

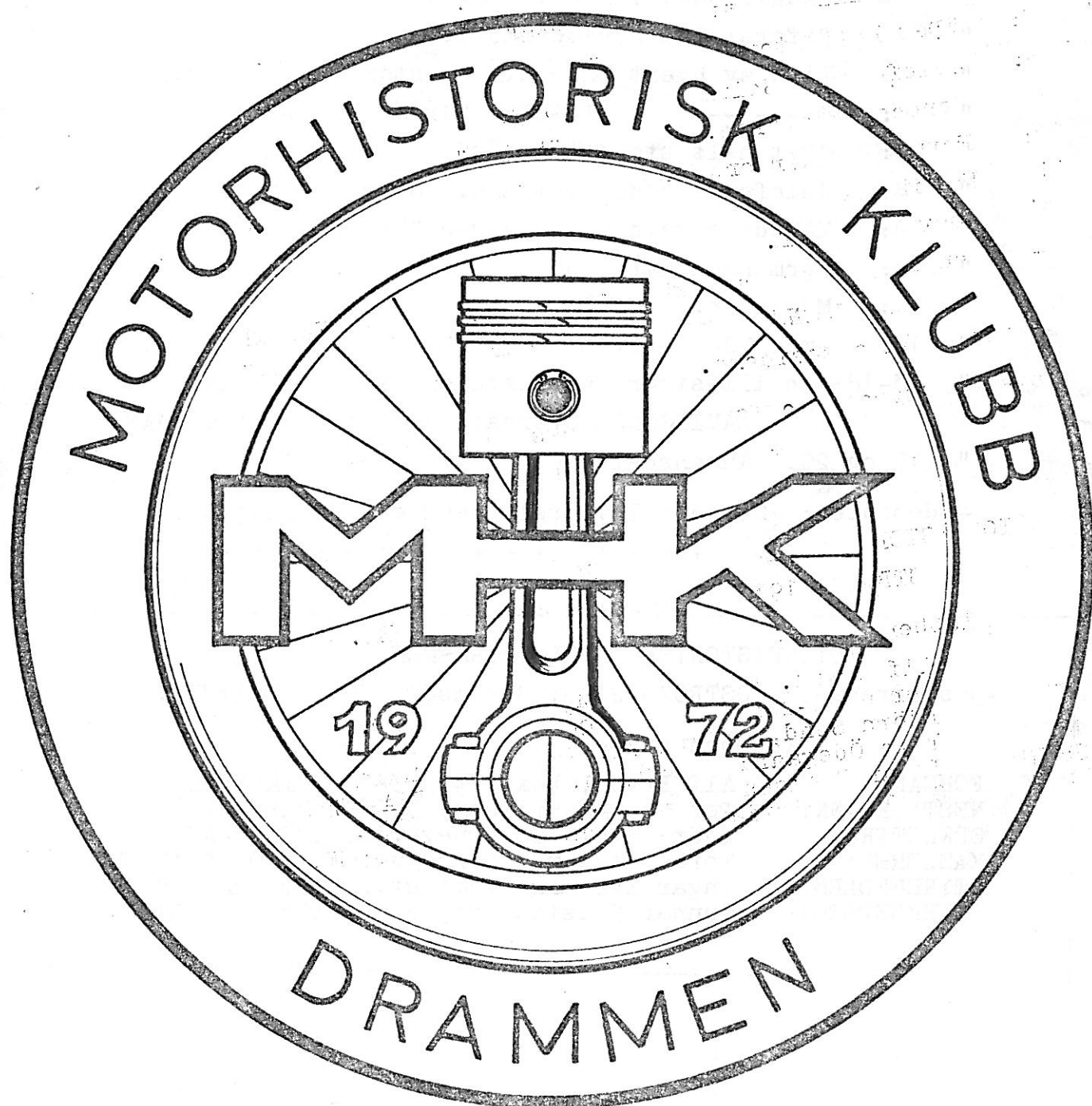
GAMMELBIL -

NR: 9/73

2. ÅRG.

posten

- ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER -



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

-organ for venner av gamle automobiler og motorcykler-
(spesiellt for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB)
NR. 9/73. (desember) - 2. ÅRGANG -(nr. 11 siden starten)

REDAKSJONENS ADRESSE:

ÖIVIND LANGELAND -postbox 1081- 3001 DRAMMEN.

DETTE NUMMER INNEHOLDER -:

- side 1: Forsiden: Vinnerutkastet i klubbmerkekonkurransen.
 " 2: Innholdsfortegnelse. Klubbens adresse.
 " 3: Redaksjonelt. Neste møte.
 " 4: Referat fra novembermötet.
 " 5: Litt av hvert om smått og stort.
 " 6: ---"--- , TIPSET, "Grom" krom.
 " 7: "Det helø store leketøy"
 " 8: Julefest på Solumstrand. Styremötet 26/11.
 " 9: Månedens veteran. diverse "klipp".
 " 10: Formannen har ordet.
 " 11: MC-siden.
 " 12: -mer MC-stoff.
 " 13-18: en illustrert artikkel om MR. HARLEY AND THE THREE
 DAVIDSONS, oversatt og bearbeidet av HANS ÖYE.
 " 19 og 20: Annonsesidene.
 - dessuten: Styrets lovforslag som ekstrabilag til avisen.

+ + + + + + + + + + + + + + + + +

MOTORHISTORISK KLUBB, DRAMMEN.

-postadresse: POSTBOKS 2193,(Strömsö), 3001 DRAMMEN.

Klubben styre:

FORMANN: Alf Bryhn, box 174, 3430 SPIKKESTAD.
 NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, 3400 LIERBYEN.
 SEKRETÆR: Björn Sand, Stjernevn.12, 3000 DRAMMEN.
 KASSERER: Tore Ödegaard, Nordbyvn.91, 3000 DRAMMEN.
 STYREMEDLEM: Ingar Evensen, Tomtegt., 3000 DRAMMEN.
 STYREMEDLEM: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJÖNDALEN.



RE DAK SJO NELT

Så er vi nådd til desember, og bare vel to uker gjenstår til jul. Dermed er også årets mørkeste tid passè, og vi skal da atter skue lengre og lysere dager. Siden dette er det siste nummeret av "Gammelbil-Posten" før jul (og også det siste i 1973) er det følgelig vårt julenummer man har foran seg. Noe spesielt "juleevangelium for gammelbilvenner" eksisterer såvidt vites ikke, derfor vil dette julenummer mangle et juleevangelium. Det er imidlertid vårt håp at dette

VI VIL SÅ INNSTENDIG VI KAN

oppfordre om at møtedeltagerene tar med seg KOPP til neste møte (onsdag 2. januar 1974). Elling rekker ellers ikke annet enn å koke kaffe og vaske opp, og får knapt nok tid til å høre hva som går for seg utenfor kjøkkenet. Og glem det nå ikke....!

F O R S I D E N :

Vi valgte å la vårt nye klubbmerke pryde forsiden på årets siste nummer av "Gammelbil-Posten". Som de fleste vil vite, var dette merket det seirende blandt de ca. 10 forslag som ble fremlagt på siste møte. Merket er tegnet av vår sekretær Bjørn Sand, og vi synes han på en fremragende måte har funnet symboler som er felles såvel for bilen som motorsykkelen, -stampelet og hjulet.

Rundtom
Kafeteria

Tlf. 81 80 68
ALT I SELSKAPSMAT!



" GAMMELBILPOSTEN "
VIL HERVED ØNSKE ALLE SINE
LESERE.....

God Jul!

red.

3
nummerets øvrige stoff vil være en tilstrekkelig kompensasjon for det manglende evangelium, og om man porsjonerer ut litt og ikke "sluker" alt med en gang tror vi også at stoffmengden i dette nummeret er så fyldig og variert at det skulle bli nok lesestoff igjen til juledagene også. De som undres over når "Gammelbil-Posten" nummer 10/1973 kommer ut, vil neppe aldri få se dette. Allikevel har det faktisk kommet 10 nummer av avisen i år, idet nr. 2/72 utkom til vårt møte den 3. januar, slik at altså nr. 1 først kom i februar. En liten redaksjonell "bommert", javel - og vi kunne jo løst saken ved å presentere dette nummer som et "dobbelnummer" (nr.9-10/72) slik flere av våre kolleger av og til gjør det. Dette er vi imidlertid prinsipielt imot da det på sett og vis er et bedrag overfor leserne, og en noe for lettvinnt måte å komme ut av avisutgivelsen på. Og det har jo altså kommet et nytt nummer av "Gammelbil-Posten" til hvert møte gjennom hele 1973 (slik redaksjonens målsetning var), og fra neste nummer vil vi sørge for å være "i rute" med nummereringen. Mulighetene for å høyne "Gammelbil-Postens" trykktekniske kvalitet er en av de ting som har opptatt redaktøren helt siden starten. Vi vet at vår bildegjengivelse langt fra holder mål, men det eksperimenteres innimellom med saken, samtidig som undersøkes ser vedrørende trykkmetoder og priser er anstillet. Det hele er egentlig først og fremst et økonomisk spørsmål, og vårt opplag er foreløpig for beskjedent til at vi kan satse på f.eks. offset-trykk. Vi har imidlertid ingenlunde slått oss til ro med de nåværende tilstander, men inntil videre må man altså avfinne seg med illustrasjoner med relativt dårlig detaljgengivelse.
Ø.L.

