

GAMMELBIL -



nr. 9 · 1974 3. årg

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

● *posten*



Motorhistorisk klubb · Drammen

I N N H O L D S F O R T E G N E L S E :

- 1: Forsiden
- 2: Innholdsfortegnelse
- 3: Adresser - Redaksjonelt
- 4: Referat fra generalforsamlingen
- 5: ..generalforsamlingen (forts) - Årsberetning
- 6: ..årsberetning (forts) - Formannen har ordet.
- 7: Styremötet 14/10 - Om "kveldsspleisen" - Tips
- 8: Elektriske biler.
- 9: ..elektriske biler (forts)
- 10: ..elektriske biler (forts) - Omkring et NVK-möte.
- 11: "Blandt A-Forder til 15.000 kroner"
- 12: MHK's regnskap
- 13: Litt av hvert om smått og stort...
- 14: ...litt av hvert (forts)
- 15: NAPIER
- 16: MC-siden
- 17: Månedens veteran - MHK er 2 år - Neste möte
- 18: De viktigste rekorder
- 19: Annonser
- 20: Annonser
- 21: Annonser
- 22: Annonser
- 23: Annonser
- 24: Baksideannonsen

FORSIDEBILDET:

Forsidebildet denne gang viser en Jaguar Saloon 1948, en for våre medlemmer etterhvert velkjent bil, da den representerer vår sekretær Björn S. Nilsens tro-
lig kjæreste eie. Bildet yter dessverre ikke bilen den "rettferdighet" den har krav på, da værforholdene da bildet ble tatt (under årets Sandvigen-Sundvolden-
løp) var dårlig egnet for fotografering. På bildet skimter vi en annen av "våre" Jaguar'er, Per Gran-
Henriksens hvite Mark "et-eller-annet"....

(Foto: Ö.Langeland)

GAMMELBIL - posten

ORGAN FOR
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"
-samt andre venner av gamle
automobiler og motorcykler-

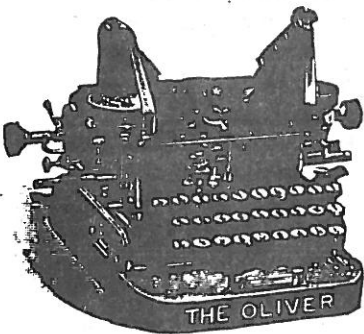
NR. 9/1974 (november) - 3. ARGANG - (nr. 20 siden starten)

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

REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN

Redaksjonelt



I skrivende stund ser redaktøren "hvitt" i dobbelt forstand. Det hvite, ubeskrevne arket i skrivemaskinen står som en taus utfordring og venter på de bokstavene det har krav på, men som ikke alltid er like lette å finne. For å unngå å stå ansikt til ansikt med det tomme arket søker blikket ut av vinduet, og gudhjelp er det ikke like hvitt der, hvor vinterens første snø daler kald og ubarmhjertig ned.

Det er på slike dager en skulle la verden gå sin halte gang og bare krype til køys. Men slikt gjør man ikke, det blir bare med tanken. Etersom våre utallige oppfordringer til medlemmene om å komme med stoffbidrag til avisen dessuten later til å ha nådd "döve örer", gis det heller ikke så store muligheter til å holde senga, hvis det skal bli noen avis. Det er særlig på mc-området vi kunne trenge en medarbeider, da dette feltet faller oss meget vanskelig både på grunn av manglende mc-innsikt og på grunn av stoffmangel. Vi vil også gjøre oppmerksom på at hvis det skulle komme stoffbidrag, så må dette være red. ihende senest den 20. i måneden av hensyn til trykningstiden; -i motsatt fall må det "stå over" en måned. Til våre abonnenter må vi be om at de sender abonnementspengene til redaktörens adresse og ikke til klubbens postgirokonto, da dette ellers vil skape forviklinger i kassererens gjøremål.

Ö.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24.

Stiftet 18. okt. 1972



KLUBBENS STYRE:

FORMANN:	Alf Bryhn,	box 174,	3430 SPIKKESTAD
NESTFORMANN:	Per-Gran Henriksen,	Haskollvn. 34c,	3400 LIERBYEN
SEKRETAR:	Björn S. Nilsen,	Jonsokvn. 22,	3000 DRAMMEN
KASSERER:	Tore Odgaard,	Nordbyveien 91,	3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 1:	Finn Torgersen,	Arbeidergaten,	3050 MJONDALEN
STYREMEDLEM 2:	Gunnar Kristiansen,	Asen,	3050 MJONDALEN

Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år.

GENERALFORSAMLINGEN 1. OKTOBER 1974.

+++++

Det var et hyggelig møtelokale som de 50 tilstedeværende kunne ta i besittelse da de ankom til vår generalforsamling tirsdag 1. oktober. Vår nye arrangementskomite hadde tjuvstartet sin funksjon, og hadde lagt ned et stort arbeide ved å dekorere bordene med hvite duker, blomster og levende lys.

Som vanlig åpnet formann Alf Bryhn med å ønske velkommen, hvoretter han overlot klubba til nestformann Per Gran-Henriksen, som for anledningen var oppnevnt som møtedirigent.

Den avgående sekretær -Bjørn Sand- leste opp årsberetningen (som er gjengitt et annet sted i avisen), og kasserer Tore Ødegaard fikk deretter ordet for å referere klubbens regnskap (som også er å finne i dette nummer av GAMMELBILPOSTEN). Såvel årsberetning som det reviderte regnskapet ble godkjent av generalforsamlingen.

Neste post var behandling av innkomne saker. Et forslag til endring av § 1 i våre lover ble vedtatt mot 3 stemmer, og paragrafen får for ettertiden denne ordlyd: "Klubbens navn skal være MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN. Møtevirksomheten skal fortrinnsvis foregå i Drammen, og i alle fall innenfor Drammen politidistrikt (Drammen, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Hurum.) Denne paragraf kan ikke endres av noen fremtidig generalforsamling."

Et forslag om en tilføyelse til lovenes § 4 fikk enstemmig tilslutning. Tilføyelsen lyder: "Terminen for medlemskontingenten følger kalenderåret." Nytt opplag av lovene med de nye endringer vil bli trykket såsnart det er mulig.

Ellers forelå et forslag om at man velger en komite (eventuelt en mann) til å føre tilsyn med virksomheten på den låven klubben har leiet på Lierskogen. Man vedtok å ta dette opp i forbindelse med valget.

Et skriv fra et av medlemmene om å begrense alkoholbruket ved klubbens festlige anledninger ble oversendt arrangementskomiteen.

Så var tiden kommet til valget. Valgkomiteen (bestående av Mads Jostad, (formann), Tore Woldstad og Arild Karlsen) hadde satt opp følgende forslag, og samtlige kandidater ble enstemmig valgt inn:-

Styret:

- + Formann: ALF BRYHN, (gjenvolgt)
- Nestformann: Per Gran-Henriksen, (ikke på valg i år)
- + Sekretær: BJØRN SEVERIN NILSEN,
- Kasserer: Tore Ødegaard, (ikke på valg i år)
- + Styremedlem 1: FINN TORGERSEN,
- Styremedlem 2: Gunnar Kristiansen, (ikke på valg i år)

Komiteer:

- Arrangements- og festkomite: Frode Holm, (formann)
Evy Viker,
Roar J. Sørensen,
- Løpskomite: Håkon W. Røine, (formann)
Finn Torgersen,
Ulf Johannesen,
- Teknisk komite: Øystein Kleppan, (formann)
Ragnvald Ødegaard,
Fridgeir Normann,
Per Bakke,
- Valgkomite: Ingar Evensen,
Leif Rust,
Øivind Viker,
- Revisorer: Gustav Wilhelmsen,
Arne Chr. Karlsen,
- Oppsynsmann (låven): Arild Karlsen,

(forts)

også sett dagens lys, etter at det var utlyst til konkurranse blandt medlemmene.

Det har blitt avholdt 10 medlemsmøter, et hver måned med unntak av sommermånedene juli og august. Styret har også hatt 10 møter, som oftest noen dager før medlemsmøtene. I tillegg har det vært arrangert julebord (15. desember), picnictur (til Svangstrand 23. mai) og St. Hans-tur (til Høvikvollen 22/23. juni). "Drammensløpet", som må regnes som vårt hovedarrangement, gikk også for første gang dette året (26. mai), og må sies å ha kommet vel i havn.

Klubbens medlemmer har representert med sine kjøretøyer 17. mai på Spikkestad; under "Hallingmarken -74" i Nesbyen (6/7. juli), ved åpningen av "Røde Kors-ukene" i Asker (1. september), og i forbindelse med "Drammensdagene" (31. august).

Vårt medlemsregister viser at medlemstallet nå er ca. 100, noe som må sies å være mange for en forholdsvis lokal klubb.

Styret har i løpet av året hatt kontakter med forskjellige instanser, bl.a. førte en tur til Drammen Brannvesen til at klubben har fått disponere en 1922 "Dennis" brannbil; en bil som i restaurert stand vil bli en verdig representant for byen og klubben. For å vise litt av klubbens ånd ble denne brannbilen på dugnad satt i kjørbar stand, og brukt ved defileringen i forbindelse med "Drammensløpet -74".

Av klubbens siste prosjekter kan nevnes låven som vil bli leiet på Lierskogen, hvor medlemmer igjen vil kunne få leiet plass enten til lagring eller restaurering av sine gammelbiler eller gamle motorsykler.

Bjørn Sand, sekretær.

XX

FORMANNEN HAR ORDET:

Kjære motorhistorikere.....!

Må det være meg tillatt gjennom disse linjer å rette en takk til klubbens medlemmer for den tillit som er vist meg ved å gjenvelge meg til formannsvervet. Samtidig vil jeg takke de "avtroppende" styremedlemmer for vel utført jobb gjennom det gode samarbeide som har hersket innen styret; -et samarbeide som jeg er sikker på vil eksistere i like stor grad også i det nye styret.

Ettersom klubben i disse dager fyller 2 år og det i den tiden som har passert er løst en rekke vesentlige oppgaver, betyr ikke det at vi nå akter "å hvile på våre laurbær", -snarere tvert imot. Det er fremdeles nok av oppgaver som venter. Styret velger å se på disse oppgavene som utfordringer, -de første år av en foreningsbeståen er på et vis å sammenligne med nybrottsarbeide, og vi akter å "bryte nytt land" i den utstrekning vi makter det, uten å dermed påstå at våre fremtidige styremedlemmer vil bli sittende arbeidsledige; det vil alltid være oppgaver å løse.

Jeg vil uttrykke min glede over at medlemmene i så stor grad slutter opp om klubben. Deltagelsen på våre møter overstiger alle forventninger, noe vi tør ta som en indikator på at man trives og at møtekveldene har noe å gi alle. Jeg vil imidlertid anmode de som har noe å peke på i vårt opplegg som de mener bør forandres (eller nye ting som bør taes opp), at de legger dette frem for styret. Det finnes som kjent ingen patentløsning på drift av en klubb, så vi er åpne for forslag. Vi arbeider ut fra den enkle kjennsgjerning at det er medlemmene som er klubben; slik at styret er det redskap som skal utføre dens ønsker etter beste evne. Sett derfor dette "redskapet" igang på de felter som måtte være til vårt felles beste, slik at klubben stadig kan fungere i positiv retning!

Spikkestad, oktober 1974.

