, Nesbyen	1929	Essex Super Six	49	"
16. (9)	Erling Thorbeck, Drammen	1929	Essex Super Six	49	"
18. (12)	Jan Erik Finnerud, Nesbyen	1927	Chevrolet Sport	51	"
18. (43)	Fredrik Lid, Oslo	1932	Fiat Balilla	51	"
20. (26)	Jens Lauritz Nielsen, Gandrup (Danm.)	?	Chevrolet	52	"
21. (46)	Svein Storsveen, Asker.	1938	Alvis 4,3 l. sport	53	"
22. (10)	Bent Sönderby Larsen, Stövring (Danm.)	1931	Ford A	54	"
23. (55)	Espen Kolstad, Oslo	1929	Ford A pick up	55	"
24. (50)	Sophus Mathisen, Oslo	1936	Singer Le Mans	56	"
25. (17)	Thorolf B. Andersen, Drammen	1939	Mercedes 230 cabr.	57	"
26. (13)	Reidar Kristiansen, Asker	1930	Ford A	58	"
27. (32)	Niels Jörn Christensen, Aabybro (Danm)	1930	Ford A	62	"
28. (35)	Tove Prösch, Oslo	1930	Ford A	64	"
29. (1)	Ragnvald Ödegaard, Drammen	1926	Chevrolet touring	66	"
30. (42)	Jan Tore Woldstad, Hokksund	1930	Ford A	69	"
31. (16)	Per Löken, Rykkinn	1927	Chrysler touring	72	"
32. (15)	Öyvind Gladhus, Gol	1924	Ford T touring	74	"
33. (31)	Gunnar Kjemperud, Hokksund	1933	Dodge	75	"
34. (34)	Jan Sandholt, Krokstadelva	1927	Chevrolet touring	78	"
34. (20)	Bjarne Traet, Sundbyfoss	1935	Chevrolet Std.	78	"
36. (33)	Rolf Viktor Hansen, Hillestad	1936	Buick	83	"
37. (2)	Helge Lundby, Vestfossen	1929	Ford A	84	"
38. (48)	Odvar og Jöran Fogstad, Borre	1928	Ford A	93	"
39. (3)	Eirik Böle, Sandvika	1934	Nash Big Six	94	"
40. (6)	Kjell Wang-Henrichsen, Oslo	1931	Ford A	108	"
41. (21)	Åge Kaupang, Larvik	1929	Ford A	112	"
42. (38)	Henry Hans, - (Danmark)	1930	Ford A	124	"
43. (44)	Tore Ödegaard, Sandefjord	1932	Buick Victoria cabr.	130	"
44. (5)	Tore Ödegaard, Drammen	1930	Ford A	162	"

MOTORSYKLER:

1. (4)	Gunnolf Larsen, Mjödalen	1938	Zündapp K.800
2. (41)	Oddleif Kvålseth, Solbergelva	1917	Henderson 1000 ccm
3. (14)	Poul Erik Lund, Aalborg (Danmark)	1938	Nimbus
4. (24)	Henrik Houmöller, Arden (Danmark)	1927	Excelsior Super X
4. (47)	Per H. Nielsen, Asker	1926	Harley-Davidson
6. (52)	Per Kolstad, Oslo	1939	Harley-Davidson
7. (49)	Andreas Schytte-Larsen, Horten	1943	Indian

Tallene i parentes refererer til startnummer.

Red. har ikke fått oppgitt straffeprikker for mc-klassen, kun rekkefølge.