Richard

Biler, deler, håndbøker etc., gammelt og nytt, kjøpes kontant. Før krigs og eldst mulig av mest inter. Lars Kille Jr., Box 76, Kr.sand : Tlf. 14 630.

10. november

1886 ble verdens første motorsykel kjørt, den var konstruert av den tyske oppfinneren Gottlieb Daimler i Cannstatt. Daimler hadde bygget den første cylindermotor, der gass og luft kunne blandes og utløse tenning. Den lette motoren bygde han inn i en sykkel med to like store hjul - også en nyhet - og dermed var motorsykkelen et faktum. Daimlers motor ble senere eksportert til den franske bilindustrien.

REFERAT FRA MEDLEMSMÖTET 7/11 - 73.

Mötet ble åpnet kl. 19.30 av formannen. Dette klokkeslettet vil nå bli innarbeidet for starting av mötets program. Det ble først takket for gaven til klubben, det er kartotek-kasse, möteprotokoll innbundet i skinn og termosflasker til utlodning gitt av Gran-Henriksen, dessuten et plastbyggesett av en "gammelbil" også til utlodning gitt av Tore Ödegaard (Sandefjord).

Så ble styrets forskjellige forslag fra styremötet lagt fram for medlemmene. Navneforslaget MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN - 1972 ble vedtatt mot en stemme. Denne ene var Rust, som hadde satt fram forslag om en nasjonal forklaring i form av Norge eller Norway etter navnet, eller nasjonale farger el, l. på merket. Ved bruk av frittstående merke (tosidig) settes stiftelsesdatoen på baksiden.

Likeledes ble styrets forslag til komiteer etc. klappet inn av medlemmene.

Teknisk komite blir utsatt til dennes mandat er fastsatt. Vedtatt ble også forslaget om kontingent, avis-pris og kveldsspleis. Enkelte mente dog at kontingenten kunne vært noe høyere enn de foreslåtte 10 kroner. Denne kan imidlertid forandres på neste generalforsamling.

Så ble det tatt etterlengt kaffepause, med salg av "Gammelbil-Posten".

Etter pausen fikk Svein Lund fra Jessheim ordet slik at han kunne få fortalt litt om sine planer om landsomfattende gammelbilklubb på "svensk" måte. Dette så ut til å fatte liten interesse blandt medlemmene.

I kaffepausen var dessuten de innleverte merkeforslag blitt hengt opp, slik at medlemmene kunne finne sitt favorittmerke og stemme på dette. Resultatet viste at et merkeforslag laget av Björn Sand fikk flest stemmer.

I löpet av kvelden var det også blitt solgt en del lodder på kveldens mange gevinster, og trekningen viste følgende resultater:

| | | | |
|---------------|-------|---|--------------------|
| Kulehammer: | W- 94 | - | Martin Giljamse |
| Baufil: | T- 63 | - | Odd Bratterud |
| Termosflaske: | C- 58 | - | Odd Bratterud |
| Bilpumpe: | Y- 65 | - | Reidar Kristiansen |
| Termosflaske: | Æ-82 | - | Björn Lund |

Tilslutt ble det nevnt ~~at~~ om at vi på et senere möte vil få besök av en journalist fra VG's motorspalte. Dessuten ble det foreslått å undersøke litt angående en juletilstelning for hele familien. Etter at kveldens program var gjennomgått ble det liten tid til prat blandt medlemmene, og det ble oppbrudd ganske snart. (SEKR.)

En melding fra Norsk "A"-Modell Klubb forteller at dekktilbudet fra VIKING (Askim) angående 21" dekk "gikk i vasken". Fabrikken forlagte en ordre på 500 dekk (istedenfor som tidligere avtalt 250) før produksjonen kunne påbegynnes. Videre ble det snakk om en prisøkning til ca. 350 kroner pr. dekk istedenfor det tidligere tilbud på 150 kroner pr. dekk. På denne bakgrunn finner NAMK å "slå en svart strek over Vikings dekkproduksjon". Klubben har også gjort en henvendelse til importøren for DUNLOP dekk i Norge, som opererer med en pris på kr. 384,- pr. stk. for 4.50x21" dekk og en leveringstid på fra 3 måneder til 2 år, så dette er heller ingen gunstig løsning på dekkproblemene. NAMK har imidlertid funnet et annet alternativ som er meget gunstig, og som gjelder DUNLOP dekk med det gamle "originale" mønsteret. De fleste kurante "gammelbilde dimensjoner" kan skaffes. Her er priseksempel på de mest vanlige Ford-dimensjoner: 4.75/5.00x19"-kr.210,-; 4.50/4.75x21"-kr.228,-; 30x3½ -kr.290,-. (Slanger til alle dimensjoner kr.38,-) Prisene inkluderer alle omkostninger fritt fortollet Oslo, (dvs. at dette er medregnet i prisen: dekkenes fakturaverdi, transport til London-kai, båtfrakt, "currency surcharge", "bunker surcharge", terminalavgift, spedisjon, toll og avgifter, 20% moms og forsikring.) Dekkene må forskuddsbetales sammen med bestillingen (beløpet kan innsettes på postgirokonto nr. 211260) og bestilling kan skje gjennom Norsk A Modell Klubb, box 1930, Vika, OSLO 1. Leveringstiden er ca. 4 uker, og hr. Stein Allsted kan gi ytterligere opplysninger om priser og dimensjoner forøvrig i telefon 02/ 68 35 24.

Tore Ödegaard (Drammen) har solgt en CHEVROLET Standard ~~XXXXXX~~ 4-d. sedan 1934-modell til en av "de nyfrelste" fra Holmestrand. Han har også hatt besøk av en veteranbilmann fra Jönköping (med forkjærlighet for cabriolet'er og coupe'er opp til 1951) og vedkommende var MEGET interessert i Tores 1934 Plymouth coupe. Noen avgjørelse om handel ble det foreløpig ikke.

Avgjørelse har det imidlertid blitt for Arild Karlsen, som har solgt en OPEL P4 1934-modell til rutebilsjåfør Ingar Olsen, Sylling. En åpen BUICK 1928 har også Arild solgt;- den gikk til Holland.

"AUTOVETERANEN's" höstnummer har nylig ankommet fra SVBK i Karlstad. Bladet har denne gang en omtale m/bilåder fra byttemötet hos Tore Woldstad på Vestre Spone, og fra den nordiske A-Ford-treffen i Västergötland. Dessuten er det denne gang 5 sider med annonser. Redaktör Lofberg lover ytterligere 2 nummer dette året, hvorav det ene blir julenummeret.

Tore og Ragnvald Ödegaard var for en tid siden i Stathelle for å se nærmere på en 1929 PONTIAC. Bilen var imidlertid såvidt uoriginal og lurvete at det var svært lite igjen som virkelig var Pontiac. På Tjöme fant de derimot et atskillig bedre objekt, en Ford V-8 1936 med 4-dörs lukket karosseri, og bilen skal snarest bukses til Drammen.

Det er registrert et sterkt behov for lagerplass for gammelbiler innen vår klubb. Vi vil foreslå at vi forsøker å komme i kontakt med eieren av en låve eller et tilsvarende egnet lokale og forsøker å få leiet dette, slik at de som har behov for opplagsplass kan komme rimelig og trygt ut av dette. De som måtte vite om noe ledig i distriktet, anmodes om å kontakte styret eller redaktören; - det samme kan de gjøre som har noe de trenger lagerplass til.

NVK's medlemsorgan "Veteranvogn-Posten" no. 3/75 har nylig ankommet, sammen med en bunke sirkulærer, 3 annonsebilag og en ajourført medlemsfortegnelse. Av referatet fra generalforsamlingen i NVK fremgår det at Dag Johannesen ble gjenvalgt som formann, med Gunnar Bastiansen, Hans Hernæs, Jan Fr. Drangsholt og Trygve Krogsæter som styremedlemmer. Generalforsamlingen har ellers besluttet at medlemskontingenten blir hevet til kr.50,- (resp. kr.80,-) pr. år, gjeldende fra 1.oktober 1974. Dette nummer av "Veteranvogn-Posten" er på 24 sider og inneholder bl.a. en presentasjon av Ola J.Borge's store og gedigne bølpark; -litt MC-stoff; -en artikkel om WILLYS fra 1931-39, samt en artikkel om "de helt store Mercedes-Benz'ene". Redaktør Lasse Aas lover forøvrig ennå et nummer av avisen innen årets utgang, så man holder altså ruten.

Mads Jostad har atter sikret seg en Ford, selv om det denne gangen riktignok er en noe nyere sådan. Bilen, en Taunus 17M 1958-modell stasjonsvogn, skal forhåpentlig bli Mads' fremtidige "hverdagsbil", og det ER jo en Ford.....;

Ellers forlyder det at Oddleif Kvålseth har kjøpt opp et parti forskjellige bildeler av Braathen Auto's konkursbo. Han har kjørt hjem 4 billass deler med sin VW pick-up, og det er snakk om en uhyre mangfoldighet av ubrukte deler av ulike årganger til bl.a.en rekke engelske biler; ja, han vet knapt nok selv hva han har fått tak i, men mye er det! Oddleif har forresten "noe igang" med en Dodge Brothers fra sent tredvetall, og det har også vært nevnt en ARIEL mc fra tiden omkring krigens år, så kanskje utvider han sin samling av motorkjøretøyer ytterligere om ikke lenge...?

— TIPSET : —

En PLYMOUTH-eier nede ved Haldenkanten forteller at de som måtte ha vanskeligheter med gearkassen på Plymouth-modeller fra 1933/34 kan bytte til gearkasse fra "drosje-Volvo'en" fra ca. 1948. Den skal passe rett på, sies det!