Alf Bryhn,
formann.

STYREMØTET MANDAG 14. OKTOBER.
XX

Mandag 14. oktober var det nytt styremøte i MHK, og møtestedet var Central Hotell i Drammen. Hovedposten på kveldens møte var låven som er leiet på Lierskogen, og omfattet bl.a. fordelingen av plassene, samt hvordan leien skal beregnes. Arild Karlsen var tilstede i egenskap av oppsynsmann for låven, og redegjorde for størrelse på lager- og verkstedplassene, og hadde også satt opp et forslag til disponering av disse.

Møtet besluttet ellers å sette igang en større medlemsutlodning som skal gå frem til våren, og det ble også gitt tilsagn om fire-fem verdifulle gevinster som som blir stilt gratis til formål for lotteriet fra et par av styrets representanter.

Men berørte også flyktig de tidligere nevnte "luftslott-planer" om et fremtidig motorhistorisk museum i Drammensdistriktet, uten at noen konkrete vedtak ble fattet.

Ellers besluttet styret at arrangementskomiteen heretter skal forestå endel av innkjøpene foran hvert medlemsmøte, for å avlaste kassereren som hittil har besørget dette. Komiteen får overført et beløp på kr. 300,- for å dekke disse innkjøpene.

Cirka klokken 23 hevet formannen møtet.

ref.

+++++

Noen ord om "KVELDSSPLEISEN"
.....

Det har den senere tiden vært et par tilfeller av at medlemmer har nektet å være med å betale "kveldsspleisen" på medlemsmøtene, og begrunnelsen har vært at -" jeg har ikke drukket kaffe ! "

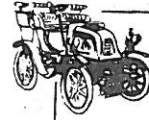
Vi trodde at medlemmene nå forlengst var klar over at spleisen ikke er ment bare å dekke kaffen, -tvertimot er kaffen antagelig den minste av de omkostninger klubben har ved avviklingen av møtene. Spleisen er regnet ut slik at den skal kunne dekke ALLE utgifter i forbindelse med møtene (som foruten kaffe omfatter fløte, sukker, drikkebeget, kaker, leie av møtelokalet, leie av film, fremviser, samt eventuelle andre utgifter). La oss derfor fremstille spleisen på en noe annen måte ved å si: Det koster 5 kroner i inngangspenger å gå på våre medlemsmøter (mindre enn hva en kinobillett koster!), -og så får det være en frivillig sak hvorvidt man forsyner seg med kaffe og kaker! Vil man ha mineralvann, kan dette kjøpes for kr. 2,- pr. flaske, og loddene i aftenutlodningen kan man kjøpe for 50 øre pr. stk. (eller la det være). Når det gjelder de fremlagte nummer av GAMMELBIL-POSTEN, så koster såvel det nye nummeret som restopplag av eldre eksemplarer kr. 5,- pr. stk. Det har også her vært spredte tilfeller at man har forsynt seg av avisbunken uten å betale, noe som i neste omgang rammer avisen (og ikke redaktøren personlig) da overskuddet på dette foretagendet praktisk talt er lik null.

Forhåpentlig vil vi for ettertiden slippe denslags vanskeligheter;- vi tror ikke det er noen av medlemmene som av rene nød ikke kan avse de få kronene som det koster å være med på det ene møtet i måneden. Og den smule overskudd det muligens kan bli etter en møtekveld, går jo i sin helhet i klubbkassa!

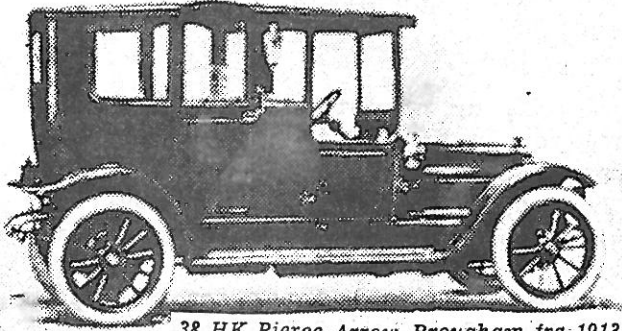
XX

ET PAR TIPS: Et Oslo-firma som gjør bra arbeide på området "ekte vinyltak, isetting av ruter, salmakerarbeide, og spesialinnredninger i båter og fly", og som trygt kan anbefales er "BILSALMAKER'N" (Arild Broberg), Trondheimsvn. 162, OSLO 5. (tlf. (02)/ 21 03 49.
Per Bakke (som igjen har det fra Gunnar Bastianse) opplyser at ved å "fylle ut" vulsten i vulstfelger med gummitetningringer for cement kloakkrør(!) kan man benytte vanlige dekk på disse felgene. Men smør godt med såpevann, de er vriene å få på...!

Elektriske biler tapte engang, -men kommer igjen.

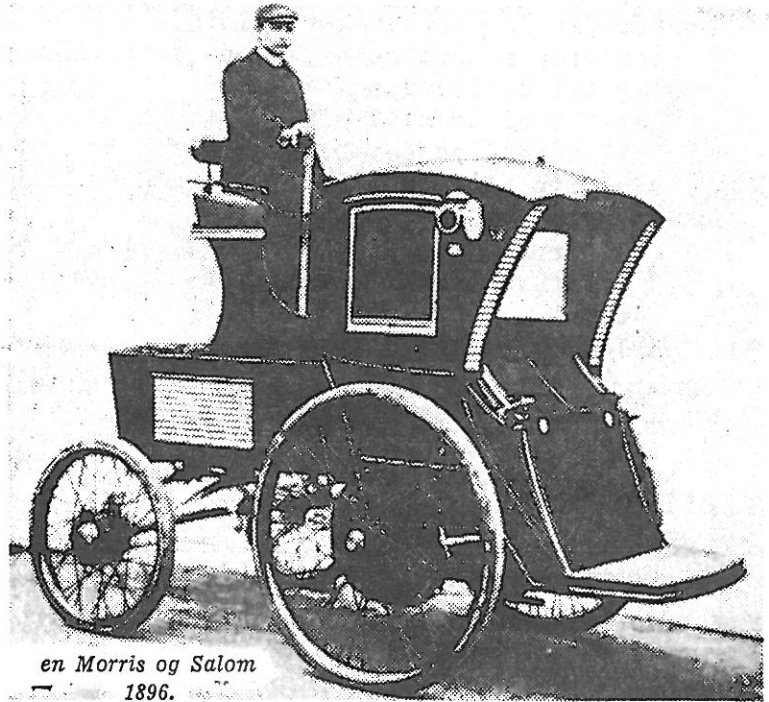


Torleif Lindtveit

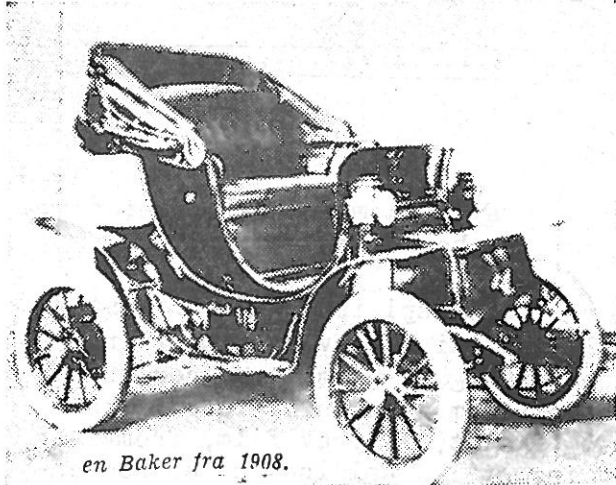


38 HK Pierce-Arrow Brougham fra 1913,

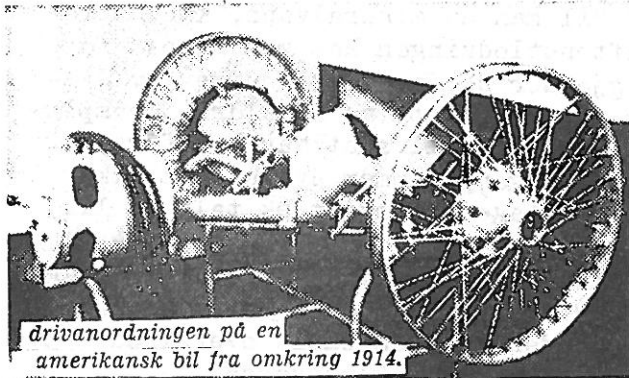
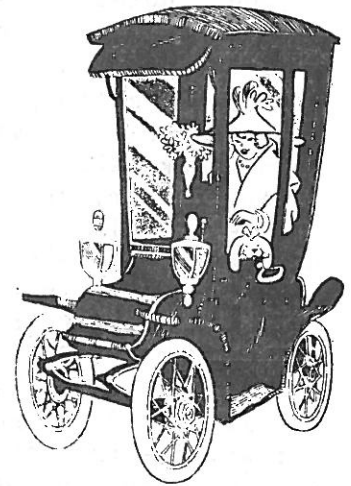
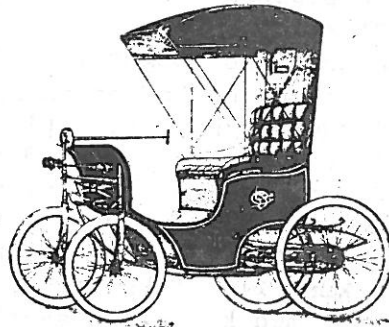
Bilenes utviklingshistorie er mangslungen, man har hatt forsøk igang med flere typer drivstoff, og for mange kan det virke som om løsningen med forbrenningsmotoren var tilfeldig. Da de elektriske biler rullet rundt i bygatene trodde man at de skulle revolusjonere folks dagligliv, men i det lange løp strakk ikke de lydløse ekvipasjer til, iallfall ikke dengang. Nu arbeider igjen bilforskerne med prosjektet Den elektriske bil. Og tilbakeblikket har dermed fått aktualitet.



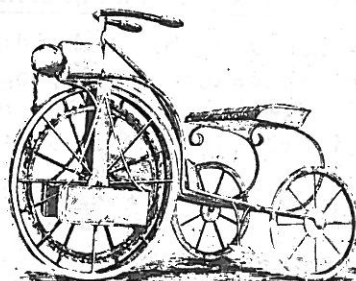
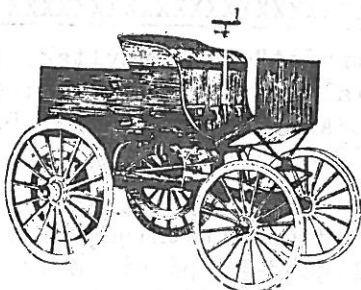
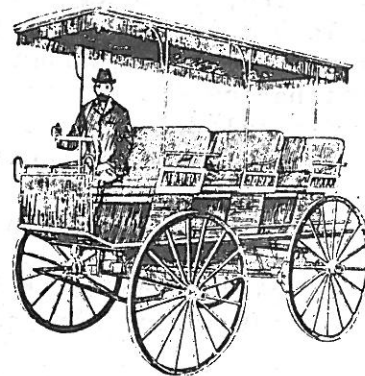
en Morris og Salom 1896.



en Baker fra 1908.



drivanordningen på en amerikansk bil fra omkring 1914.