Med Aston Martin 1928 på Norges-visitt



REPORTASJE: IVAR ENGERUD

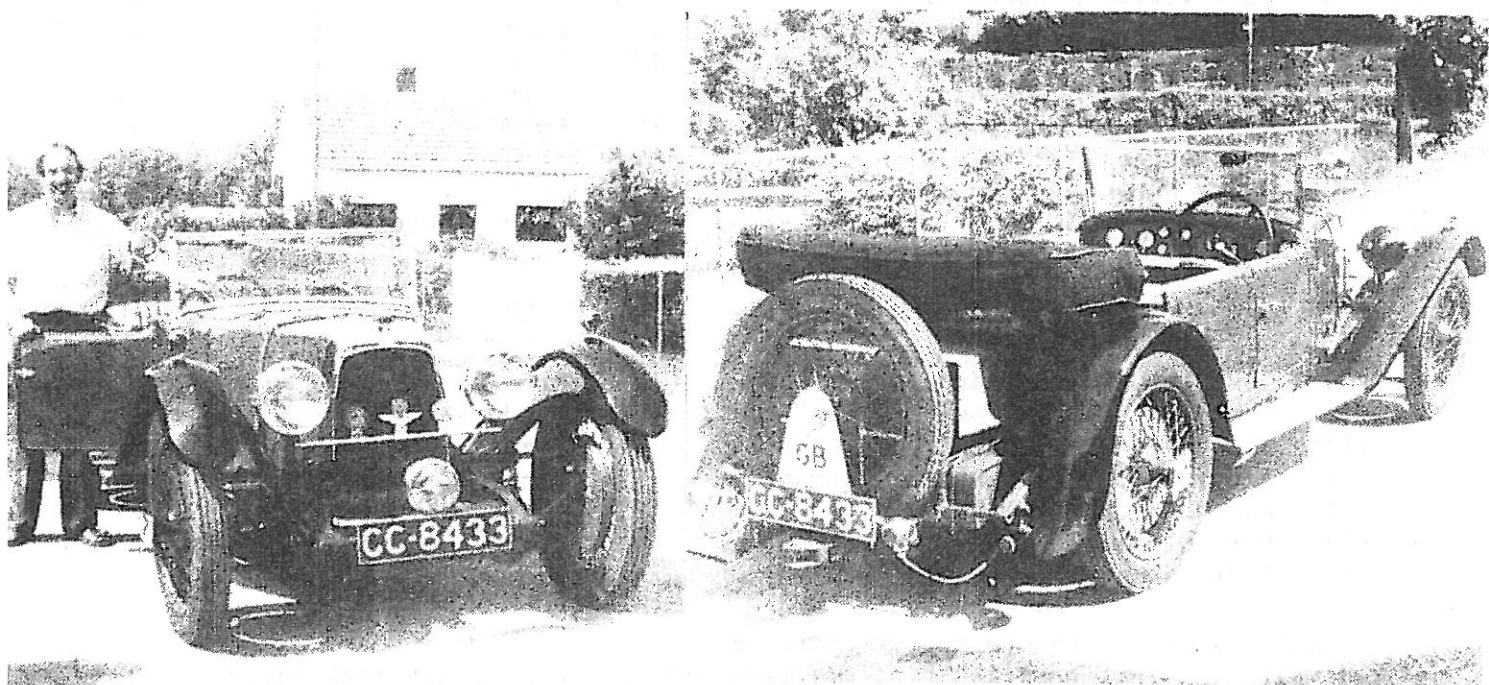
Det er ikke så ofte man ser utlendinger på besøk i Norge med veteranbiler, men i begynnelsen av juli hadde man i Hokksund anledning til å beskue en slik bilturist. Det dreide seg om familien Hawkins fra Lancashire i England som var på ferietur med sin Aston Martin fra 1928. Grunnen til at Hawkins la turen til Norge var foruten at konen, Jorun, vokste opp i Hokksund også at de ville delta på NVK's "Rena-löp". Dette löpet ble kuttet ut, så det var dessverre ikke så mange veteranbilfolk de kom i kontakt med under Norgesbesöket.

Da jeg leste om visitten i avisa, bestemte jeg meg for å ta kontakt med David Hawkins for å höre litt nærmere om klenodiet hans. Nærmere bestemt er det en 1928 Aston Martin type "T" tourer som ble håndlaget i 15 eksemplarer. Av disse 15 eksisterer det nå, ifölge den verdensomspennende Aston Martin-klubben, kun denne ene i England og rester av en i Finland.

Ny kostet den 600 pund, så det var på ingen måte noen billig bil. (Hva den er verd i dag er en helt annen sak, men verdien er neppe sunket...) Den er utstyrt med en 1,5 liters motor på 50 hk som gir en toppfart på 60 miles.

Tilfeldigheter bidro i aller høyeste grad til at Hawkins kom over dette eksemplaret. Det hendte en dag de var ute på tur med sin andre engelske sportsbil; en Standard Avon "Boattail Speedster". Mens de satt og spiste, kom en mann bort og fortalte om en lignende bil i nærheten. Bilen ble tatt nærmere i öyensyn, og Hawkins önsket å kjøpe den, men prisforlangende lå på det dobbelte av hva han dengang var villig til å betale. Han ville imidlertid ikke gi seg så lett og etter et halvt år hadde prisen kommet ned på et akseptabelt nivå.