"GROM" KROM.

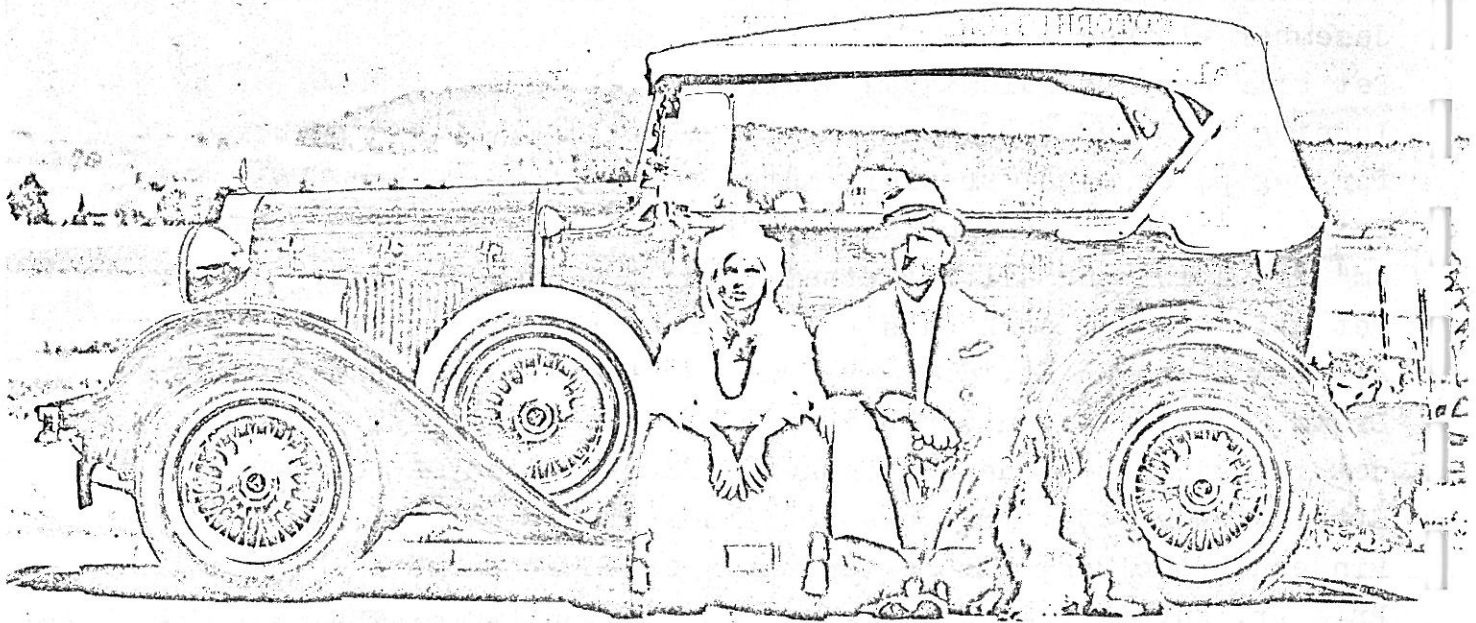
Det er ikke gull alt som glitrer..... det kan også være fornikling eller forkromming. Dette ømtålelige emnet FORNIKLING har vi berørt en gang tidligere her i avisen, og vi kan idag bringe adressen til et par forniklings/forkrommingsverksteder som angivelig skal gjøre en skikkelig jobb. Således forteller vår nestformann Per Gran-Henriksen at han har gode erfaringer med firma TYLER & SVENDSEN, Trondheimsveien 5-7, OSLO, selv om de der hverken er raske eller billige.

I "Veteranvogn-Posten" fortelles det at firma "ST.HANSHAUGEN KROM OG NIKKEL"; Waldemar Thranes gt. 3, OSLO gjør et førsteklasses arbeide, og de er dessuten rimelige i relasjon til "endel andre Oslo-firmaer". Firmaet blir anbefalt "på det blankeste"....!

STOR VETERANBILAUKSJON I SCHWEIZ NESTE ÅR.

Christies of London arrangerer sin 2.kontinentale storauksjon i samarbeide med Lord Montagu of Beaulieu i mars 1974 i Geneve. Auksjonen vil finne sted i nærheten av den store utstillingshallen PALAIS D'EXPOSITION og til samme tid som den store bil-salongen. Nærmere opplysninger: The Hon. Patrick Lindsay, Director of Christies' Veteran and Vintage Car Sales, 8 King Street, St. Jame's, LONDON SW1Y 6QT, England.

Det helt store leketøy



1972-modell „Classic“ (A-Ford).

NPS—Stern:) Jack Faircloth i West Palm Beach, Florida, var den stolte eier av en Ford 1930 A-modell, en åpen fireseter, riktig en avholdt veteranbil. Bilen var ukomplisert, robust og fordringsløs, men etter hvert var det stadig noe galt med den, og det var håpløst å holde rusten i sjakk. Jacks sønn, Joel, var båtbygger og følgerig dus med glassfibre og polyester. Han reparerte stadig sin fars bil ved hjelp av disse materialer og med et meget godt resultat. Etter hvert kom også andre veteranbileiere til Joel og ba om hjelp. Stadig nye, solide karosseri- og diverse andre deler av glassfiber-kunststoff vokste fram under Joels dyktige hender, deler som aldri rustet.

Men hvorfor ikke lage en helt ny bil i gammel stil av disse delene? Tanken ble til virkelighet idet Joel sluttet som båtbygger og sammen med sin far grunnla Classic Industries, hvor tre nye A-modeller så dagens lys hver uke. Det helt store leketøy for bilentusiaster var satt i produksjon!

Jack og Joel har ikke lov til å kalle bilen for en Ford, men har døpt den „Classic“. Mange av kundene skrur imidlertid straks på Ford-emblemet. De fleste

tyskere sier når de ser bilen: „Det der må da være en Mercedes?“ Hollendere, dansker, sveitsere og nordmenn identifiserer straks bilen som en Ford A-modell, den samme biltype som det amerikanske forbryterparet Bonnie og Clyde brukte da de fartet rundt fra bankran til bankran i 1930-årene.

1972-bilen veier ikke mer enn Opel Rekord og har bl.a. følgende tekniske data: 5 liters V8 Ford-motor (Mustang), 200 HK, fire trommelbremses (tokrets med oljetrykk). Største lengde er 4,10 meter og største bredde 1,66 meter. Felgdimensjon er 7,35x15 (slängeløse dekk). Hjulavstanden er 2,60 meter og sporvidde 1,42 meter. Bilen akselererer fra 0 til 100 km/t på 8 sekunder (den originale A-Ford brukte 43 sekunder) og har en toppfart på 165 km/t. Den leveres som 2- eller 4-seter og fabrikkprisen i Florida ligger på omkring 45.000 kroner.

Ville ikke én slik bil være noe å møte våren og sommeren med?

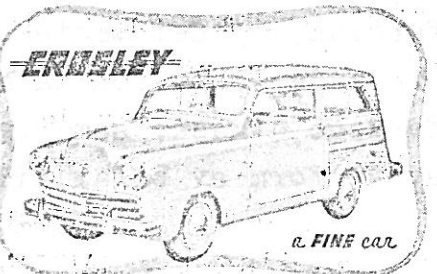
“Just bought
my third

CROSLLEY”



“I am over six feet tall. I bought the second Crosley ever sold in Baltimore by the Freedom Motor Company,” writes Mr. George Kachaylo of Baltimore, Md. “I have since purchased another Crosley for myself and also one for my mother. I have previously owned seven cors but from now on it's Crosley for me!”

Take a tip from over 60,000 Crosley owners. Get a Crosley, the smart, new American car everyone can afford. Hundreds of improvements including amazing Hydrosic brakes, ultra-modern hydraulic brakes of the type used on the biggest planet. New CIBA (Cast Iron Block) engine—larger, longer body lines—luxury interior appointments! Real economy! Up to 50 miles a gallon, and prices that range downward from the Station Wagon at \$929 F.O.B. Marion, Ind. Free—New Catalog of all 5 new passenger and commercial models. Write name and address in margin of this ad, tear off and mail to Crosley Motors, Inc., 2530-AH Spring Grove Ave., Cincinnati 14, Ohio.



Vårt nyetablerte arrangements-team har lagt opp til

MOTORHISTORISK JULEFEST

i Solumstrand Selskapslokaler på Svelvikveien i Drammen LÖRDAG 15. desember klokken 19.00.

Det blir servert julemiddag m/öl, og kvelden byr også bl.a. på utlodning av 6 julegleder og en stor fruktkurv. Utlodningen vil gå for seg på en meget spesiell måte, som foreløpig ikke skal röpes! Det blir også vist noen fargelysbilder, og de som vil ha en "svingom" får anledning til det etter toner fra stereoanlegg.

Det blir oppsatt egen buss (Karlsens Bilruter, selvfølgelig!) som går fra Lierbyen kl.18.00 og fra plattform 15 på bussterminalen i Drammen kl.18.15. Bussen blir merket "Motorhistorisk Klubb", og det innskjerpes at de som ønsker å følge bussen må møte PRESIS.

Etter festen returnerer bussen samme vei, og går til Sylling.

