

9 / 1978



# motor

## HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

## THE SURVIVORS

I vår omtale av bokserien "The Survivors" i forrige nummer av MOTORHISTORIFEREN fremgikk det dessverre ikke at medlemmer av MHK-DRAMMEN kan kjøpe bøkene til en spesiell medlemspris. Olaf Erenius ber oss formidle dette til medlemmene, hvilket vi herved gjør -:

Spesialpris for MHK-medlemmer:

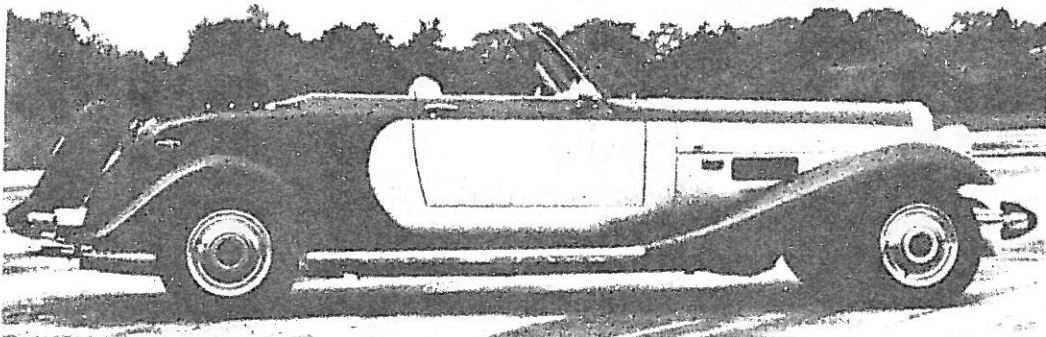
HELE BOKSERIEN i sølv kr. 500,-

— " — " — i skinn kr. 600,-

Pr. bind enkeltvis kr. 130,- og 160,-

-og bøkene kan bestilles fra nedenstående adresse:

**CRIMEX** BOX 258 - 3101 TØNSBERG



???

Bilen på bildet ovenfor er av relativt ukjent merke, og nå gir vi leserne muligheten til å teste sine kunnskaper. Dersom noen virkelig er istand til å si hvilket merke og årsmodell denne bilen er, vil vi påstå det er ualminnelig godt gjort... Vi kan røpe at den ble levert med to forskjellige motorene, på henholdsvis 4235 og 5343 ccm, og den var god for drøyt 200 km/t. De som ikke klarer å gjette svaret, får heller få lov å "kikke". Det finnes nemlig nærmere omtale på **side 16**

### STATSBUDSJETTET

## Støtte til tre dampveteraner

Tilstrømning til tross, tre veteraner kan regne med en bevilgningssøknings på 25 000 kroner neste år. Det gjelder dampskipene «Kysten», «Børoyssund» og «Skrubladner» som ialt får seg tildelt 175 000 i tilskudd.

Et utvalg under Norsk Kulturråd har vurdert hvem som skal støtte vedlikehold og drift av objekter med historisk interesse. I påvente av en avklaring, har departementet foreslått bevilgning til de tre båtene også i 1979.

(Red's kommentar: "Objekter med historisk interesse", - er ikke det nettopp hva vi stiller med...?)

## FORSIDEN

Det har som kjent vært regjeringsskifte i MHK-DRAMMEN, og det innebærer en viss forandring i klubbens styre. Ikke nødvendigvis bare nye fjes, da jo ikke alle styrerepresentantene var på valg i år. Vi nøler imidlertid ikke med å bringe bilde av det nye styret, og vi ser fra venstre: Oddleif Ivålseth (styremedl. 2), Erling Thorbeck (nestformann), Finn Torgersen (sekretær), Alf Bryhn jr. (formann), Tore Woldstad (styremedlem 1), og Finn Bryhn (kasserer). FOTO: Ö.Langeland.

# motor

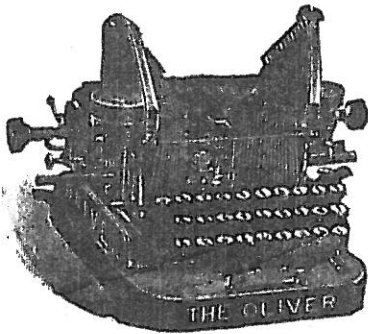
## HISTORIKEREN

Organ for  
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

Redaktør: Øivind Langeland

POSTADRESSE:

"Motorhistorikeren", postboks 1081, 3001 DRAMMEN.



Så er vi da definitivt gått inn i vinterhalvåret. Gjenta- te ganger har vi registrert de årvisse og utvilsomme bevis på at vinteren ligger på lur, så som at kvelden kommer stadig tidligere snikende, og en og annen minusgrad er på besøk i natte- og morgentimene. Noen steder har man allerede hatt kontakt med den første snøen. Dermed er det bare å se det utrivelige faktum i øynene at vi har innledet innendørs- sesongen, som forresten kan ha mye godt i seg, om man inn- retter seg deretter.