Etter at bilen var fraktet hjem kunne eieren starte den omfattende restaureringen. Bilen hadde gjennomgått visse moderniseringer, hovedsaklig med forskjermene som var byttet ut med den typen som sitter på Haneborgs Aston Martin "Le Mans". Nye skjermene ble laget av en venn etter Hawkins egne tegninger. Dette var omtrent det eneste Hawkins ikke gjorde selv. Til og med innvendig trekking, syng av kalesje og lakkering ble utfört av eieren selv, og i juni 1977 sto bilen klar til registrering etter fire års arbeide.



JUBILEUMSLÖPET

Norges Bilbransjeforbund har i år rundet 50-års milepælen. Et slikt jubileum fant man å ville markere, og av den grunn ble MFK-DRAMMEN forespurt om å være Buskerud Bilbransjeforening behjelpelig med et innslag i jubileumsfeiringen.

I samarbeide med vår løpskomite ble det lagt opp til et jubileumsløp søndag 27. august (forøvrig under "Drammensdagene"), og ialt 28 biler og 2 motorsykler deltok.

For å involvere alle Buskerudbyene i jubileumsmarkeringen, valgte man å dele kjøretøyene opp i tre puljer og la en pulje starte fra hver av de tre byene. De kjøretøyene som startet fra Hønefoss og Kongsberg ble dirigert til Drammen, hvor de sluttet seg til de øvrige på plassen foran Tinghuset.

Til tross for reservert plass for deltagerne ble det etterhvert temmelig trangt her, - 30 kjøretøyer behøver jo en god del "albuerom" å manøvrere på, spesielt når noen hundre tilskuere også beveger seg innenfor det samme området. Men det hele gikk bra, og litt over klokken 13 kunne den imponerende kjøretøykortesjen begi seg avsted på E-76 i retning mot Hokksund.

Noe "løp" i tradisjonell betydning var dette arrangementet ikke, det hele var ment som en oppvisningskavalkade med kjøretøyer av ulike merker og årsmodeller.

Og det var en broget forsamling representanter fra ulike epoker som deltok, med årganger fra 1916 opp til begynnelsen av 40-tallet, fordelt på et bredt spektrum av fabrikkmerker. Ingen ting urimelig i at kortesjen vakte oppsikt der den



Veteranbilløp

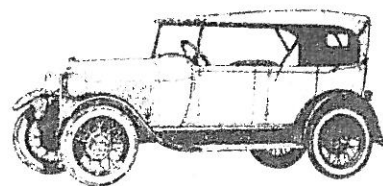
Søndag 27. ds. arrangeres veteranbilløp i anledning Norges Bilbransjeforbunds 50 års jubileum. Biler fra Hønefoss, Kongsberg og Drammen samles foran Tinghuset i Drammen kl. 13.00. Kortesjen går deretter til Hokksund med ankomst ca. kl. 14.00 ved ungdomsskolen.

Eget arrangement i Hokksund. Gammeloktetten spiller opp. Gratis adgang.

Arr.: Buskerud Bilbransjeforening
og Motorhistorisk Klubb.



Et utsnitt av vognparken foran Tinghuset.



rullet oppover Eiker-bygdene.