Bindende påmelding til festen må skje senest på møtet 5. desember. Pris pr. kuvert blir kr.45,- og det forutsettes at man denne gang tar DAMENE med, da dette jo er en kjærkommen anledning for kona eller forloveden å stifte nærmere bekjentskap med vårt motorhistoriske miljø. Slutt derfor opp om dette arrangementet og la oss lage en hyggelig MOTORHISTORISK JULEFEST....!

+++++

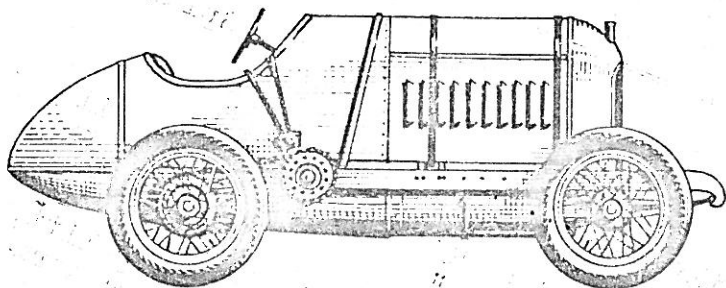
NYTT STYREMÖTE I MOTORHISTORISK KLUBB 26/11-1973.

Mandag 26/11 ble styremöte i MHK avholdt. Også denne gang hadde Ingar Evensen stilt sitt koselige hjem i Tomtegaten til disposisjon som mötearena, og atter serverte fru Evensen velvillig av sin deilige kaffe og "bakelse". I forbindelse med den planlagte julefesten på Solumstrand, ble det besluttet å bevilge kr. 200 av klubbens midler til dekning av leie av lokalene.

Styret berörte også de praktiske ting vedrørende klubbmerkets utförelse (vognmerke/jakkemerke) og besluttet å iverksette undersøkelser hos firmaer som fremstiller ulike merketyper mht. priser etc. Det viktigste tema på kveldens styremöte var utarbeidelse av lovforslag, og det viste seg da også å bli en temmelig omfattende og krevende jobb. Men da mötet ble hevet klokken 00.35 (!) forelå det ferdige utkast, som ble besluttet fremlagt medlemmene til gjennomsyn i form av bilag til GAMMELBIL-POSTEN. (ref.)

MÅNEDENS VETERAN:

1911 FIAT 300 CV.

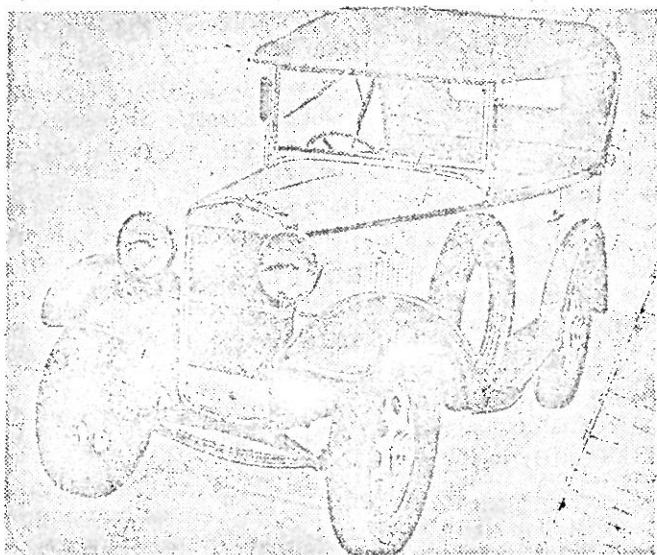


12

1911 FIAT 300 CV.

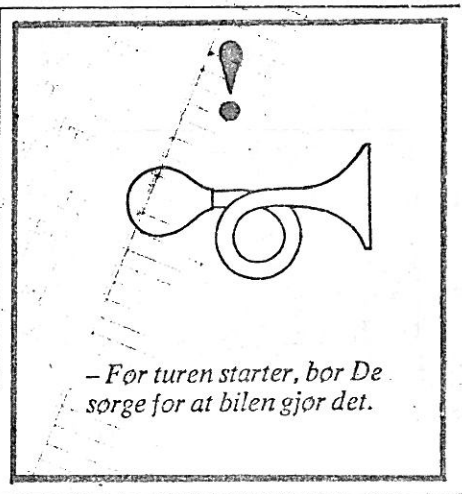
I bilens barndom var man stort sett hen- vist til å gjøre sylindervolumet stad- større for å oppnå flere hK. Et typisk eksempel er Fiat special-racer, som med en 4-sylindret 300 hK gigantmotor på et- ke mindre enn 28 liter må ha vært et tørrtig bekjentskap. Den var konstruert for å overgå Benz rekordbil, som i 1900 satte ny verdensrekord: 211 km/t. Den Fiat oppnådde 245 km/t.

Gammel japansk bil



Selv om Japan laget sin første bil så tidlig som i 1907, var det først i 30-årene at produksjonen kom i gang på alvor.

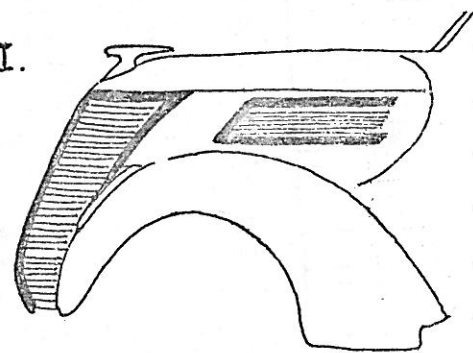
Nissan kjøpte i 1932 opp DAT, et bilfirma som var startet i 1912. Allerede i samme år ble det produsert ca. 600 Datsun — (som betyr sønn av DAT). Dette var en 4 se- ters bil med en motor på 495 cc som utviklet 10 hestekrefter. Topp- farten var 72 km i timen!



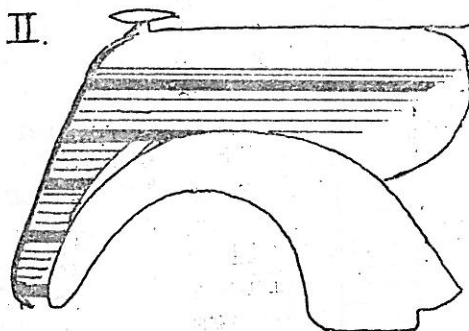
- For turen starter, bør De sørge for at bilen gjør det.



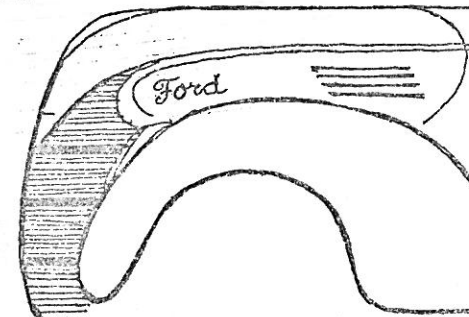
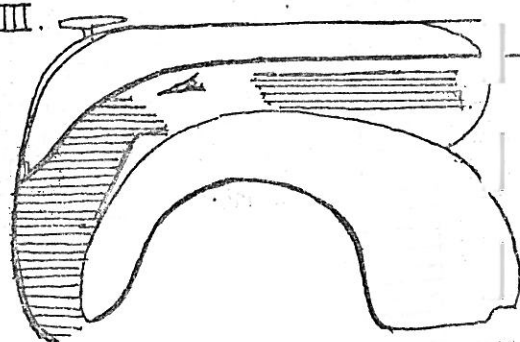
I.



II.



III.



"Gammelbil-Posten" fikk for en tid siden et meget inn- holdsrikt brev fra Ivar E. Stav i Hammerfest, hvor bl. a. disse skisser forelå. Stav skriver i sitt brev til-IV. slutt -: "I erkjennelse av at de mer subtile sondrin- ger mellom sene tredvetalls-V8ere ennå ikke har rukket å bli pensum, vedlegges som grunnkurs plansje I-IV. Med Fordslig helsing Ivar E. Stav."

Pl. I: 1937. Pl. II: 1938 Standard. Pl. III: 1938 deLuxe. Pl. IV: 1939 Standard.

Spikkestad, 25/11-73

Gammelbilvenner.....

Som nyvalgt formann i MOTORHISTORISK KLUBB vil jeg i dette årets siste nummer av "Gammelbil-Posten" tillate meg å legge beslag på disse linjer. Da jeg av det fungerende interimsstyre ble forespurt om å påta meg formannsvervet, vegret jeg meg litt, idet jeg mente det var andre av medlemmene som var nærmere til det. Min personlige mening var dengang som nå, at den ære jeg synes det er å sitte som klubbens første formann burde vært utvist Mads Jostad. Han har som kjent fungert som den dyktige leder av våre møter siden vi startet for vel et år siden, og har derigjennom bevist sin kompetanse. Imidlertid ønsket altså ikke Jostad å stille til valg, og siden jeg da var blitt utpekt, falt det ikke særlig tungt å takke ja til vervet; -Jostad har jo dessuten gjort sin jobb i ledelsen og er vel unt å sitte blandt "gutta" i salen og prate gammelbil (her også inkludert A-Ford!) Jeg lover å gjøre mitt beste for klubben og dens medlemmer, og håper at vi gjennom et godt samarbeide vil oppnå resultater som vil bli til alles beste. På våre møter har det hele tiden vært en særdeles fin atmosfære og en hyggelig stemning, og det er mitt ønske at vi skal komme til å bevare denne ånden også i fremtiden. Dersom noen vil merke at vi skulle "dabbe av", eller om våre møter senere måtte bli kjedelige og uinteressante, ber jeg om at vi i styret får den kritikk vi fortjener. Men jeg vil samtidig også be om at vi får ideer og forslag til saker som bør tas opp i klubben, så vil vi på vår side sørge for at det blir formidlet videre. La meg også herved på klubbens vegne få takke for utvist interesse og innsats i forbindelse med utkast til klubbmerke. Takk også for de mange gaver som klubben er blitt beriket med i den senere tiden. Siden vi står ved avslutningen av et år, og julehelgen er nær forestående vil jeg også benytte denne anledningen til å takke alle for det året vi om få dager har lagt bak oss. Samtidig vil jeg ønske hver især en riktig GOD JUL, og ønsker vel møtt til ny innsats i det kommende år!