Vinteren er på mange måter en lei tid for dem som steller med veteran-kjøretøyer. De som har et brukbart lokale med noenlunde plass, lys og varme er det jo forsåvidt ikke noe synd på, de kan "mekke" seg gjennom vinteren og dyrke hobbyen noenlunde upåvirket av det barske nordiske klima. Da er det atskillig verre for dem som må nøye seg med en trang, mørk og kald garasje eller et skarve uthus til sin kjære gamling; for dem er det ikke særlig realistisk å forvente de store resultater på området restaurering i vinterhalvåret. Selvsagt går det an å demontere mindre gjenstander og ta dem med inn i varmen, men det er jo måte på hva man kan utføre på kjøkkenbordet også.

Nei, vinteren er en ufyselig årstid, ikke bare for oss motorhistorikere, men i det store og hele. For mange er den en lang ventetid på vår og sommer; det gjelder å finne på noe å fylle ventetiden med. Vi har forresten et -etter vår mening godt- forslag til å korte ventetiden med, og forslaget stilles gratis til disposisjon: Hjelp redaktøren med stoff til avisen; da skal du ikke mangle fritidssysler.... Alt stoff som omhandler hobbyen er velkommen, enten det er teknisk stoff, fotografier fra nåtid og fortid, avisutklipp, oversatte artikler fra utenlandske tidsskrifter, egne fortellinger om restaurering og/eller jakt etter biler/deler, tips og erfaringer, etc. etc.. Vi takker på forhånd.....

Ö.L.



STIFTET  
18. OKT. 1972

## Motorhistorisk Klubb - Drammen

POSTBOKS 2193. (STRØMSØ)

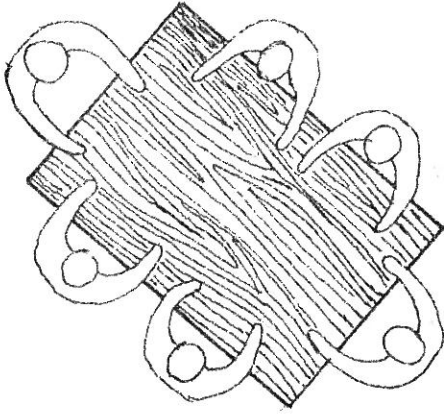
3001 DRAMMEN

- Postgirokonto 3 75 09 24 -

### STYRET:

FORMANN:	Alf Bryhn jr.,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD	tlf. -
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Østhellingsgata 14,	3000 DRAMMEN	tlf. 83 68 21
SEKRETÆR:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020 KROKSTADELVA	tlf. 82 62 40
KASSERER:	Finn Bryhn,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD	tlf. 83 26 80
STYREMEDLEM 1:	Tore Woldstad,	Loesmoen,	3300 HOKKSUND	tlf. 85 '20 66
STYREMEDLEM 2:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA	tlf. -

MEDLEMSKONTINGENT 1979: KR. 20,-



# møter

## GENERALFORSAMLINGEN 1978.

Den 3. oktober hadde rundt 50 medlemmer møtt fram til årets generalforsamling i HV-huset.

Etter et forsøk på "tjuvstart" ble møtet åpnet til fastsatt tid med noen velkomstord av formann Per Løken.

Så til saken:

På grunn av klubbens gode økonomi satte styret fram et forslag om å redusere årskontingenten til 20 kroner. Forslaget møtte ikke motstand, og ble vedtatt.

Så ble den vanlige rutinen fulgt etter først å ha valgt Per Gran-Henriksen til møte- dirigent.

Regnskapet ble godtatt uten innvendinger. Bare et par spørsmål som lot seg oppklare. Derpå ble det valg som følger:

Formann: ALF BRYHN (ny), Nestformann: ERLING THORBECK, Sekretær: FINN TØRGENSEN (ny), Kasserer: FINN BRYHN, Styremedlem 1: TORE WOLDSTAD (ny), Styremedlem 2: ØDLEIF KVÅL- SETH.

LØPSKOMITE: Kai Martinsen (form.), Leif Petersen, Roar Sørensen, Öiv. Langeland (res)

TEKN. KOMITE: Ragnvald Ödegård (form.), Jan Sandholt, Per Bergheim, Fridgeir Normann.

OPPSYNSMANN, LÅVEN: Per Gran-Henriksen. (gj.v.)

FEST- & ARR.KOMITE: Rolf V. Hansen (form.), Bjarne Traet, Roar Sørensen. (gj.v.)

MATERIALFORVALTER: Roar Sørensen. (gj.v.)

REVISORER: Gustav Wilhelmsen (gj.v.) Öivind Viker (ny)

PEDAKTÖR: Öivind Langeland (gj.v.)

VALGKOMITE: Per Løken (ny), Frode Holm (ny), Per Bergheim (ny)

.....

Valgkomiteen ble takket for god jobb, og en halv time etter åpning, ble årsmøtet he- vet.