«Efter min opfatning vil drift med automobiler neppe blive almindelig, før vore fosse blir underlagt kultur og kan avgive fornøden drivkraft. Foreløbig er man naturligvis på vore turistrouter henvist til at benytte damp, petroleum eller benzin.»

(Rapport til veldirektøren fra en studiereise til Paris år 1900, ved Knud Knudsen.)

(FORTS.) ↗

BATTERIENE VOLDTE DENGANG SOM NU STORE PROBLEMER -

I den senere tid har det stadig dukket opp pressemeldinger om at den elektriske bilen nå snart er på markedet. De fleste større bilfabrikker har sine prosjekter igang.

Forbrenningsmotoren har dominert som fremdriftsmaskin for biler i en menneskealder, men når vi snart får se de lydløse bilene med elektromotor i gatene, skal vi vite at dette ikke er noen ny oppfinnelse, og eldre folk vil kanskje nikke gjenkjennende selv om den ytre fasong er forandret.

Ypperlige by-biler...

Den første elektriske bil skal være laget av franskmannen M. Jeantaud i 1881, altså fem år før Benz hadde sin modell klar.

Allerede i 1899 nådde en elektrisk bil den magiske grensen på 60 miles (ca. 96 km/t.) Ellers var ikke farten disse bilers sterke side. De hadde imidlertid to store fordeler: de var nesten lydløse, og de hadde hverken clutch eller gearkasse. Gearskiftingen var dengang gjennomsnittsbilistens redsel. De elektriske bilene egnet seg derfor ypperlig som bybiler, og det var også som sådanne de fikk et solid renommé. Spesielt var de populære blandt damene.

Aksjonsradien var ca. 120 km og det var vanlig at eierne tegnet et abonnement ved spesielle ladestasjoner, slik at de til enhver tid var garantert fulladede batterier. Ofte ble bilene hentet hos eierne om kvelden og bragt tilbake oppladet om morgenen. I visse deler av USA var de i sin tid mer utbredt enn bensindrevne biler. De fikk også meget godt omdømme for slitestyrke, idet antall bevegelige deler var sterkt redusert i forhold til vanlige biler.

I en artikkel fra 1922 ble dette beskrevet slik: "Tenk Dem en bensindrevet bil, ta bort motoren med dens kompleks av deler som stempler, ventiler, tennplugger, forgasser, tenningsystem og dynamo, vifte, pumpe, radiator og vannslanger, bensintank og brennstoffsystem, clutch og gear, etterlat bare batteriet, startmotoren og startknappen og De har den elektriske bil."

Batteriet var imidlertid, dengang som nu, det som voldte fabrikantene av elektriske biler størst bekymring, og det er da også først og fremst på dette felt at forskningen er satt inn. Vedkommende artikkelforfatter (som riktignok var sjefingeniør hos en av de større fabrikker av elektriske biler) opplyser at et sett batterier varer fra 10 000 - 20 000 miles (16 000 - 32 000 km) og at driftsomkostningene bare er 60 pst. av det en bensindrevet bil koster. Med avskrivning, reparasjoner etc. anslår han at det koster bare halvparten. Tilslutt spør han da hvorfor de allikevel er i mindretall, og finner at dette har en psykologisk årsak, idet folk er så facinert av fart og andre topp-prestasjoner at dette overskygger den sunne vurderingsevne. Men, tilføyer han, når bilene blir valgt ut fra en videnskapelig vurdering, vil flere elektriske biler bli tatt i bruk.

Han regnet imidlertid ikke med den rivende utvikling for de bensindrevne bilers vedkommende. Selv om det i 1913 var ca. 25 fabrikanter med ca. 75 modeller, forsvant de elektriske bilene ut av bildet, bortsett fra små batteridrevne lastebiler og busser som ble tilført strøm fra luftledning, og altså ikke hadde problemet med batterier.

Henry Ford eksperimenterte med elektriske biler omkring 1914. Han tenkt å utnytte sin venn Thomas Edisons nye lutfbatteri. Ryktene dengang sa at bilen, når den ble ferdig, skulle selges for 750 dollar, omtrent det samme som T-modellen kostet da. Dette må nok ha vært en sterk overdrivelse, idet et sett av disse batteriene ville ha kommet på 900 dollar. Dengang lå prisene på elektriske biler rundt 2000 dollar, med den dyreste på 5500 dollar. Prosjektet ble brutt etterat Edison selv overbeviste Ford om at han heller burde holde seg til bensindrevne biler.

Det er morsomt å se hvordan salgsargumentene fra dengang er like aktuelle idag, f.eks. med fotografier av biler på fjelltopper, eller som denne: "Den elektriske bil skifter fasong sjeldnere enn de bensindrevne, og holder seg derfor høyere i pris som brukt." Omkring 1913 hadde de elektriske biler fått sin karakteristiske stil som var nokså forskjellig fra de bensindrevne.

Også i Europa forsøkte en seg med elektriske biler, men det vil nok for mange virke overraskende at Ferdinand Porsche debuterte som bilkonstruktør med en elektrisk bil. På Norsk Teknisk Museum finnes en slik bil, og man kan nok trygt si at likheten mellom denne og det lave vidunder av en bil som idag bærer hans navn, ikke er særlig slående.

(FORTS. NESTE SIDE)

Det var på verdensutstillingen i Paris i 1900 at denne bilen ble presentert, og den vakte stor oppsikt. Selv om man regner at den første bensindrevne bil i verden ble laget av østerrikeren Marcus i 1875, ble det ingen bilproduksjon i Østerrike i den første tiden. Det var først i 1896 at det kjente vognfirma Jacob Lohner tok opp tanken om bilfabrikasjon. Han forsøkte å få lisens fra Daimler. Da dette ikke lyktes, ville han satse på Rudolf Diesels nye motor, og innledet forhandlinger. Diesel mente at hans motor på dette tidspunkt ikke egnet seg for å sette i en bil, og ville ikke gi noen lisens. Etter å ha bygget noen biler med franske motorer, besluttet han (Lohner) å benytte elektromotor og batterier. Han ansatte den unge elektrotekniker Ferdinand Porsche for å konstruere motoren og bilen.

Motor i hjulnavene

Konstruksjonen ble meget spesiell, med forhjulsdrift og en motor innebygget i hvert hjulnav. Han unngikk derved enhver form for kraftoverføring. Dette var også banebrytende på elektromotorens område, idet han måtte konstruere en meget langsomtgående motor (120 omdr./min.). Hver av motorene var på 2,5 hk. Maksimalhastigheten var 45 km/t.

Lohner/Porsche forlot senere den rene elektriske drift og gikk over til bensin-elektrisk. En bensinmotor drev en dynamo, som leverte strøm til elektromotorene, forøvrig det samme prinsipp som idag brukes i de såkalte dieselelektriske lokomotiver. De fortsatte imidlertid med å bygge busser som fikk strøm fra en luftledning (trolleybuss).

Bilen på Teknisk Museum er fra ca. 1900, men kom antagelig til landet først i 1908. Den ble i 1912 kjøpt av Arthur Bjerke som drev et firma i elektriske transportmidler. I gavebrevet til Museet skriver han at han brukte bilen i flere år som studiebil for å erverve seg erfaring i konstruksjon av elektriske biler. Han skriver også at det var en av de første elektriske biler som kom til landet.

Norge, med det meget kupert terreng egnet seg nok ikke så godt for elektriske biler, men allikevel har Teknisk Museum enda en i sine samlinger, nemlig en amerikansk Milburn Electric. Dette er en typisk representant for de amerikanske elektriske bilene fra omkring den første verdenskrig, og den har en konvensjonell kraftoverføring. Styringen skjer med en spak. Denne bilen tilhørte disponent Caspary i firmaet Kolberg & Caspary, og var i drift til etter siste verdenskrig. Den er også idag i fullt kjørbart stand. Det gikk flere av denne type i Oslo.

Mens vi venter på batterikonstruksjoner som skal skape en renessanse for den elektriske bil, legges nå de siste trolleybusslinjer ned, forbrenningsmotoren har seiret - midlertidig?

(Denne artikkelen er sakset fra et ca. 10 år gammelt nummer av "Aftenposten", og som de fleste vil vite er artikkelforfatteren identisk med direktøren for Norsk Teknisk Museum i Oslo; -forøvrig en meget ivrig veteranbilist! (red))

+++++

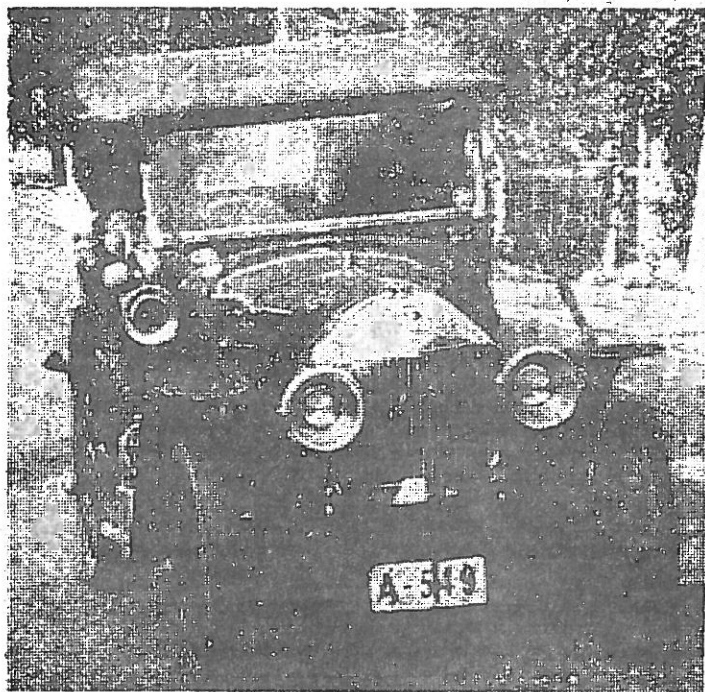
ÖIVIND VIKER: "Katastrofal likegyldighet preger NVK's möter".

Onsdag 16. oktober var datoen for NVK's medlemsmöte/hyggeaften på Esso Taverna, Ramstadsletta, og Öivind Viker tok sin bil og kjørte fra Drammen for å delta. Det viste seg imidlertid at bare 7 mennesker hadde mött opp, sier en indignert Öivind Viker, og INGEN fra styret hadde umaket seg til å komme! At disse mötene har en så dårlig oppslutning at den nesten kan betegnes som "katastrofal", må ikke minst skyldes den likegyldighet styret viser med hensyn til en tilretteleggelse av mötene, mener Öivind, og understreker at han hadde en fölelse av at de som mötte opp denne kvelden var holdt for narr! Han sier videre at han synes at iallfall noen av NVK's styrepresentanter om ikke annet burde ha en moralisk plikt til å delta på mötene. At de få fremmötte allikevel fikk seg en hyggelig gammelbilprat denne onsdagskvelden, skal ihvertfall ikke kunne krediteres Norsk Veteranvogn Klubb, slutter Öivind Viker.

Blant A-Forder til 15 000 kroner: *Norsk veteranbil med million-sus*

SAMLERGLEDE + pengegevinst

De fleste pene og kjørbare biler fra 1920-årene vil trolig stige sterkt i verdi i årene fremover. Dreier det seg om særlig luksuriøse biler, eller elegante sportsvogner, kan prisen allerede i dag ligge på et pent nivå selv for modeller fra 1930-årene. En 1936 58 SC Bugatti er blitt omsatt for over 400 000 kroner. T-Forder, som ble solgt som russebiler for noen hundre kroner midt i 1950-årene, ligger nå mellom 10 000 og 20 000 kroner.