Med "gammelbilhilsen"
formannen.

**Kiosk - også
med MC- og
biltidsskrifter**

Majorstuen Servicenter har et tilbud som ingen andre bensinstasjoner kan vise til: Velassortert kiosk med bl. a. stort utvalg av bilblader og motortidsskrifter - både norske og utenlandske. «For» som disponenten sier. «hvor er det mer naturlig å selge biltidsskrifter enn på bensinstasjonen?»

MC- siden

Veteranmotorsykler som hobby

GAMMEL-MC'ENS VENNER FÅR NYTT TILBUD PÅ MAJORSTUEN

Disponent Thoralf Rolland ved Majorstuen Servicenter har veteranmotorsykler som hobby. Det forteller bl. a. den 1919-modell Harley Davidson som er utstilt i butikklokalet hans om. Men Rolland har også innredet et eget verksted for veteranmotorsykelentusiaster i stasjonens lokaler. «Jeg har selv følt mangelen på et samlingssted for oss som har gamle motorsykler som hobby som et savn.» forteller Rolland. «Derfor har jeg innredet et eget verksted for restaurering og vedlikehold av veteran-tohjulinger. Her kan vi møtes, skru på og prate om våre aldrende yndlingsobjekter.»



For også å etterkomme et behov for veteranfolket, har bestyrer Rolland satt opp en «Veteran-børs» på stasjonen. Der kan interesserte gratis sette opp lapper med tilbud om eller spørsmål etter deler, sykler, biler og andre

ting de som stiller med veteranbiler og -motorsykler har interesse av.

«På den måten håper jeg å kunne bidra til et bedre miljø og mer kontakt for veteranfolket,» sier disponent Rolland.

AV MOTORSYKKELENS HISTORIE..... (III)

Etterhvert så mange motorsykkelfirmaer dagens lys i USA, blandt dem tilogmed Sears-Roebuck og Montgomery Ward. Motorsykelrace ble en populær sport, og baner ble opparbeidet både for "half-mile-races" og de såkalte "dirt track", som tilsvarte omtrent våre dagers moto-cross.

Mens INDIAN, EXELCIOR, BERKEL og THOR satset stort på motorsykkelsporten, ble dette nærmest ignorert av HARLEY-DAVIDSON.

INDIAN var pioner på en rekke av motorsykelens tekniske utstyr, f.eks. clutchen (som ble kalt "free engine"), kontrollhendler på styret, den første tasyndrede motorsykelmotoren, mekaniske insugningsventiler, den første multi-speed kraftoverføring, rullelager i rådelagrene og clinchdekk (vulst).

Det var vel neppe noen tilfeldighet at en INDIAN i 1911 vant The British Senior Tourist Trophy på Isle of Man. Dette tidenes mest berømte

(FORTS.)

(FORTS.)

motorsykkellöp fikk altså for første og visstnok også siste gang en amerikansk seierherre, og hans navn var O.C. Godfrey.

Sakte men sikkert opparbeidet H.D. seg en stigende popularitet på mc-markedet. I 1912 ble den første kjededrevne modellen introdusert, og ting som tosylindret V-motor, clutch-kopling og mekaniske innsugningsventiler var nå standard utstyr.

Året etter, i 1913 kom INDIAN med sin nye modell med avfjæret ramme, to-speedd gearkasse og en sensasjon på mc-området: batteri og elektrisk selvstarter.

Motorsykelutstillinger ble nå alminnelig i USA. Nasjonale mc-show ble holdt i Chicago og New York, hvor fabrikantene forsøkte å overgå hverandre med skinnende modeller i varierende farger. Forniklede deler ble også vanlig på syklene, senere gikk man over til forkromming.

På slutten av 1914 kom HARLEY-DAVIDSON noe overraskende med i utviklingen av racer-motorsykler. Tidligere ansatt hos THOR motorsykel-fabrikk og spesialist på racermotorer, ingeniør William S. Ottoway, ble ansatt hos H.D. for å forbedre motorene, og Ottoway skulle vise seg å bli knyttet til H.D. i omlag et halvt hundre år.

(FORTS.)

+++++

I oktober 1916 var det 822 motorsykler i Norge. 50 år senere, i 1966 var tallet omlag 200 000, mopeder medregnet.

Det er i år 50 år siden den første BMW så dagens lys. I forbindelse med jubileet har fabrikken kommet med en jubileumsmodell med en rekke avanserte tekniske finesser, og det må sies å være nok så stor forskjell på årets modell og prototypen fra 1923!

De som så årets SANDVIGEN-SUNDEVOLDEN-löp unngikk neppe å se og høre den fine HENDERSON 1915,-forøvrig arrangementets eneste deltagende motorsykel. Sykkelen eies av initiativtageren til NORSK VETERAN MOTORSYKKEL CLUB, Per Erik Örfeldt Olsen, og ble innkjøpt i 1972. Den har en 4-cylindret rekkemotor på 1068 ccm., og kraftoverføringen skjer via et vinkeldrev i veivhuset, med kjede til bakhjulet. Her finnes et "two-speed" system med første gear som utveksling og annet gear som direkte; -etslags planetgear som manøvreres med en spak på siden av bensintanken. Som en kuriositet kan fortelles at motoren startes med en startsveiv omtrent som på en gammel bilmotor, men så er jo også Henderson-motoren faktisk en bilmotor i miniatyr....

Vi trodde til å begynne med at dette nummer av GAMMELBIL-POSTEN skulle få to hele sider med mc-stoff. Da vi forleden dag tømte vår postboks fantes der et følgebrev på pakke fra Nesbyen, og det skulle vise seg at pakken fra "vår mann i Nesbyen", HANS ØYE, inneholdt FERDIGTRYKKET mc-stoff til GAMMELBILPOSTEN. Ikke mindre enn 6 sider tekststoff og bilder, tilstrekkelig til ca. 50 aviser. Har Hans trykket, foruten at han har besørget oversettelsen fra originalspråket. Hva en slik hjelp betyr i vår primitive avisredaksjon forstår sikkert de fleste, og vi vet at spesielt våre motorsykel-entusiaster vil sette umåtelig stor pris på dette stoffet. Dermed kan årets siste nummer av GAMMELBIL-POSTEN glede sine lesere med hele ÅTTE SIDER mc-stoff; -hvilken annen tilsvarende avis kan oppvise noe lignende..? Hjertelig takk for bidraget, Hans!

+ + + + +

MR HARLEY AND THE THREE DAVIDSONS

Man of many talents. Draftsman turned engineer William S Harley, later to become the Company's Chief Engineer and Treasurer



Takket være den nystartede Norsk Veteran Motorcykelklubb, er jeg i besittelse av bok som omhandler Harley - Davidson's historie.

Boken Harley - Davidson's Introduction er skrevet av Bob Green og Maurice Henry (New Zealand). Det er en Ballantine bok, trykket i USA 1972.

Jeg synes boken er så interessant at den bør komme flest mulig veteranfolk til kunnskap og jeg vil derfor oversette det vesentlige i boken slik at det kan gå inn i klubbavisene.

Dette vil ta noe tid, og jeg vil på forhånd be om overbærenhet med at teksten til dels vil bære preg av å bli oversatt til Norsk.

Hans Øye

Den italienske, er USA som verdens største bilfabrikant, bare representert på markedet idag med en motorsykkel-fabrikk i noe størrelse, Harley Davidson Motor Company. Den store bilindustrien er nok ansvarlig for denne tilstanden, fordi den på et tidlig stadium kunne tilby kvalitetsbiler til en lav pris, som kunne konkurrere med motorsykkelindustrien istedet for å komplettere den. Den engang store verdens ledende Amerikanske motorsykkelindustri har gang på gang måtte trekke det korte strået i konkurransen gjennom 20 og trettiårene til bare de to sterkeste Indian og Harley Davidson (HD) var igjen. Ved Indians undergang i 1957 ble bare HD igjen. Og det har vel vært oppfatningen blant mange at det bare ville være spørsmål om tid før også HD ville forsvinne. Det ville ha fullført det historiske mønsteret. Det kunne også ha vært ventet av tekniske grunner fordi Milwaukee konsernet har utviklet på V-twin motoren som statistisk bevist var dødsdømt. Stor import av Europeiske sykler, meget teknisk avansert, til det Amerikanske marked, minsket også troen på at HD ville kunne overleve. Utviklingen gikk i retning av lettere maskiner, noe som ikke HD hadde tatt alvorlig. Det var på dette området de Europeiske fabrikkene hadde sin største foranse. Lavere lønninger ute i Europa og devalueringen av den Engelske valuta i 1950 bragte en enda mere håpløs situasjon prismessig.

Under disse omstendigheter ville det neppe ha vært noen overraskelse om Harley Davidsons Motor Company enten hadde lagt om produksjonen til lettvektsmotorsykler eller droppet hele motorsykkelproduksjonen til fordel for beslektede produkter. En annen mulighet hadde vært å gå konkurs. Mange observatører fryktet den ene eller andre av disse mulighetene, og spådde HD ikke ville overleve 50 årene.