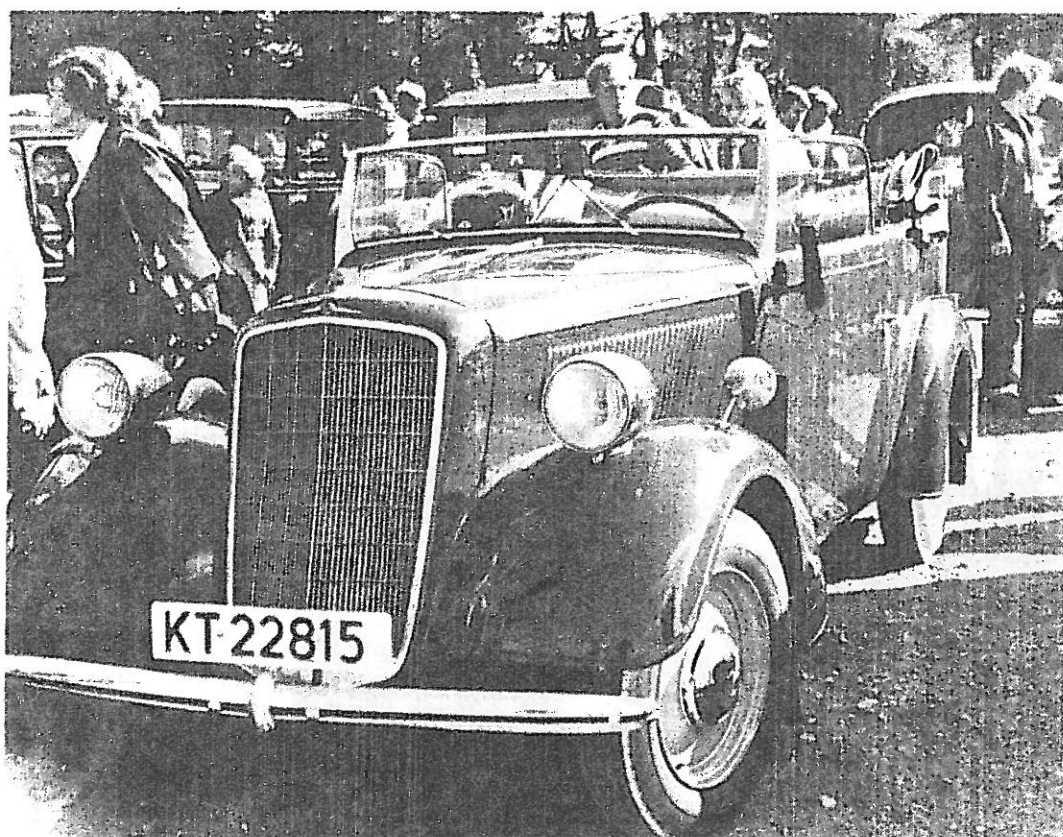
På Hokksund var den den reneste 17.mai-stemningen da kortesjen svingte opp foran ungdomsskolen. Et stort antall forventningsfulle tilskuere var på plass, og Øvre Eiker Blåserensemble ("Gammeloktetten") hadde tatt oppstilling i tidsriktig antrekk og tok i mot kjøretøyene med feiende hornmusikk.

Arrangørene hadde sørget for bevertning for deltagerne, og etter at kjøretøyene var parkert under betryggende oppsyn av vaktmannskaper gikk sjåfører og passasjerer "på byen" for å spise, mens publikum tok de mange skinnende klenodiene i nærmere øyesyn.

Som en kontrast var det oppstilt en rekke biler av siste modell på plassen, men man kan neppe si at det var særlig interesse for de årgangene akkurat da.....

Overraskende nok var det referat fra begivenheten i Drammenspressen dagen etter, og det er heller uvanlig å se etter et veteranarrangement, avisene har vært heller forsiktig med å bruke spalteplass på vår virksomhet, av en eller annen grunn... Denne gang var det ikke måte på lovord, kortesjen ble benevnt som "et av de morsomste innslagene under Drammens-dagene"..... Det må vel være en fin attest, både til Buskerud Bilbransjeforening og til eierene av de mange skinnende kjøretøyene som deltok.

(reportasje: Ø.Langeland)

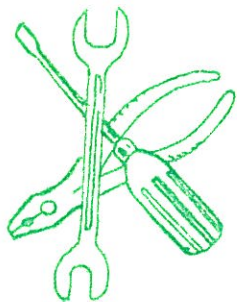


*Bjørn Evensen's
1935 OPEL cabr., -
et nytt bekjent-
skap.....*



FOTOS:

ØIVIND
LANGELAND



MHK-DRAMMEN tilbyr-:

"HÖSTSJEKK"/Teknisk möte

LÖRDAG 9. SEPTEMBER KL.11-15.

hos Biltilsynet i Drammen, Anchersbakken 7.

Etter som MHK-DRAMMEN vil forsøke å gjennomføre to "sjekk" årlig, henholdsvis vår og høst, utgjør altså dette "høstsjekken".

Oppslutningen på årets "vårsjekk" var langt dårligere enn vi burde ha lov til å forvente, men vi satser på at flest mulig nå møter opp.

- Her har man sjansen til å få en full teknisk kontroll av kjøretøyets tekniske standard, -aldeles gratis, og uten risiko for "ubehageligheter" om det skulle være en og annen mangel.