Denne Le Zevre 1913, eid av Jan-Fredrik Drangsholt, kan trolig oppnå omkring en halv million kroner på USA-markedet. Den Hupmobile som nylig ble vist i Norsk Fjernsyns «Hvor i all verden?»-serie ligger ikke langt etter i verdi, trolig et sted mellom 100 000 og 200 000 kroner.

Det dreier seg da om delvis restaurerte biler. En helt urestaurert T-Ford er nå vanskelig å oppdrive i Norge. Men også Fords A-modeller fra 1929—31 er populære, og det hender urestaurerte biler av denne type selges for under 5000 kroner.

15 000 for A-Ford

For en god, restaurert A-Ford kan du trygt betale inntil kr. 15 000. Forutsatt at du har plass til forsvarlig lagring, teknisk innsikt og god helse.

Det finnes en egen Ford A-modellklubb i Norge, i tillegg til Norsk Veteranvogn Klubb. Hverken A- eller T-modellene er formelt sett veteranvogner. Betegnelsen er forbeholdt biler laget før 1919. I USA er grensen 1915.

Men samlerverdien kan altså være like stor eller større for nye modeller, hvis de ble produsert i særlig små serier, er teknisk interessante, eller har tilhørt berømte personer.



NYE SPAREFORMER

En Mercedes Benz som Hitler brukte under sine parader i Berlin ble i fjor kjøpt av en amerikaner for ca. 1 million kroner. Den Mercedes han brukte i Berchtesgaden gikk for «bare» ca. 615 000 kroner på samme auksjon.

Rolls til 200 000

Rolls Royce Silver Ghost 1913 selges i dag for mellom 100 000 og 200 000 kroner, faktisk mindre enn for de dyreste nyere modeller. Dette tål tross for at 1913-modellen gir mye bil for pengene: Motoren er på 7,3 liter, radiatoren har kappe av nysølv og rommer 40 liter, og bilen veier 2,5 tonn.

Norsk-eid til 500 000

For å få særlig mer enn 100 000 for en bil, må du imidlertid markedsføre den utenfor Norge. Da vil f. eks. en norsk-eid Le Zevre fra 1913, kjøpt av skuespilleren Erling Drangsholt helt ny, og nå i sønnesønnens eie, kunne innbringe anslagsvis en halv million kroner.

Allerede for 10 år siden tilbød Ford-museet i Detroit å kjøpe den for 50 000 dollar. Det finnes visst nok bare tre eksemplarer igjen i hele verden.

Hvem har Troll-bil?

Ellers kan Norge kanskje skryte av å ha en av verdens nyeste biler med samlerværdi. Sist i 1940-årene ble det laget en norsk bil, med navnet Troll, i bare 5 eksemplarer. Man vet ikke sikkert om det finnes noe kjørbart eksemplar igjen. Typen var teknisk skjønn, og delvis bygd av finér. Men noen kan være interessert ut fra ren sjeldenhets-verdi...

REGNSKAPSOVERSIKT
for
" MOTORHISTORISK KLUBB -DRAMMEN "
pr. 1/10-1974.

	DEBET	KREDIT
Kassebeholdning pr. 3/10-1973	856,25	
Innkomet ved "kvelds-spleis"	1860,50	
Innkomet ved utlodninger	2310,80	
Salg av mineralvann	593,00	
Medlemskontingenter	990,00	
Leie av møtelokaler		885,45
Innkjøp av mineralvann		453,40
Innkjøp av loddbøker og gevinster		363,55
Innkjøp av kaffe		310,65
Innkjøp av kaker etc.		410,00
Leie av filmfremviser		120,00
Skrivesaker		109,00
Diverse telefoner		23,50
Utgifter ved julefesten på Solumstrand		250,00
Blomst		40,00
Forskuttering av billetter til Bør Børson-premierer		685,00
Innkomet for billetter til Bør Børson-premierer	685,00	
Kjøp av engangs-drikkebegre		132,00
Leie av postboks		10,00
Innkomet i startkontingent, "Drammensløpet -74"	315,00	
Innkomet på programsalg, "Drammensløpet -74"	170,00	
Utgifter på "Dennis" 1922-mod. brannbil		814,50
Leie av høyttaleranlegg og speaker, "Drammensløpet -74"		120,00
Trykking av gåter etc. til "Drammensløpet -74"		90,00
Innkomet i forskudd for klubbmerker	1700,00	
Godtgjørelse for deltagelse på "Hallingmarken -74"	1200,00	
Telefoner i forbindelse med "Hallingmarken -74"		24,80
Utbetalt til deltagerene ved "Hallingmarken -74"		1000,00
Godtgjørelse v/deltagelse "Røde Kors-uker", Asker	150,00	
Utsendelse av skriv vedr. "Røde Kors-uker", Asker		100,00
Åpnet postgirokonto		10,00
	10830,55	5957,65
Balanse		4872,90
	10830,55	10830,55

Kassebeholdning	kr. 4872,90
+ forskudd som er båndlagt for merker	" . 1700,00
	kr. 3172,90

Tore Ødegaard (sign)
(kasserer)

Gustav Wilhelmsen (sign)
(revisor)

XX

(regnskapet er fremlagt for generalforsamlingen, og godkjent)

" LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT... "

På siste medlemsmøte ble det delt ut et antall jakkemerker, som vi vel ikke nettopp var helt fornøyd med utførelsen av. Vi kan nå glede medlemmene med at de som fikk merker utlevert (og selvfølgelig også de andre som har bestilt!) vil få nye merker senere. Leverandøren har nemlig underkjent merkene p.g.a. kvaliteten, og vil erstatte disse med merker som er mer nøyaktig utført. Antagelig kommer de til desembermøtet.

På mc-fronten kan vi rapportere at Frode Holm nå også har mc; idet han har skaffet seg en 350 ccm DKW fra 1941. Og Bjarne Holmen har byttet til seg en HENDERSON og en HARLEY DAVIDSON.

Det er nå forlengst klart med låven på Lierskogen, og en rekke kjøretøyer er allerede innkvartert i lokalene. Blandt dem er også Drammen Brannvesens "DENNIS" 1922-mod. brannbil. Vi ville anse det for rimelig om Drammen kommune dekker lagerutgiftene for bilen...

Tore Ödegaard's BUICK "Special" 1939-modell delebil er solgt og ble nylig transportert til Stavanger. De som så den digre og nokså miserable CHRYSLER 1931 som en tid sto utenfor Tores verksted, vil kanskje ha interesse av å vite at den nå er avhentet av bilens nye eier -Jan Johansen- som er karosserimann av yrke. Jan får utvilsomt bruk for sine yrkesmessige ferdigheter når han skal forsøke å få bil av CHRYSLEREN.... Ellers er Tores forholdsvis nyervervede CHEVROLET Touring fra 1926 nå under arbeide. Broder Ragnvald har selvfølgelig ikke kunnet "dy seg", og motor og gearkasse er derfor allerede på "god vei"...

Onsdag 2. oktober var Gustav Wilhelmsen, Roar Sörensen og undertegnede i Veggli (Numedal) og "plyndret" et NASH-vrak i den hensikt å komplettere Gustavs fine NASH "Ambassador" 1935. På hjemturen var vi innom Per Bakke og smakte på kaffen hans (den var ikke ille!), og passet også på å beskue noen av bilene hans. Han hadde nylig hentet hjem fra Gvarv i Telemark en åpen FIAT "503" av 1923-årgang, og inne i verkstedet hadde han under arbeide en 1919-mod. Ford T coupe,-en artig bil av "Bestemor-Duck-typen", som antagelig er på veien til våren.

Gunnar Kristiansen har atter handlet gammelbil! Denne gangen en 1929-modell ESSEX. Bilen kjøpte han i Oslo, og kjørte den for egen motor hjem til Mjøndalen.

På selve "geburtssdagen" til MOTORHISTORISK KLUBB -fredag 18. oktober- var en arbeidsgjeng i virksomhet med dugnad i "verkstedet" på Lierskogen. Den arbeidslystne gjengen besto av Alf Bryhn med to av hans ivrige sønner, Frode Holm, Arild Karlsen, Gunnar Kristiansen, Oddleif Kvålseth, Björn S.Nilsen og Óivind Langeland. Iløpet av et par-tre kveldstimer fikk man fjernet et par skillevegger og trillet avfallet ut. Dugnaden fortsetter....

Jan M.Glemminge har nå kjøpt undertegnede 1940-modell HUDSON, og bilen skal "overvintre" på Lierskogen før den kjøres videre til hans hjemsted på Rolfsøy i Østfold. Dermed har undertegnede nådd et foreløpig mål: å redusere en i sin tid stor bilpark ned til én eneste gammelbil, som altså er en 1939-mod. AUDI "920" 3,2 ltr. "Gläser" cabriolet, som nå beror på verkstedlokalet på Lierskogen, og som i de kommende måneder og i den utstrekning tid og penger tillater det, skal restaureres!
(forts.neste side)

Det skal bli utlodning av dimensjoner. MHK's starter nemlig i nærmeste fremtid, og skal gå "vinteren tilende" med trekning til våren. Vi vil derfor allerede nå oppfordre medlemmene til å slutte opp om utlodningen. Så dersom noen kan tenke seg å skjenke gevinster, tas disse imot med takk, og det vil også bli behov for assistanse til lodd-salget. Og selvfølgelig bør ALLE kjøpe lodd,-mange, mange lodd....!

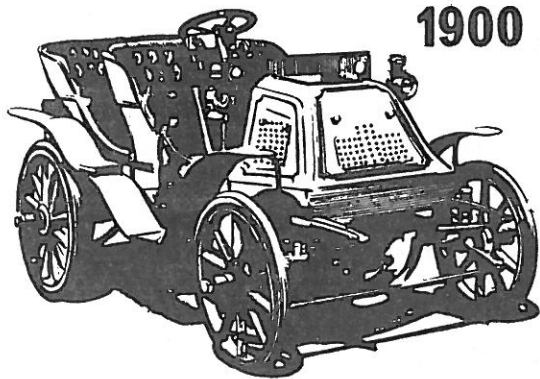
Norsk Veteranvogn Klubb har innkalt til generalforsamling, og denne er berammet til onsdag 6. november 1974 kl.19.00 i Esso Taverna Ramstadsletta. Klubbens lover sier riktignok at generalforsamlingen skal avholdes i oktober måned, men forsinkelsen har vel sine årsaker. Klubben meddeler ellers at medlemstallet pr. 15 oktober er 410, derav er 48 tilsluttet Bergensavdelingen.