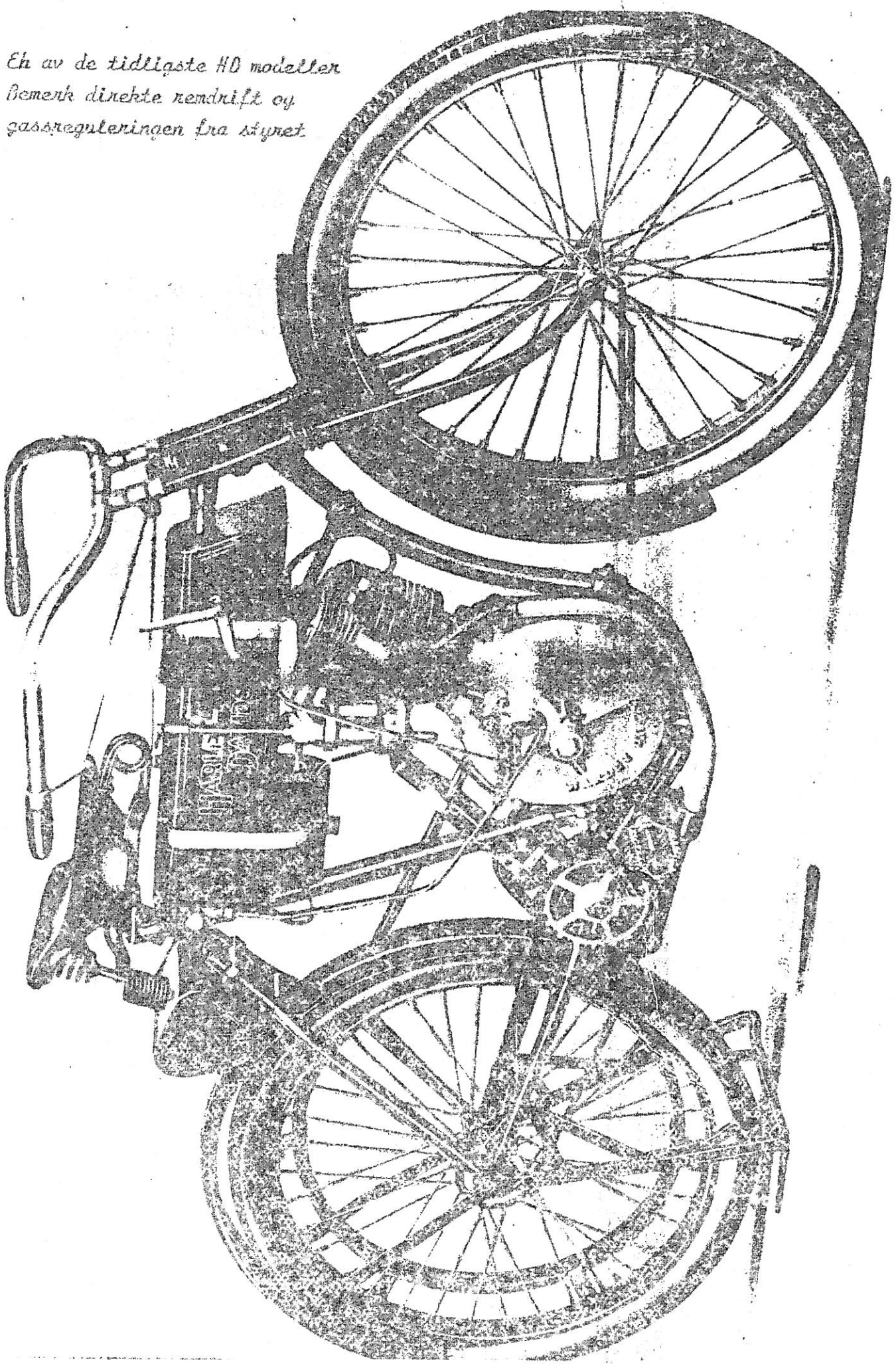
HD har kommet seg bra gjennom både 60 og 70 årene, og vi vet at ingen av disse spådommer gikk i oppfyllelse selv om de ble konkurrentene til del. Ingen overtaking eller konkurs fant sted i Juneau Avenue. HD har ikke unnlatt å betale dividende til sine aksjonærer.

Lettvekt-typer motorsykler er føyet til produksjonen, likeså scootere og andre ting men dette er som en utvidelse av produksjonen, ikke omlegging. Den klasiske linje av V-twin motorsykler har blitt ført videre, og det har aldri for alvor vært planer om å nedlegge denne produksjonen. Faktum er at HD idag driver en Europeisk fabrikk med like stort hell og dyktighet som i Amerika, en nedstemt situasjon for kritikkerne som har sett mange av sine favorittmerker forsvinne fullstendig de siste årene, og mange andre er blitt redusert til nesten ingenting eller havnet i store vanskeligheter. En vanlig bedrift hadde neppe klart seg gjennom det denne bedrift har. Harley-Davidson Motorsykkel og Harley-Davidson motor company er på mange måter enestående i sin bransje. Begynnelsen var enkel nok, to unge menn og en ide.

William S. Harley var født og oppvokset i Milwaukee, og ble i tidlig alder fortroelig med betydningen av å måtte arbeide. Som 15 åring var han ansatt i sykkel fabrikk i Nord Milwaukee. Senere ble han tegner (konstruktør) i et annet Milwaukee konsern. Hans barndomsvenn Arthur Davidson var modellsnikker (patternmaker) i samme bedrift. En gammel tysk håndverker hadde lært endel om motorsykler i Europa, og han kjente også til De Dion's eksplosjonsmotor som ble brukt i sykler. Harley og Davidson ble interressert i å utarbeide tegninger for bensinmotor til erstatning for pedaldriften.

One of the earliest motorized bicycles
models. Worthy of note are the
direct belt drive and twist throttle
control

*En av de tidligste HD modeller
Bemerk direkte remdrift og
gassreguleringen fra styret*



I løpet av 1901 laget de to unge menn (Harley 21, Davidson 20) modell til en ensylindret motor for bruk i sykler. Motoren var luftkjølet med boring $2\frac{1}{2}$ " og slag $2\frac{7}{8}$ ". Fra modellen ble det laget en motor (noen sier flere) og eksperimentert med den i sykler.

De arbeidet med dem om nettene og helgene når de ikke var på arbeidet. Bensin var på den tiden bare tilgjengelig i forretningen, og det ble mange turer med små kvanta fra Laab's Drug Store i Vliet Street. Etter et par ekplusjoner som nesten ødela mor Davidsons kjøkken, ble resultatet en svært enkel forgasser som ble døpt "Tomatboksen". Heget taler for at dette har vært en overført-forgasser, en type som fort ble avleget, men god nok dengang fordi den var enkel og lett å forstå.

Tilfeldigvis, i et år eller to var Arthur Davidson kollega med en mann (Fordmann?) hvis navn skulle bli like berømt innen outboardmotorer som hans cast innen motorsykler. Denne mannen var Ole Evinrud.

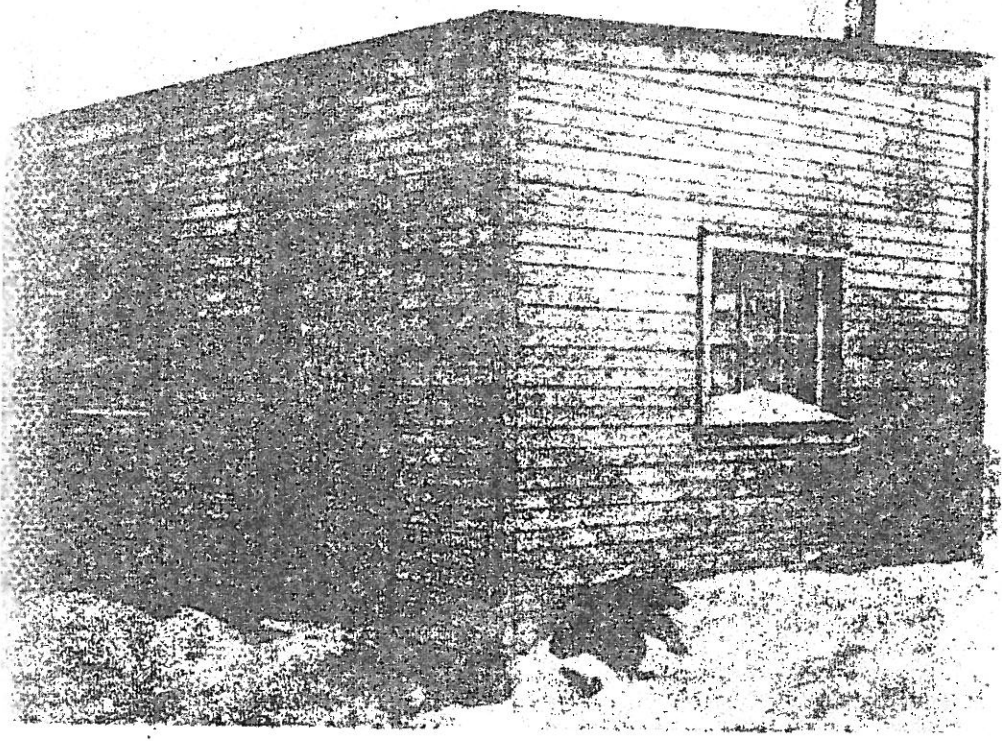
I 1902 skrev Arthur til sin bror Walther Davidson (26 år) Han var maskinistutdannet (mekaniker) og hadde arbeidet i jernbaneforretninger i Millwaukee, men var nå ansatt i Kansas og Texas Railroad, Kansas. Arthurs entusiasme for foretagende - han hadde allerede dengang foretningstest - fikk Walther til å bli interessert. Kort tid etter kom den eldre broren tilbake til Millwaukee for å prøve sykkel, men måtte istedet hjelpe til for å få den ferdig. Walther flyttet tilbake til Millwaukee til St. Paul Railroad og ble med på foretagedet.