DERFOR: -möt opp med kjøretøyet med de defekter det måtte ha, og ta med verktøykassa slik at du kan foreta enklere justeringer etc. på stedet.

- Tilbudet gjelder først og fremst medlemmer av MHK-DRAMMEN, men hvis vi har kapasitet kikker vi gjerne på kjøretøyer fra andre klubber.....

Med hilsen
Teknisk komité

MHK-DRAMMEN innbyr herved til

HÖSTTUR TIL NUMEDAL

LÖRDAG og SÖNDAG 21.-22. OKTOBER 1978

Vi har også i år lagt opp til vår tradisjonelle hösttur, og har valgt å dra til Nore i Numedal, hvor vi innkvarterer oss på

"FJORDGLÖTT CAMPING"

Det er tatt sikte på å benytte buss, med avreise fra Drammen (ved oppkjørselen til "Parkeringsstaket" over rutebilterminalen) lørdag 21. oktober kl. 14.30. Bussen kjører riksveien Hokksund-Kongsberg, og det er anledning til påstigning underveis for de som bor på strekningen.

Bussreisen vil koste ca. kr. 30,- tur/retur (for voksne), mens overnatting på "Fjordgløtt" kommer på 40-75 kr. etter rommets størrelse. Lørdag aften kan middag kjøpes for ca. kr. 40,- pr. kuvert. Frokost søndag må man lage selv, evt. kjøpe på kafe på Pödberg.

Av hensyn til bestilling av rom og middag, må bindende påmelding skje til ROLF VIKTOR HANSEN, 3093 HILLESTAD (tlf. (033) 50 193.) så snart som mulig, og SENEST innen neste möte (generalforsamlingen) tirsdag 3. oktober.

Velkommen til en hyggelig week-end!

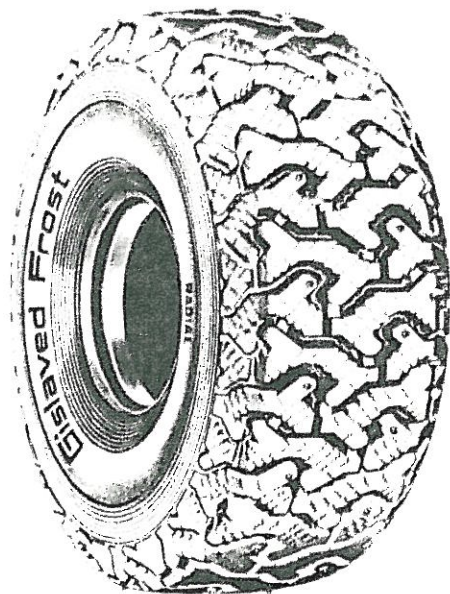
Arr. komitéen

GODE HØST TILBUD :

Gislaved Frost

Stålradi-al-vinter

**Er du i markedet
for dekk bør du
se nærmere på
våre tilbud.**



30% MHK-rabatt !

<i>FROSTVESKE (5 l. kanner)</i>	<i>kr. 10,- pr. l.</i>
<i>KONDENSFJERNER (5 l. kanner)</i>	<i>kr. 10,- pr. l.</i>
<i>LUCAS-CARELLO ekstralys</i>	<i>kr. 145 - 198,-</i>
<i>LUCAS-CARELLO H.4-innsatser</i>	<i>kr. 66 - 420,-</i>
<i>LUCAS startbatterier, alle typer.</i>	



STØTDEMPERE

TENNPLUGGER

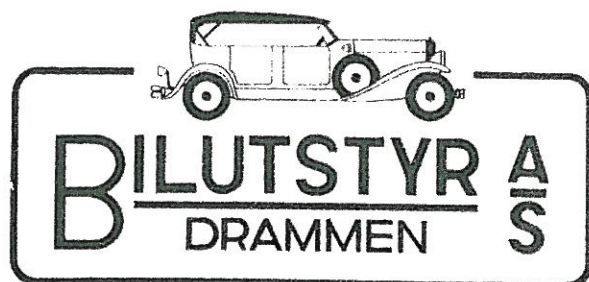
STIFTER etc.