Red.'s "åpne spørsmål til utgiverne av veteranbilaviser" (side 11 i GAMMELBIL-POSTEN nr. 8/74) har resultert i to svar, hvorav det ene, som er fra red. Eric Löfberg i "Svenska Veterarbilklubben" kort og godt lyder: "Vänta till 31 dec med att räkna!!!" Det andre svaret er desto lenger -hele to sider- og kommer fra kollega "Chris", redaktör av Norsk A Modell Klubb's offisielle organ "A"-visen". Han bemerker innledningsvis at "A"-visen er satt opp som nr.1 av de publikasjoner "som bedrar sine medlemmer for kontingent", og gir uttrykk for at han må ta en slik anklage personlig, i og med at han så godt som alene står bak "A"-visen som redaktör, skribent og fotograf, og i tillegg også skjötter en rekke skriverier og generelle utsendelser i NAMK. Han kan allikevel ikke se noen grunn til at ikke Norsk A Modell Klubbs medlemmer skal få de resterende nummer av 1974-årgangen, i likhet med de de har fått i de siste 7 år, og synes derfor det er brukt sterke ord i artikkelen ("regulært bedrageri"). Endelig sier han seg "overbevist om at du med dette har gjort gammelbilavisarbeide vanskelige- re enn noensinne ved å skjerpe medlemmenes kravmentalitet." Red. har sendt "Chris" et svar, hvor vi tilbakeviser at kritikken er p e r s o n l i g rettet. (Vi vet nemlig at bak psevdonymet "Chris" står det en hyggelig fyr med det borgerlige navnet Jan Sverre Christensen som aldri har spart seg når det gjelder å ta et tak innen Norsk A Modell Klubb!) Derfor har vi hele tiden trodd at den tilfeldig-pregede utgivelsen av "A"-visen har hatt årsaker som ikke er "Chris's" ansvar. At "A"-visen sto överst på vår liste, er ellers en utilsiktet sak, og listen må ikke anses som noen "rankingliste". Uttrykket "regulært bedrageri" var ikke spesielt adressert til NAMK; men gir generellt sett uttrykk for red.'s syn på å ta forskuddsbetaling for en vare (les: avis) som ikke blir levert. Hvordan NAMK skal greie å gi ut de resterende nummer av "A"-visen ilöpet av de dagene som gjenstår av året, er antagelig en ting som flere enn GAMMELBIL-POSTENS redaktör anser for tvilsomt. Red. har tidligere gitt uttrykk for sitt syn på de såkalte "dobbeltnummer"; -"triplenummer" er det imidlertid ennå ingen som har våget å lansere.... Hvorvidt red. har "vanskeliggjort gammelbilavisarbeidet ved å skjerpe medlemmenes kravmentalitet" er en påstand som det neppe er dekning for, da medlemmenes kravmentalitet neppe strekker seg lenger enn til å forlange å få det de blir lovet, og som de jo også har betalt for! Vi skylder å gjøre oppmerksom på at etter at red.'s artikkel ble skrevet (24.september) har det pr. idag (22.oktober) utkommet følgende nummer av de omtalte aviser: "A"-visen nr.2/1974, "Automobilien" nr. 3/1974, "V-8 register" nr. 3/1974. Intet ville glede oss mer enn om de alle er ajour innen utgangen av året!

Ö.L.

+ + + + +

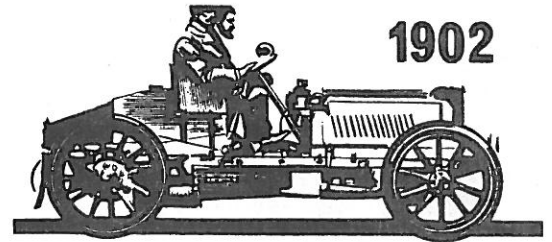
NAPIER



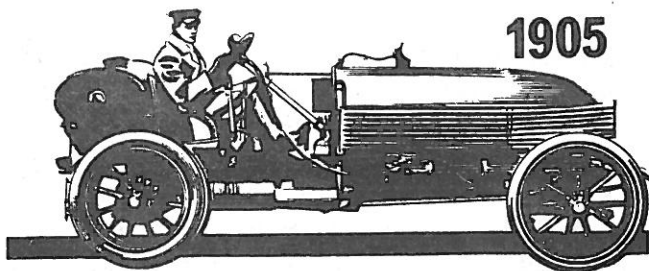
1900

DET ENGELSKE BILMERKET NAPIER HAR ALDRI VÆRT SÆRLIG KJENT I NORGE, MEN HJEMME I ENGLAND VAR DETTE MERKET LENGTE DET ENESTE SOM KUNNE KONKURRERE MED ROLLS-ROYCE NÅR DET GJALDT BYGGINGEN AV STORE LUKSUSBILER, OG I DEN TIDEN NAPIER-BILENE BLE PRODUSERT (1900 - 1925) KJØPTE DET ENGELSKE KONGEHUS FLERE AV DISSE VOGNENE.

FØR NAPIER-FABRIKKEN BEGYNTE Å LAGE BILER, PRODUSERTE DEN VEKTER, DEN FØRSTE BILEN RULLET UT AV FABRIKKEN I ÅR 1900 (TIL VENSTRE), OG DEN HADDE EN 2-SYLINDRISK MOTOR. NEDENFOR SEES EN SPORTSMODELL FRA 1902 SOM BLE BYGGET SPESIELT FOR ET STORT VEDDELØP DET ÅRET.

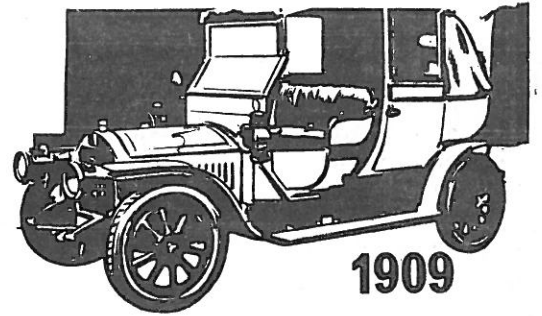


1902

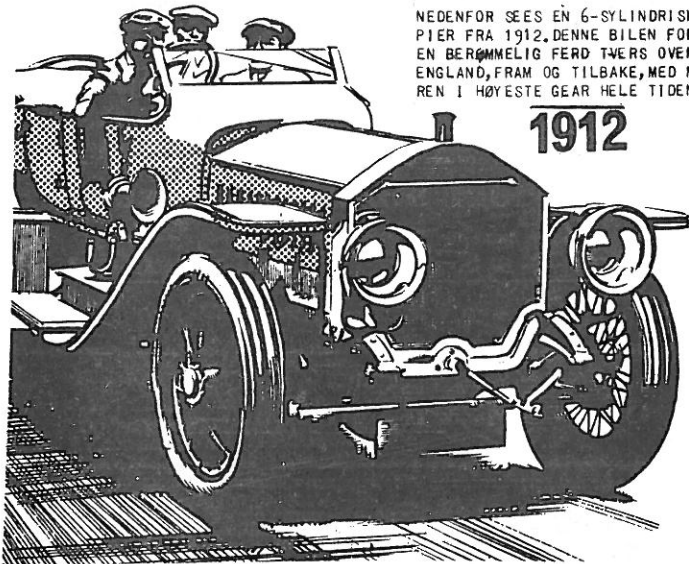


1905

BILEN TIL VENSTRE BLE BYGD FOR Å SLÅ DIVERSE FARTSREKORDER. I 1905 KOM DEN OPP I 165 KM/T, OG I 1907 KJØRTE DEN MED STOR HASTIGHET UAVBRUTT I 24 TIMER PÅ DEN ENGELSKE BROOKLANDSBANEN. UNDER SEES EN LUKSUSBIL FRA 1909, HERSKAPET SATT GODT BESKYTTET MOT VÆR OG VIND, MEN DEN STAKKARS SJÅFØREN...



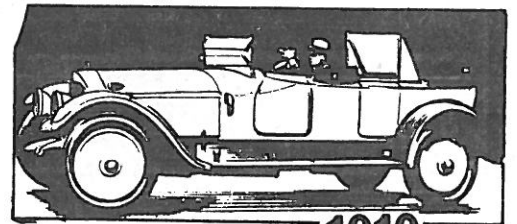
1909



NEDENFOR SEES EN 6-SYLINDRISK NAPIER FRA 1912. DENNE BILEN FORETOK EN BERØMMELEG FERD TVERS OVER HELE ENGLAND, FRAM OG TILBAKE, MED MOTOREN I HØYESTE GEAR HELE TIDEN.

1912

MODELLEN NEDERST VAR DEN FLOTTESTE AV ALLE NAPIER-BILENE, DEN HET RETT OG SLETT 40/50 OG BLE PRODUSERT TIL 1925 DA FABRIKKEN BEGYNTE PRODUKSJONEN AV FLYMOTORER.



1919

Etablert 1879

Reglementerte Chaufførdresser

Halsaas godkjendte fabrikkat - paa lager i alle størrelser.

Bestillinger leveres paa 2 a 3 dage.

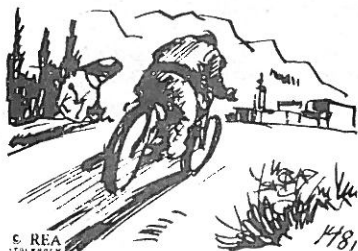
Mærk extra solide forsaker.

Petrine Nielsen

Thv. Meyersgate 67-65

MC- SIDEN

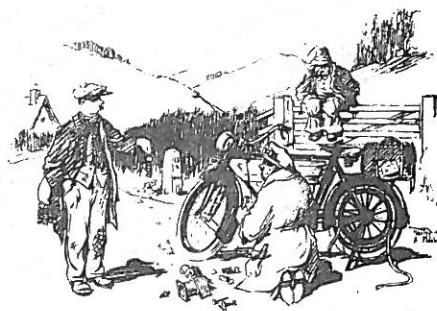
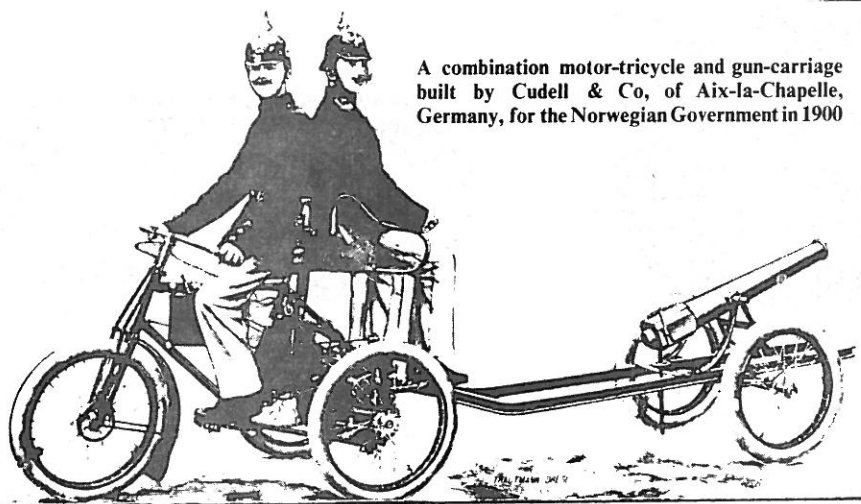
Skinn ska' det va' ...!



21. oktober
1937 sjo italieneren Pietto Taruffi på motorveien ved Bergamo sin egen atte dager gamle verdensrekord i hastighetsritt for motorsyklar med flyvende start. Han nådde en hastighet av 274.2 km i timen. Taruffi var den første italienske motorsyklist som satte verdensrekord med solomaskin.