Uansett på verkstedutstyr var et stort handikap, men de fikk snart lov til å benytte verkstedet og utstyret til en felles venn. Det omfattet en dreiebenk og en søylebor-maskin.

Den første vei-proven med den ferdige maskinen fandt sted i 1903 med Walther Davidson ved styret. Han beviste snart at han var en fremragende motorsyklist for sin tid. Han kom til å fortsette og teste hver eneste modell i de kommende 40 år.

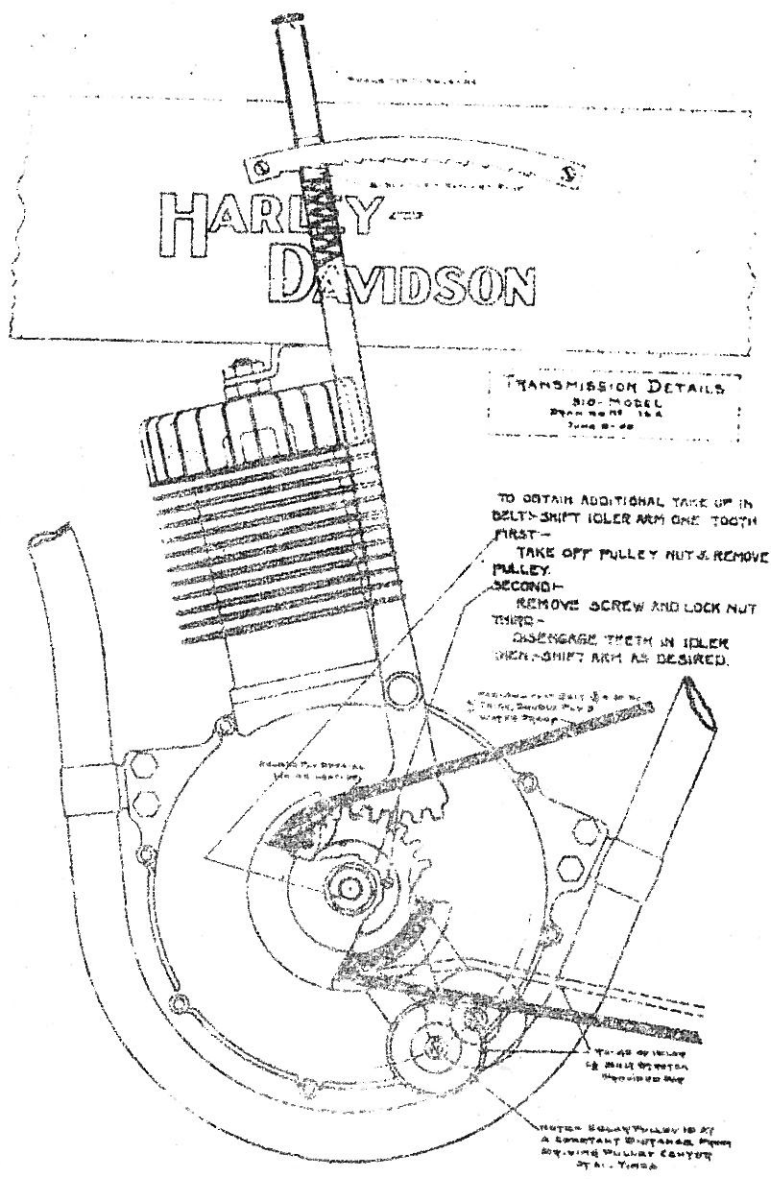
Prototypen hadde endel svakheter som fort kom for dagen. D et var en motorisert tråsykk og bar sterkt preg av dette. Den hadde for svak ramme, og for lite motorstyrke til bakkeklating. Den bestemmelse som ble tatt etter prøvene er karakteristisk for disse tre menn og den politikk som selskapet senere har ført. Det må ha vært fristende, og det ville ha vært lett å sendt maskinen ut på markedet som den var, og gjort et kupp som så mange andre dognfluer gjorde i automotivindustriens første år. Men Harley og Davidson var vilige og fremadstrebbende, de startet på nytt.

Harley utformet og tegnet en ny motor, $3 \times 3\frac{1}{2}$ " (24,75 cu/in) på 3 hk, som Arthur laget modell til. Med denne kraftigere motor med tyngre svinghjul tok sykkelens bakke lett. Derimot ble svakheter i ramme-konstruksjonen mere merkbare, og det var igjen å begynne ved tegnebordet. Den lette sykkelrammen ble erstattet av ny robust ramme. En av de tidligste i sitt slag, Denne rammen var avansert på flere betydelige måter. Den hadde større nordiameter, forsterket styrhode og bedre sammenføyninger og et tredelt gaffelhode. Han innførte her den såkaldte "Werner motorplassering".



The first 'Works', sentimentally retained to this day

Det første verkstedet, bygget av far Davidson i bakgården. 10 x 15 fot. Det er pietetfullt tatt vare på



Detalj fra modell 1910. Srammeanordning for drivveim.

Motoren hadde her samme plassering som på en moderne motorsykkel med veivakselsenter trukket foran hjulbassenteret og under navlinjen. En annen hoveddel, tanken var plassert på det idag aksepterte sted, mellom sete og sturhode, og ikke destominder dekket den ovre rammeren. I kontrast til den motoriserte tråsykkel som av mange ble markedsført, var den første Harley en virkelig motorsykkel. Tiden har bevist at denne utformingen var den riktige for vektfordeling og stabilitet og danner idag skille mellom den virkelige motorsykkel og scooter og andre.

Hva den skulle hete var det neste spørsmål. Med en Harley mot tre Davidsons og med d'en for h'en i alfabetet, kunne det let ha blitt Davidson-Harley, men Bill Harley var designeren og den egentlige skaper og Harley-Davidson lod bedre, så slik ble det. Et navn som skulle bli berømt over hele Amerika. Det har vært øktet i generasjon etter generasjon. Davidsons har alltid hatt den familiemassige overvekt i foretagendet, men for motorsyklister verden rundt har det ganske enkelt blitt Harley'en.

Far Davidson var en meget dyktig snikker. I deres private bakgård bygde han et uthus 10 x 15 fot. En dreiebenk og en drill ble anskaffet og en bensinmotor til drift ble innstallert. Navnet "The Harley - Davidson Motor Company" ble malt på døren.

Dette første verkstedet står der ennå i originalskikkelse, omgitt av den enorme fabrikk som det i sin tid fødte.

Laboen ble naturligvis interessert i hva som forgikk, og da den første komplette motorsykkel besto prøvne var der straks en kjøper som kjøpte den kontant.

Byhetens spredte seg fort, og de hadde snart en venteliste. Endelige planer for framtiden ble da utarbeidet. William Harley begynte ved Wisconsin Universitet i 1903. I 1904 sluttet Walther Davidson ved jernbanen og opret seg fullstendig for motorsykkelforetagendet. Verkstedet ble doblet til 15x 30 fot, og tre maskiner ble bygd i 1904, fem i 1905, Walther leiet en mann, så en til, intill 6 mann var ansatt. Walther har fortalt ved en senere anledning: Vi forsto at vi kom til å trenge mere plass så vi kjøpte det stykke land som vi nå har fabrikk på, og vi bygget et større verksted i trekonstruksjon. Jernbaneselskapet gjorde oss oppmerksom på at vi berorte deres rettigheter så vi fikk med endel mennesker og flyttet hele verkstedet 1-1½ fot tilsiden slik at vi var på den sikre siden. Eiendommen var beliggende på 27 Chestnut Street (nå Junau Avenue). Trebygget ble oppført i to etasjer. Forbedringen i lokaler førte til et hopp i produksjonen til 50 maskiner i 1906. Det økte kontorarbeidet fikk Arthut til å oppgi modellarbeidet og han satte opp en salgsavdeling hvor han ble helbesjeftiget. Han var meget godt skikket til denne stillingen og hadde den i 44 år. I 1907 ble produksjonen tredoblet til 154 og det hurtigvoksende lille firmaet ble registrert som The Harley-Davidson Motor Company. Den første katalog ble utgitt ved hjelp av Walther Dunlap og for årtier Klau van Pietersen. Dunlap utførte Harley reklamen. Stonebror Davidson, William A. 30 år, var den eldste av de tre, var verktøymann (Toolroom foreman) Chicago Milwaukee, St Paul and Pacific Railroad. En fremragende verktøymaker, han hadde allerede bistått med verdifull hjelp og i 1907 sluttet han for å slå lag med Harley Davidson. Han ble her verkstedsjef og visepresident.

Fortsettes.

FORD V-8 4-dørs sedan 1946-modell i god stand, selges.