**- stikk innom ; vi hjelper deg å
gjøre bilen vinterklar,- rimelig.....!**

*DU FINNER OSS VED LYS-
KRYSET PÅ RUNDTOM,
VISA VIS SKOLEN.*

ÅPENT:

*mandag - fredag kl. 8.30-17
lørdag kl. 8.30-13*



*IVER HOLTERS GT. 45, 3000 DRAMMEN
telefon (03) 81 99 92*

VALUE *far above* *the* PRICE

IN REVIEWING the many advantages of the Ford, it is particularly interesting to note the relation between value and price.

The low first cost of the Ford is a point to keep in mind at all times because it means a considerable saving to you in the purchase of the car.

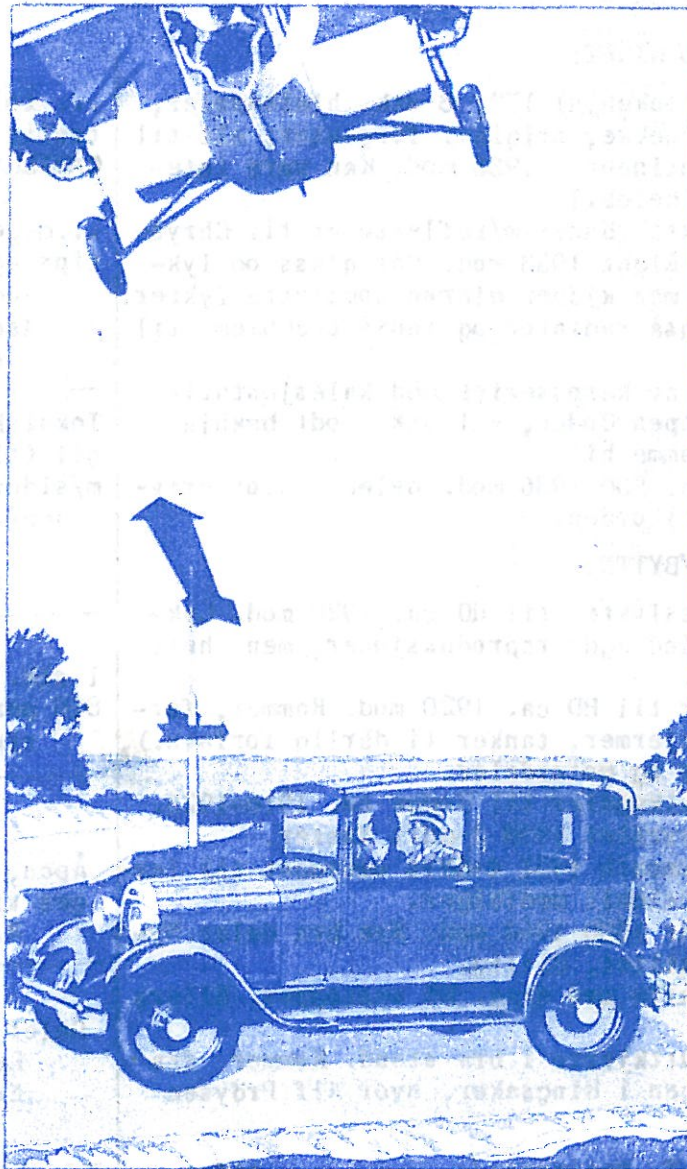
Equally important, however, is the reason for this low price and the manner in which it has been achieved without sacrifice of quality or performance. On the basis of actual, comparative worth, the Ford represents a value far above the price you pay.

This is made possible only through manufacturing methods and production economies that are as unusual as the car itself.

Every purchaser shares the benefits of the Ford policy of owning the source of most raw materials — of making many thousands of cars a day — and of selling at a small margin of profit.



FORD MOTOR COMPANY
Detroit, Michigan



THE FORD TUDOR SEDAN

Were the Ford made in any other way, under any other policy, it would unquestionably cost you much more than its present price.

The use of the Triplex shatter-proof glass for the windshield is a definite indication of this quality. So are the four Houdaille hydraulic shock absorbers. The silent, fully enclosed six-brake system. The aluminum pistons. The chrome silicon alloy valves. The simplicity of the lubrica-

tion, cooling, ignition and fuel systems. The large number of ball and roller bearings. The extensive use of fine steel forgings instead of castings or stampings. The many other mechanical features that count so much in reliability, economy and long life.

All of these are important considerations to every man or woman who is contemplating the purchase of a motor car. All are important reasons why the Ford delivers a value far above the price.