Klädmodet har växlat med olika tidsepoker, även när det gäller motorcykelkläder. Tittar vi på bilder från olika sådana epoker, finner vi att man vid sekelskiftet ofta åkte i vindtygslignande plagg, längre fram var det de långa skinnrockarna som dominerade. På slutet av 20-talet och början av 30-talet var det tävlingsförarnas munderingar som kom att prägla bilden av sportbetonade landsvägsmotorcyklister. Racerförarna, både de som körde på Saxtorp och liknande landsvägslöpp, och i back- och rundbanetävlingar, körde med snitsiga (tyckte man då) skinnställ som bestod i byxor av s.k. ridmodell och jackor som blev allt mer modebetonade, med bl.a. stora uppvikta slag. Efter kriget kom de s.k. knuttejackorna med stora vadderingar, även kallade "köra-vältjackor". Så kom engelsmännen med sina Barbour-ställ, lanserade och prövade i Sixdays och trials; nya vattentäta grejor, bra för långtursåkare även med standradcyklar. Men — skinnkläderna kunde inte dessa regnställ konkurrera ut, möjligen blev de ett komplement till skinnen. Och motorcyklisterna förblev inspirerade av racingsidans modenycker. Först kom det helsyddda stället, i ett stycke alltså. Sedan har det ursprungligen svarta skinnstället fått lämna plats — i många fall — för en rad färgkombinationer och mönster i form av stripes och andra dekorationer. Något som kan ses på gott och ont. Men ett faktum kvarstår. Motorcyklister föredrar skinn!

A combination motor-tricycle and gun-carriage built by Cudell & Co, of Aix-la-Chapelle, Germany, for the Norwegian Government in 1900

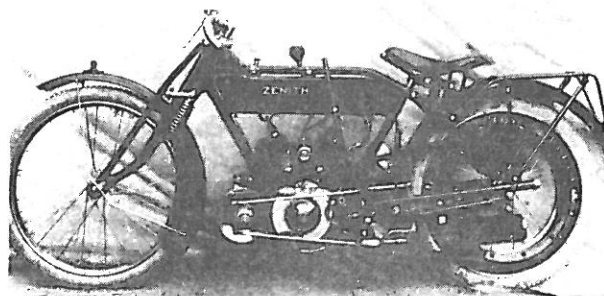


"Buy a Puzzle, Sir?"

 **The "Projectile" HEADLIGHTS**
with French Mirror Lenses

PRICES CUT IN TWO
Price of Single Headlight - - - \$10
Generator and 2 Headlights - - - 30
Write for Discounts.

BOSTON CYCLE & SUNDRY CO.
J. M. LINSKOTT, Mgr.
48 HANOVER ST., BOSTON, MASS.



Zenith-Gradua of the type on which Barnes ascended at 12.9 mph in 1910. Note "Tram-handle" infinitely variable gear

Lohner-Porsche

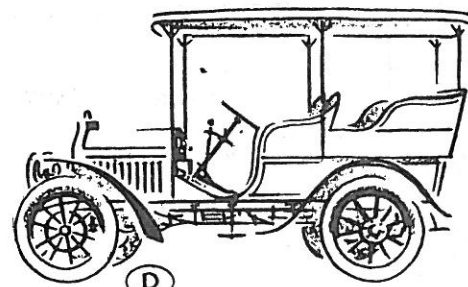
Som et apropos til Torleif Lindtveits artikkel om elektriske biler (side 8 i dette nummer av GAMMELBIL-POSTEN) lar vi denne gang LOHNER-PORSCHÉ være "månedens veteran".

Porsche startet sin karriere i Wien. Han konstruerte en bil for Jacob Lohner i 1898- og få visste vel da hvilket geni som egentlig laget bilen.

En bensinmotor trakk en generator som igjen leverte strøm til fire elektromotorer, - en til hvert hjul.

For ytterligere detaljer viser vi til Lindtveits interessante artikkel.

månedens veteran:

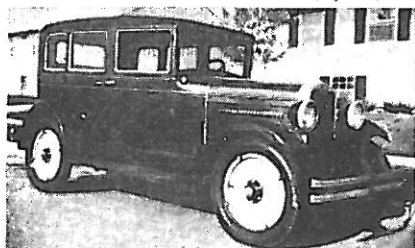


1903 • LOHNER-PORSCHÉ • TONNEAU

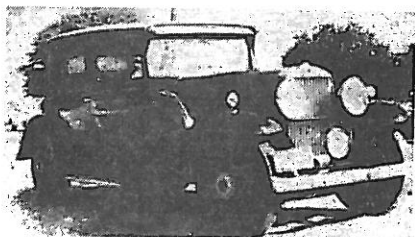


"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN" ER 2 ÅR.

Det ville antagelig vært en alvorlig "unnlatelsessynd" dersom vi hadde forbigått i taushet det faktum at vår kjære klubb nylig har rundet 2 år. Etersom 2 år jo egentlig ikke er noe stort jubileum, ble da heller ikke dagen markert med noen festivitas, men vi synes så absolutt at det bør nevnes at det var den 18. oktober for to år siden at de 12 gammelbilinteresserte menn som da var samlet til møte på G.I.F.'s klubbhus på Åskollen skapte grunnlaget for det som idag er MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN". Lite ante man vel dengang om den utvikling denne spede begynnelse skulle føre til. Vi er ubeskjedne nok til å gratulere oss selv med dagen.....!



Chevrolet 1928,
4-dørs sedan



Cadillac V-8 1930
brougham

Neste møte:

Joda, det blir møte neste måned også, så vi treffes altså igjen
TIRSDAG 3. DESEMBER KL.19.00.
....vel mött!

Vi LEVERER
SNITTER KOLDBORD
OG MIDDAGER
til alle anledninger
RUNDTOM KAFETERIA
Tlf 81 80 68



COACH TRIMMERS
HOODS, TONNEAUS, SIDE SCREENS, ETC.
ALL TAILORED TO YOUR
CAR BY EXPERIENCED STAFF.
FREE LISTS ON REQUEST.

BETTAGO TO BETTERIDGE

Robert Betteridge & Co. Ltd., 29 Queensgate
Place Mews, London, SW7. Tel: 01-584-5661.

DE VIKTIGSTE REKORDER.

En oversikt over hvorledes den absolutte hastighetsrekorde for kjøretøyer har utviklet seg. (Målt med flyvende start over 1 km eller 1 eng. mil.)

År:	Kjører:	Startsted:	Kjøretøy:	Hastighet km/h
1898	Chasseloup-Laubat	Acheres	Jeantaud (elektrisk)	63,15
1899	Jenatzy	Acheres	Jenatzy (elektrisk)	105,88
1902	Serpollet	Nice	Serpollet (damp)	120,80
1902	Vanderbilt	Ablis	Mors	122,45
1902	Fournier	Dourdan	Mors	123,28
1902	Augieres	Dourdan	Mors 60 hk.	124,14
1903	Duray	Ostende	Gobron-Brillie	134,33
1903	Duray	Dourdan	Gobron-Brillie	136,36
1904	Ford	Lake St. Clair	Ford 999	147,04
1904	Vanderbilt	Daytona Beach	Mercedes 90 hk.	148,54
1904	Rigolly	Nice	Gobron-Brillie	152,54
1904	de Caters	Ostende	Mercedes	156,52
1904	Rigolly	Ostende	Gobron-Brillie	166,66
1904	Barras	Ostende	Darracq	168,22
1905	Mac Donald	Daytona Beach	Napier	168,42
1905	Hemery	Arles-Salon	Darracq 200 hk	176,47
1906	Marriot	Daytona Beach	Stanley (damp)	195,65
1909	Hemery	Brookland	Benz 200 hk	202,15
1910	Oldfield	Daytona Beach	Benz 200 hk	211,94
1922	Lee Guinness	Brookland	Sunbeam	215,25
1924	Thomas	Arpajon	Delage	230,63
1924	Eldridge	Arpajon	Fiat	234,99
1924	Campbell	Pendine Sand	Sunbeam	235,22
1925	Campbell	Pendine Sand	Sunbeam	242,80
1926	Segrave	Southport	Sunbeam	245,15
1926	Thomas	Pendine Sand	Thomas Special	272,46
1926	Thomas	Pendine Sand	Thomas Special	275,23
1927	Campbell	Pendine Sand	Napier-Campbell	281,45
1927	Segrave	Daytona Beach	Sunbeam	327,98
1928	Campbell	Daytona Beach	Napier-Campbell	333,06
1928	Keech	Daytona Beach	White-Triplex	334,02
1929	Segrave	Daytona Beach	Napier-Lion	372,34
1931	Campbell	Daytona Beach	Napier-C. (Blue Bird)	396,04
1932	Campbell	Daytona Beach	Napier-C. (Blue Bird)	408,72
1933	Campbell	Daytona Beach	Campbell Special	438,49
1935	Campbell	Daytona Beach	Campbell Special	445,49
1935	Campbell	Salt Lake	Campbell Special	494,62
1937	Eyston	Salt Lake	Thunderbolt	502,10
1938	Eyston	Salt Lake	Thunderbolt	556,00
1938	Cobb	Salt Lake	Railton	563,00
1938	Eyston	Salt Lake	Thunderbolt	575,34
1939	Cobb	Salt Lake	Napier Railton	593,49
1947	Cobb	Salt Lake	Railton Special	634,70

-er det noen som vet hva hastighetsrekorden er idag?

Tabellen ovenfor har vi funnet i boken BILENS HISTORIE av Per Gretland, utgitt av KONGELIG NORSK AUTOMOBILKLUBB, OSLO i 1951.)

NYTRYCKT MÄRKESLITTERATUR:

Försäljningskataloger & broschyrer:

ALFA ROMEO 6c 2500 Serie 2Skr	7:-
BENTLEY 1928.....	35:-
BRUSH 1911.....	7:-
BUICK 1922, all models.....	10.50
" 1924, 4- & 6-cyl. models....	17.50
" 1932, 60-80-90.....	24.50
" 1940, Limited.....	7.-
CADILLAC 1904.....	7.-
" 1910.....	38.50
CHEVROLET 1918, model "D" V-8.....	7.-
" 1923-24.....	7.-
" 1930, poster.....	10,50
" 1931, small catalog.....	7.-
" " , large "	10.50
" 1932.....	14,-
" 1933.....	17.50
" 1934.....	10.50
" Standard Models 1935....	7.-
" Master Models 1935.....	10.50
" 1938.....	17.50
" 1939.....	17.50
" 1940.....	17.50
" 1941.....	17.50
" Corvette Prototype 1953.	14.-
" " 1953.....	14.-
" " 1954.....	14.-
" " 1955 V8 195 hp.	14.-
" " 1957 Fuel inj..	14.-
CHRYSLER 1933 & 1935,data sheet (incl. Plymouth 1933,-35 & -36).....	14.-
CORD 810/812.....	14.-
EMF "30" & FLANDERS "20".....	7.-
FERRARI Yearbook 1949.....	31.50
FORD 1903.....	8.75
" 1905 Model B & C	8.75
" 1906 " F & K	14.-
" 1907 " K	8.75
" " " R	8.75
" 1909 " T	14.-
" Model T Advance Catalog.....	7.-
" 1911 Model T	7.-
" 1912 " T	8.75
" " Model T Delivery Car... 7.-	
" 1913 Model T	12.25
" 1915 " T	12.25
" 1916-17 Model T	14.-
" 1917 " T	17.50
" 1919 " T	12.25
" Tools Catalog (K.R.Wilson)1926	24.50
" 1929 Model A "The New Ford".	63.-
" 1928-29 Accessories.....	10.50
" 1928 Light Commercials.....	10.50
" 1930-31, large catalog(Mod.A)	35.-
" 1931 Model A, folder.....	8.75
" 1931-32 K.R.V. Service Station Equipment for Ford Dealers....	21.-
" 1932-37 V8 Commercials&Trucks	28.-