KJELL WANG-ENRICHSEN,
Edv.Griegs Alle 8, OSLO 4.
tlf. 21 8 74

TIL SALGS:

til A-FORD: 2 komplette delemotorer;
4 19" felger

til B-FORD eller V-8: 4 17" felger
m/dekk og slanger, 1 sett støtfangere (foran og bak)

til ESSEX "Super Six" 1929/30: 1 sett støtfangere (foran og bak), vindusveiver m/pynteplater, dørlukkere (festet på vindusrammen), 1 utvendig dørhåndtak, dørråpner (innvendig), panser, radiatorkappe m/sjalusi.

TORE ÖDEGAARD, ("Sandefjordsavdelingen", for ikke å bli forvekslet med han andre fra Drammen.)
Raveien 220,
3220 HAUKERØD.

KJÖPES:

Til ESSEX TERRAPLANE 1932/33-:

2 baklamper, Radiatorfigur, 1 navkapsel, 1 utv. håndtak til høyre fordør.

FINN BRYHN,
box 174,
3430 SPIKKESTAD.

SÖKES-:

Delar till FORD "T" 1913-:

Bakaxel m/hjul (trälöt m/fast fälg 30x3½), rund bensintank, Rattring av trä, induktionslåda m/nyckel, signalhorn, 2 st. lampsargar (lykteringer) i messing.

ROLF JERNBERG,
box 2483,
S-781 00 BORLÄNGE (Sverige)

SELGES-:

HUDSON 2-dörs sedan 1940-modell. Bilen er i kjörbar stand, og har kun gått 79.000 km. Litt rust i v/bakskjerm, justering av bremses, fornikling og utv. finish er nödvendig, samt nytt eksosanlegg.

ÖIVIND LANGELAND,
box 1081, 3001 DRAMMEN.

SELGES:

En mengde ubrukte deler til GM-biler av förkrigsmodeller has; -vesentlig Opel, men også andre merker. Ta med gamle deler som prøve!

KAI MARTINSEN,
Batteriveien,
3022 SOLBERGELVA.
tlf. 85 11 07 kl. 7-16.

JEG SÖKER-: 1 reservehjul, (evt. bare felg) 17" platefelg til OPEL Six 1931-mod.

FRODE HANSEN,
c/o Test-Rep A/S,
Hotvedtalleen 3,
3000 DRAMMEN.
tlf. 81 45 80 - 81 45 81.

KÖPES:

FORD coupe 37-39(40) med den långa stjärten köpes oavsett skick. Lämnar 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,
Hagvägen 10c,
S-730 40 KOLBÄCK, Sverige.
tfn. 0220/41252

Jeg er fremdeles på jakt etter deler til min 1928 4-cyl. CITROËN. Helst karosserideler, men alt annet har også stor interesse. Dersom noen vet om andre hele biler eller rester etter eldre Citroën'er enn 1932, så er jeg glad for alle tips.

OLE WIKBORG,
Heiaterrassen 17,
3000 DRAMMEN.
tlf. 83 45 74.

SÖKES-: 1 kompl. hjul (eventuelt bare felg) 5.90x13", vannpumpe og evt. andre deler til Ford Taunus 17M st.v. 1958 m.

MADS JOSTAD,
3060 SVELVIK.

NASH 1931

Grunnet planer om innkjöp av En FRANKLIN 1931 ser jeg meg nödsaget til å fremby min luksubil til salgs for minimum kr.15000,-. Bilen er i usedvanlig god og original stand. Det er en fire-dörs 6-sylindret sedan, hjulene har tre-eker, reservehjul i höyre forskjerm. Interiöret er praktisk talt feilfritt. Speedometerstand 65800 km. Avtale om fremvisning etc. i tåf.21 88 50 (kontor) eller 7) 44 46 (privat) eller direkte kontakt med

SVEIN BURVALD,
3430 SPIKKESTAD.

SÖKES-:

Radiatorfigur (sellskute) ønskes kjøpt (evt. lånes for avstöpning) til min PLYMOUTH 1934-modell.

ALF BRYHN,
3430 SPIKKESTAD.

SE HER!

Jeg har kjøpt et stort parti deler etter konkursboet til BRAATHENS AUTO, hvor det også finnes deler helt fra AUTO-ELEKTRISK's dager. Det er deler både av nyere og eldre dato, og kun UBRUKTE deler. Det finnes således en mengde ELEKTRISKE deler som fordelere, rotor, dynamo- og starter-anke-re, børster, tennplugg, lyspærer, spenningregulatorer. Videre vindusviskerblader, låser m/nøkler, kule- og rulle-lager, motorpakninger, kompl. bensinpumper og rep.-sett, støtdempere, div. wire, bremsebånd i meter lengder, gummilister, grill-trékk f/ LEYLAND lastebil, og bl.a. noen nye støpejernstempler til DODGE. Da det er uråd å makte å sortere alle delene med det første, bör gamle deler tas med for samme ligning, i den utstrekning det er mulig; ellers bör også originalt delenummer noteres.

ODDLEIF KVÅLSETH,
Myrabakken,
3022 SOLBERGELVA.

SELGES: Nye og brukte motordeler til FIAT 508 "Balilla" 1932-36. 4-trinns gearkasse og 3 felger til samme. 4 dekk i dim. 4.75x17" og 5.00/5.50x17", samt nye slanger i samme dimensjon.

TAR I BYTTE eller KJÖPER: Dekk 5.00x20", radiatorfigur, 2 baklys, håndbok/delebok og utvendige dörhåndtak, alt til åpen 5-seter CHRYSLER 1927.

ROY HEIER,
Solveien 4,
1800 ASKIM.

TILSALGS-:

HUDSON 2-dörs 5-seter sedan 1933-modell m/8-cyl. motor. Demontert, sandblåst (ikke karosseriet), rammen ferdig lakkert. Bilen er komplett og i original stand.

ARNE CHR+ KARLSEN,
3410 SYLLING.
tlf. 84 90 32.

Til min FORD "A" ³1 Standard Fordor ønskes kjøpt: Frontruteramme med eller uten glass, utvendige dörklinker til ene siden, sentermedaljong til front stötfanger, lokk til oljepåfyllingsröret, og en brukbar forgasser.

Originalt motorhorn, og deler til sådant er også på min, som på så mange andre A-Ford-eieres ønskeliste.

BYTTES/SELGES: Original bagasjegrind til Buick, förste halvdel av 30-tallet, -med Buickmerke på.

BJÖRN SAND,
Stjerneveien 12,
3000 DRAMMEN.

KJÖPES:

Radiator til PLYMOUTH 1938 mod.

henv. TORE ÖDEGAARD,
3000 DRAMMEN.

tlf. 81 93 51-81 79 85.

Forslag til
LOVER
for
MOTORHISTORISK KLUBB, DRAMMEN
-stiftet 18.oktober 1972-

- § 1. Klubbens navn skal være MOTORHISTORISK KLUBB, DRAMMEN.
- § 2. Klubbens formål er å skape et miljø for bevaring av motorkjøretøyer som er -eller kan bli- av teknisk/historisk karakter.
- § 3. Som medlemmer kan opptas personer som er eiere av -eller som er interessert i- motorkjøretøyer som nevnt i § 2. Medlem er den som har betalt kontingent for inneværende år. Styret har anledning til å ekskludere et medlem hvis medlemskap ikke er ønsket. Dette vedtak kan dog prøves av en generalforsamling.
- § 4. Medlemskontingentens størrelse for det kommende år bestemmes på hver generalforsamling etter forslag fra styret.
- § 5. Motorkjøretøyer som skal delta i klubbens arrangementer skal ha en alder av minst 30 år og være representative for klubben. Dog kan dispensasjon gis i spesielle tilfeller.
- § 6. Klubbens emblem og merker kan kun bæres av medlemmer, eller settes på medlemmers kjøretøyer av den kategori som er omtalt i § 5.
- § 7. Klubbens styre velges av generalforsamlingen og består av formann, ~~XXXXXXXX~~ nestformann, sekretær, kasserer og to styremedlemmer. Formann og sekretær velges for ett år av gangen;- nestformann og styremedlem I, og kasserer og styremedlem II står på valg annethvert år. Generalforsamlingen velger dessuten også revisor og eventuelle komiteer.
- § 8. De løpende forretninger i klubben ivaretas av formannen etter styrets vedtak. Klubben forpliktes ved underskrift av formannen og ett av styrets medlemmer.
- § 9. Generalforsamling skal avholdes i oktober måned, og innkalling skal skje med minst 14 dagers varsel. På generalforsamlingen skal forelegges:-
1. Styrets årsberetning.
2. Revidert regnskap.
3. Eventuelle saker som ønskes behandlet på generalforsamlingen. Disse må være styret ihende minst 14 dager i forveien.
4. Valg iflg. § 7.
Ekstraordinær generalforsamling kan innkalles med minst 14 dagers varsel etter styrets beslutning, eller hvis minst 30% av medlemmene krever det. På ekstraordinær generalforsamling kan kun behandles saker som er nevnt i innkallingen.
- § 10. Endringen i klubbens lover kan vedtas på ordinær -eller ekstraordinær- generalforsamling, ved vanlig flertall.
- § 11. Eventuell oppløsning av klubben kan bare skje på ordinær -eller ekstraordinær- generalforsamling med minst 50% av medlemmenes stemmer. Samme generalforsamling avgjør også fordelingen av klubbens aktiva.

Drammen, 26. november 1973.
MOTORHISTORISK KLUBB, DRAMMEN.
Styret.

Eventuelle forslag til endringer i dette lovforslaget, eller protester, må innleveres skriftlig til styret innen 20. desember dette år.

.....