FORD 1938 V8.poster.....	Skr	13,75
" 1932 V8 catalog.....		33.75
" 1933 Commercials.....		14.-
" 1933 Truck & Commerciala Cars Sa- les Folder For Brewing Industries		14.-
" 1934 V8.....		22.75
" " Commercials		8.75
" 1936 V8.....		7.-
" " , all models.....		21.-
" " Commercials.....		15.75
" 1938-41, Comm. & Trucks..		28.-
" 1940 V8.....		10.50
" 1955 Thunderbird.....		7.-
" 1957 "		7.-
ISOTTA-FRASCHINI 8C Monterosa.		7.-
LINCOLN 7-pass.Touring Car 1929		14.-
" -ZEPHYR V-12 1940.....		10.50
LOCOMOBILE 1903.....		7.-
MARMON "34".....		7.-
MASERATI 6c 1500 & 8c 3000....		7.-
MERCEDES-BENZ Model "S" 1927..		7.-
MERCER 1911		36.75
" 6-cyl. Series 6.....		7.-
MERCURY 1939		14.-
METZ "25" 1916.....		7.-
MILLER 1927.....		7.-
OLDSMOBILE 1904.....		7.-
" 1924.....		10.50
OWEN MAGNETIC 1915-16.....		7.-
PACKARD "38" 1913.....		35.-
" 1926 & 1927.....		14.-
" "6" & "120" 1937.....		10.50
PIERCE-ARROW 38&40 hp 1919....		7.-
RAYFIELD Cyclecar 1914.....		7.-
RENAULT 13-litre 1906,poster..		28.-
REO 1908		7.-
ROLLS-ROYCE 1974		17.50
" " 1910/11.....		210.-
" " Silver Ghost 1911, poster.....		28.-
SEARS Motor Buggy 1909-12.....		28.-
STANLEY Steamer 1908.....		7.-
" " 1913.....		7.-
" " 1920.....		7.-
STUDEBAKER Electric 1902.....		28.-
STUTZ Model "E" 1914.....		7.-
THOMAS "New York to Paris" 1908		10.50
TUCKER "Torpedo" 1948.....		7.-
WHITE "Factory Bulletin" 1903.		7.-
" 1907 & 1908.....		7.-
" 1910.....		7.-
WOLVERINE "The Chainless".....		7.-

+++++

Instruktionsböcker:

AUSTIN "7" 1933.....	21.-
" "7" 1935.....	21.-

(forts. neste side!)

A N N O N S E R

BENTLEY 3½-litre	175.-	PACKARD "30B" & "18" 1909.....	10.50
" 4.1/4-litre.....	175.-	" " "526" & "533" 1928.....	28.-
" Mark VI	175.-	PIERCE-ARROW Straight 8 1929....	105.-
" Model R	175.-	" " " " 8 1933.....	35.-
" " S	175.-	PIERCE "Great Arrow" 1907.....	35.-
" " S2	175.-	PLYMOUTH 1934	35.-
" " S3	175.-	RELIANT Regal 1952-67	21.-
" " T	175.-	REO 2-cyl. 1905-10	7.-
BRISCOE 4-38 & 8-38 1916	14.-	ROCKNE Model 75 1931	17.50
CADILLAC 1903-08	105.-	ROLLS-ROYCE "20"	175.-
" 1914	10.50	" " "20/25"	175.-
" 1940	59.50	" " "25/30"	175.-
" 1941	59.50	" " "Wraith"	175.-
CHEVROLET 1925-26	28.-	" " "Phantom I".....	175.-
" 1927	28.-	" " "Phantom II".....	175.-
" 1928	28.-	" " "Phantom III".....	175.-
" 1929	28.-	" " "Phantom V"	175.-
" 1931	28.-	" " Silver Wraith.....	175.-
" 1932	28.-	" " " Dawn.....	175.-
" 1936	21.-	" " " Cloud.....	175.-
" 1937 Master de Luxe.	21.-	" " " " II.....	175.-
" 1939	28.-	" " " " III.....	175.-
CHRYSLER Airflow 8 1935	24.50	" " " Shadow.....	175.-
CORD L-29	10.50	STANLEY Steamer 1908.....	17.50
" 810/812	7.-	STUDEBAKER Dictator 8 1931.....	28.-
DODGE 1918/24	24.50	VOLKSWAGEN Typ 82 Kübelwagen	
" 1934	35.-	1939-45.....	49.-
FORD 1909-15 Model T	8.75	" 1954-73.....	35.-
" 1915-25 " T	10.50	+ + + + + + + + + + +	
" 1926-27 " T	17.50	<u>Reservdelskataloger:</u>	
" 1928-31 " A	10.50	AUSTIN "7" 1936.....	21.-
" 1932-34 " B 4-cyl...	17.50	CHEVROLET 490 & Superior 1916-24	56.-
" 1932-33 V8	17.50	" " "FB" 1919-22.....	24.50
" 1932-55 6&V8 (by Clymer).	21.-	FORD 1903-51 + Thunderbird 54-57	7.-
" 1934	12.25	" 1928-32 4-cyl. & V8.....	15.75
" 1935-36	17.50	" 1928-37 Chassis.....	42.-
" 1946	14.-	" 1909-15 Price List.....	10.50
" 1947	14.-	" 1921 Model T	10.50
" 1948	14.-	" 1923-27 engine & chassis...	10.50
" 1949-50 Series F Trucks..	15.75	" 1923, Body Parts.....	10.50
" 1950	14.-	" 1927, cars & trucks.....	15.75
" 1951	14.-	" 1928, A & AA, engine & chassis	15.75
" 1955 Thunderbird	21.-	" 1928-31, body parts.....	42.-
" 1956 "	21.-	" 1932, Model B, body parts..	17.50
" 1957 "	21.-	" 1933-34, " " ..	21.-
LAMBORGHINI Espada.....	63.-	" 1935-36, " " ..	24.50
" Jarama	63.-	" 1937-48, " " ..	28.-
LA SALLE 1932	70.-	" 1938-41, chassis(incl.Mercury)	42.-
MASERATI 1926-58	28.-	" 1939-40, body parts.....	28.-
MAXWELL 1909-11	7.-	" 1939-40 Thunderbird.....	28.-
METROPOLITAN 1954-62	21.-	HUPMOBILE Model 20.....	36.75
MG "L" Magna 1934	77.-	MERCURY 1938-41, chassis(incl.Ford)	42.-
" "N" Midget	77.-	MG "PA" & "PB".....	35.-
" "J" Midget	77.-	" "L" Magna 1934.....	35.-
" "P" & "BB" Midget	77.-	" "J" Midget.....	35.-
" "TC" Midget	75.-	PACKARD 1948-54.....	196.-
" "MGB"	70.-	STUDEBAKER 6-cyl.1928-40, chassis	112.-
MORGAN 4/4	21.-	" " 8-cyl.1929-40, "	98.-
" +8	21.-	(forts.neste side!)	
" 3-wheeler 1909-51	24.50		

A N N O N S E R

STUDEBAKER	Master 1929-40, body...	56.-	STUDEBAKER	1959-64, chassis..	105.-
"	1951-52, body parts....	59.50			

Samtliga priser i svenska kronor inkl. frakt. Likvid : Till postgirokontoret i Stockholm, check eller rekommenderat brev.

Postgirokonto SIXTEN PETTERSSON,
nr.76 27 70-6. box 9757, S-871 00 HÄRNÖSAND, Sverige.

DELAR FINNES TILL FÖLJANDE AUTOMOBILER:

AUSTIN A30 "Seven", A40 "Devon", A40 "Somerset" och A70 "Hampshire"; BORGWARD Isabella 1954-57; CHEVROLET "CC" 7-sits 1933; CHEVROLET lastbil 1938/39; CHEVROLET 1939, 1946, 1951, 1953 och 1954; DKW F.8; FIAT 500C, 600 och 1100 Special; FORD Anglia & Prefect 1939-53 + Popular 1954-59; FORD Skyliner 1954; GUTBROD Superior 1949-54; HILLMAN Minx -51; IFA F.8; MORRIS Minor 1000; OPEL Olympia 1938-52; OPEL Kapitän 1939-55; RENAULT 4CV & Dauphine Gordini; ROVER 75 1950-54; SAAB 93B & 96; SIMCA=VEDETTE; SKODA 1200; STUDEBAKER 1928, 1954; VAUXHALL 6-cyl. 1952-56; VW 1938-60; VOLVO PV 53-56 1939-47; VOLVO PV 444/PV 544/Amazon 1956-61.

Enstaka delar:

AERO-MINOR 1951: Grill.
AUSTIN A 125: Askkoppar.
CHEVROLET ca. 1925-28: Framaxel m. hjul.
" 1955: "Grill" t. instr.panel.
CITROEN A.7 1934-40: Grill.
DODGE 1946-48: Emblem t. huv o. baklucka.
" 1953: Kardanaxel, blinkerglas m. sarg.
FORD Pilot V8: Handbromsspak.
" Consul 50-56: Huv, lister.
" Zephyr 50-56: Kylarembem.
" " 62-66: Låsknappar t. dörrar.
" Taunus 12/15M 52-59: Värmeelement m. reglage, navkapslar.
HUDSON 1948-49: Navkapsel.
JOWETT Javelin: Navkapsel, fot t. backspegel.
LANCHESTER Leda: Ett par navkapslar.
LLOYD LP400: Insp.lucka till vevhus.
MERCEDES-BENZ 170Va: Baklucka.
LA SALLE 1931: Ett par bakdörrar, strålkastare.
MESSERSCHMITT KR200: Bing förgasare.
MG Magnette 54-59: Navkapsel.
MORRIS "8" 35-38: Kylarsarg + emblem.
" Oxford 54-56: Motor t. vindrute-torkare, fläktmotor t. värmeelement.
OPEL Rekord 61-63: Navkapslar.

PANHARD Dyna 54-59: Strålkastare, nav=
PLYMOUTH 1941-48: Navkapslar. kapsel.
RENAULT 4CV: Växellåda m. bakvägn, fälg, topplock, m. fläkt, navkapsel, blinkreglage.
RENAULT Fregate Amiral: Navkapsel.
ROVER 75&60: 1948-49: Emblem, navkapsel.
SIMCA 9 Aronde 52-55: Bakdörrar.
SINGER SML500 53-54: Singer-emblem.
STUDEBAKER 1928: 4-d.kaross, ratt, mm.
VW Kleinbuss & Skåp: Navkapslar, mm.
VOLVO PV 51/52 1936-38: Navkapslar.
WOLSELEY "8" 1940-48: Ventilåpa.

FÖRGASARE:

CARTER W-1	SKr	85.-
" WA-1 (obet.defekt)...		45.-
" WA-1 (1-154)		95.-
" W-0 (146-94) (obet.def.)		45.-
BING (t. Messerschmitt 200)		45.-
SOLEX -?-, defekt		20.-
" 30 FAI/LC 50		45.-
STROMBERG-ZENITH DEVA-42...		115.-
ZENITH -?- (fransktillv.)..		55.-
" 30V 16-9		80.-

Bensinpumpar (AC m.fl.), vattenpumpar samt lösa silkoppar (AC) finnes även.

SIXTEN PETTERSSON,
box 9757, S-871 00 HÄRNÖSAND, Sverige. Postgirokonto nr. 76 27 70-6.

ALLT FRÅN HELA BILAR TILL MINSTA TIDNINGSKLIPP SÖKES BETR. FÖLJANDE BILAR:

ADLER "Autobahn" 1937-40	BMW 340/2 1946-51
ALLARD K.3 Touring 1953-57	BORGWARD Hansa 1500 "Rennspört"-1951-55
" Monte Carlo Saloon 1953-57	" " 1800 Sportsaloon 1949-51
" Safari Estate Car 1954-57	" " 2300 1939-41
AMILCAR Compound 1938-40	" " 2400 Sportsaloon 1952-56
AUSTRO-TATRA Typ 57 1934-48	

(FORTS. NESTE SIDE!)

A N N O N S E R

BERLIET 9CV "Dauphine" 1938-39
 BIRNADET 1947-50
 BRISTOL 400/401/402/403/404/405 1946-58
 BUCCIALI 1925-33
 BUGATTI Typ 57 1934-40
 BURNEY 1928-33
 BUTZ "400" 1934
 CHENARD-WALCKER 9CV "Tank" 1927-35
 " " Aigle 8 1938-46
 CROSLY 1939-52
 CROSSLEY-BURNEY 1934-35
 DAVIS 3-wheeler 1946-49
 DELAUNAY-BELLEVILLE R.16 1936-50
 DOIO 1948
 DUBONNET 1933-36
 DYNA-VERITAS 1950-52
 EAW 340/2 1951-52 & 340/8 1953-56
 FAURE "Electra" 1941-47
 FEND 1948-53
 FIAT 508S "1100" Torpedo 1939-45
 " 1100 S 1947-52
 GATSO 1948-50
 GOLIATH "Pionier" 1931-33
 " GP700 "Rennsport" Coupe 1951-55
 GRAHAM 1937-42
 GREGOIRE 1945-56
 GUTBROD "Superior" 1949-54
 HANOMAG 1,3 liter 32PS 1939-40
 " "Sturm" 1937-41
 " "Partner" 1952-53
 HEALEY 1946-54
 HERCULES 1932-33
 HOTCHKISS-GREGOIRE 1951-56
 HUPMOBILE Skylark 1939-41
 IMPERIA "750" 1935
 " TA-8 1946-49
 J.A.G. 1950-56
 JAWA 1934-40
 JOWETT "Jupiter" 1950-54
 JULIEN 1946-49
 KAISER 1935
 LAGONDA 2,6 litre 1947-52
 LANCHESTER Leda 1952-54
 " Dauphine 1953-54
 LORRAINE-TATRA
 MARATHON 1954-56
 MAYBACH-ZEPPELIN V-12 "Spohn" 1933-34

MUNTZ JET 1951-55
 NASH "Airflyte" 1949-51
 NASH-HEALEY 1951-54
 NESSELDORF 1897-1923
 PANHARD "Dynamic" 1936-40
 " "Dyna Junior" 1953-56
 PEUGEOT 301/302/402/Dar'1 Mat 1934-40
 PIERCE "Silver Arrow" 1933-34
 PLAYBOY 1946-52
 PRAGA 1904-47
 RALEIGH 1933-36
 ROLLFIX "200" 1933-36
 ROSENGART "Sagaie" 1954-56
 ROVIN 1926-29 och 1946-59
 RYTECRAFT "Scootcar" 1934-47
 RÖHR "Junior" 1932-35
 SIATA 208S 1952-57
 SIMCA "6" 1949-51
 STANDARD "Superior" 1933-39
 STELA Typ RCA 1942-44
 STEYR Typ 50 & 55 1936-40
 STOEWER "Greiff Junior" 1936-39
 TATRA 1924-74
 TRACTION AERIENNE 1921-27
 TROLL "700" 1957
 TUCKER "Torpedo" 1946-50
 VERITAS 1948-53
 VOISIN 1920-40
 WALTER
 WIKOV "Strömlinjesedan" 1931-?
 WILSON 1935-36
 Z typ Z6 1936-40
 ZIL-111 "Moskva" 1957-58
 ZIS-101/102/110/112 1936-56

Delar, litteratur, etc. sökes till:

ARMSTRONG-SIDDELEY 1946-54
 AERO-MINOR 615 Serie II 1951
 ADLER Trumpf Junior 1938-40
 CHEVROLET 2103 1953
 MONARK 98 cc mc
 TRIUMPH 350 cc mc ca 1945
 REX-VILLIERS 98 cc 1937
 NYMANS 38 cc 1951 (=NV)
 SUNBEAM Sport Mk III 1956
 TATRAPLAN 1952

+ Bil- och mc-broschyrer och kataloger KÖPES - BYTES - SÄLJES ! +

SIXTEN PETERSSON,
 box 9757, S-871 00 HÄRNÖSAND, Sverige. Postgirokonto nr. 76 27 70-6.

XX

JEG SØKER:
 Sidevogn (helst venstremontert) til DKW
 350 ccm. motorsykkel 1941-modell.
 FRODE HOLM,
 3413 Tronstad. tlf. arb. 83 30 15
 (kl. 7.00-16.00)

TILSALGS:
 CHEVROLET 1937 4-dørs. Registrert og
 i daglig drift, god stand.
 SVENN ENGELUND,
 tlf. kontor 86 22 32, priv. 20 66 10

- A N N O N S E R -

4 kompl. piggdekk på felg til VW 1970= mod. (bredfelger) tilsalgs.

Gustav Wilhelmsen,
c/o RUNDTOM KAFETERIA, DRAMMEN
tlf. 81 80 68

SELGES:

1934-modell CHEVROLET 1000-kilos lastebil. Prisantydning 500 kroner.

Roar Sørensen,
Tors vei 40a, 3000 DRAMMEN

Problem med magneten? Jeg har et godt utvalg av 2-, 4- og 6-cyl. magneter og kan kanskje hjelpe deg.

Ingar Evensen,
Tomtegt. 16, 3000 DRAMMEN.
tlf. 83 30 15

KJØPES:

Deler til FIAT last eller buss 1910-16. Dekk 17 x 4½ (1 stk.)

"Bosch" lykter m/flatt glass (2 stk.)
Fremre støtfanger til FORD V8 1932.

SELGES:

FORD Business Coupe 1947

OPEL varevogn 1939

Arild Karlsen,
3420 LIERSKOGEN (tlf. 84 71 39)

TILSALGS:

"PEERLESS" 1929-mod. sedan "delevrak" m/6-cyl. motor selges innenlands så fort som mulig.

Svein Lund,
Blessomveien 44,
1700 SARPSBORG.

TILSALGS/BYTTES:

2 bakdører og 1 fordør til lukket amerikansk bil (sent 20-tall), trolig DODGE 1928 (kr.50,- for alle)

1 kardang m/tre-ekehjul (trolig Studebaker ell. Nash) (kr.50,-)

3 felger + 1 dekk m/slange til CITROEN 11-Sport 1939 (kr.60,-)

Diverse brukte coiler, (kr.10 pr.stk)

Til FORD V8 1937:

Dynamo med vifte, kr.30,-

1 pen navkapsel merket V8, kr.15,-

Kompl. håndtak f/panseret, kr.15,-

1 helt ny coil (bakelitt) 6 v., kr.30,-

= ER INTR. I BYTTEFORSLAG!

Øivind Langeland,
postboks 1081,
3001 DRAMMEN.

KJØPES: Til ESSEX Super Six 1929 søker jeg FORGASSER, RADIATOR og SAMTLIGE LYKTER.

Gunnar Kristiansen,
Åsen, 3050 MJØNDALEN.

TILSALGS:

MORRIS "Van" 1934-mod. med liten lasteplan selges snarest, helst til norsk kjøper.

STENES BILOPPHUGGERI,
1640 RÅDE. tlf. 032/ 74290.

KJØPES:

Styre og elektr. lykt til INDIAN -26. Frontlykter, dashboard, ratt (event. også rattstamme), frontruteramme til åpen CHRYSLER 1926/27.

BYTTES:

Ford "Escort" 1970 m/ ny Lotus-motor byttes i veteranbil, helst åpen.

-henv. ODDLEIF KVÅLSETH,
Myrabakken, 3022 SOLBERGELVA.

Til CHEVROLET åpen (Touring Sport) 1926 søkes: MOTORPANSER, TORPEDO MED INSTRUMENTER, FRONTRUTE, DØRER, FOR- OG BAKSKJERMER.

Til ESSEX Super Six søkes: BAKSTUSS MED BAKDØRENE, OG PARKLYKTENE PÅ TORPEDOEN. Modellen er 1926.

-I bytte eller salg haes: ESSEX karosseri, antagelig 1931, med skjermmer. Kan skaffe noe deler til BUICK 1927. Motordeler, radiator, forstilling, forskjermmer, torpedo (lukket mod.) defekt bakstuss med hjul.

Hans Øye,
3540 NESBYEN.

SØKES:

Til AUDI "920" 3,2 ltr. Gläser-cabriolet-: Støtfangere, navkapsler, baklampeglass, termostat for automatisk radiator-jalousi.

Øivind Langeland,
box 1081, 3001 DRAMMEN.

ØNSKES KJØPT:

Hjulkapsler og selvstarter til DE SOTO '36-37 mod. kjøpes, samt alt i gamle radiatorfigurer og gamle reklameskilt, gjerne emaljerte.

For en kamerat søkes bakre støtfanger til 1932 FORD V8, samt grill til FORD V8 1937-modell.

Jan M. Glemminge,
Rekustadveien, Rolvsøy,
1720 GREÅKER.

Hvad er forskjellen?



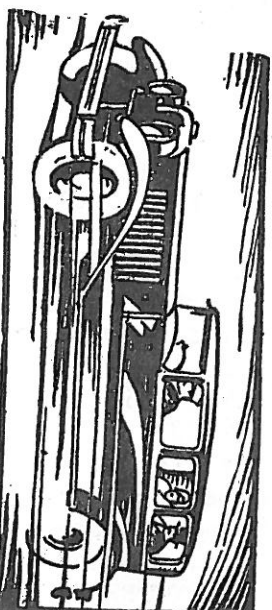
Det er et stort sprang

mellem viltmannens rått sammentømrede kjerre, trukket av vilde hester — og den moderne automobil. Hans største besvær var smøringsproblemet, som dikteren lar ham løse ved at kvinnen under den vilje kjørsel heller vann på de ophetede aksler og hjulnav.

Biisten av idag

har intet smøringsproblem, hvis han blott følger de 609 motorfabrikanter, der anbefaler Gargoyle Mobiloil.

Bruk alltid **GARGOYLE MOBIL OIL** ikke bare «Olje», torskjellen vil vise sig i færre reparasjoner.



La fagmannen,

som selger Gargoyle Mobiloil, regelmessig besøge smøring og utskifting av olje på Deres bil. Derved reduseres Deres reparasjonsutgifter til et minimum, og bilens levetid forlenges.

Det er situasje

og reparasjoner som teller i årsregnskapet, ikke prisen på en liter olje. Oljen representerer kun 2 til 3 % av samtlige utgifter - derfor betaler det sig ikke å bruke annet enn det beste.

NORSK VACUUM OIL COMPANY A/S

Forhandler i Drammen: **Harald Ibsens Autoforretning, Jernbanegt. 8. Telef. 487 k.**