Etterpå ble det overrakt blomster til vår alles vaktmester. Redaktören fikk gave fra klubben for god innsats og med håp om det samme fortsatt.

Det ble vist film fra Tönsberg-utstillingen ved Björn S. Nilsen (red's. kommentar: opptakene var gjort av red. med Björn's utlånte kamera, men p.g.a. for dårlige lysfor- hold i lokalet ble opptakene noe mørke. Vi "tar med oss mere lys" og kommer sterkere igjen ved en annen anledning.)

Så luftet den nyvalgte formannen noe av det han hadde håret på en stund, før det ble oppbrudd ved 10-tida.

(sekr.)

-----

# STYRET

Klubbens nye formann er forsvåddt ikke "ny" i våre kretser; han gjorde sin inntreden i MHK-DRAMMEN 3. januar 1973, og fungerte som klubbens formann i tre sammenhengende perioder (fra 1973 til 1976). Alf, som er salgsrepresentant (verktøy), er 48 år og bor på Spikkestad. Hans motorhistoriske interesse er preget av bil, og han deltar aktivt med sin 1934 Plymouth de Luxe sedan. Ellers er en åpen CHRYSLER under restaurering.

**formannen**  
ALF BRYHN JR.



**nestformannen**  
ERLING THORBECK

Nestformannen er 49 år, og bostatt på grensen mellom Drammen og Lier. Av profesjon er han selvstendig næringsdrivende innen området anleggsmaskindrift. Erling har vært med i MHK-DRAMMEN siden 1. november 1972, men hans interesse for "motorhistoriske objekter" daterer seg atskillig lenger tilbake, - han er nær sagt flasket opp midt oppi biler av ymse slag. Hans annet år som nestformann, -tidligere har han 2 år på baken som styremedlem. Kjoretøy: 1929 Essex Super Six roadster.

Vår nye sekretær er en av "de 12 pionerene" som stiftet klubben. Finn er 37 år; pølsemakermester og hjemmehørende i Krokstadelva. Har tidligere 2 år som styremedlem i MHK-DRAMMEN "på samvittigheten", og er vel kjent i veteranbilkretser for aktiv og hyppig deltagelse der noe skjer. Hans helrestaurerte 1925 Locomobile (nyreg. ivår) har mange beundrere, -ellers samler Finn deler til en Mathis fra ca. 1914.

**sekretæren**  
FINN TORGERSEN



**kassereren**  
FINN BRYHN

Kassereren ble gjenvalgt og går dermed inn i sitt annet år i denne funksjonen. Han har lagt bak seg 47 år av sitt liv, og har sitt daglige virke som ekspeditør i en jernvareforretning. Forøvrig bror av formannen, og hans nærmeste nabo på Spikkestad. Kom inn i miljøet i MHK-DRAMMEN onsdag 6. desember 1972, og har siden vært en trofast og interessert klubbtilhenger. "Debuterte" med nyrestaurert 1933 Essex Terraplane sedan ifjor sommer, og planer om annet senere..

Styremedlem 1 er et nytt fjes i styret, men veteran innen MHK-DRAMMEN. Han er en av "de 12" som stiftet klubben 18. oktober for seks år siden. Jan Tore er 35 og selvstendig næringsdrivende (sandforretning på V.Spone) og selger ifølge påstander sand til Sahara. Ivrig A-Ford-entusiast med nydelig 1930 Town Sedan, og nyeste tilskudd på bilfronten er en 1920 Hupmobile touring.

**styremedlem 1**  
JAN TORE WOLDSTAD



**styremedlem 2**  
ODDLEIF KVÅLSETH

Vårt styremedlem 2 deltar på andre året i styret. Han er murermester av profesjon og 35 år (men ifølge sin egen påstand "sprek som en 19-åring"). Oddleifs interesse peker markert i retning av motorsykkel, og hans mc-samling består f.t. av Henderson 1917 og Indian 1919 (registrert/restaurert) + "diverse" annet på gang. Videre mekker han innimellom på en 1926 CHRYSLER. Oddleif satte sine ben i våre klubblokaler for første gang den 6. desember 1972.

# DUESENBERG

til å gjøre store forretninger, men også til å utvikle og prøve mange nye motortyper, spesielt kraftige flymotorer.

De glemte heller ikke reklamens betydning. Under hele krigen sørget de for at annonser minnet folk om Duesenberg, helst da i en patriotisk forbindelse. Mest kjent ble slagordet: Duesenberg. The Power of the Hour.

Da krigen var over, solgte de motorfabrikken og dro rett ned til Indianapolis, hvor de bygget en ny bilfabrikk nærmest mulig sin elskede speedway-bane. I 1920 kom

■ ■ Like etter annen verdenskrig var det et omreisende tivoli i Amerika som skrotet av at for 10 cent kunne man få se «Hitlers bil». Publikum fant ingen grunn til å tvile på at det virkelig var Hitlers bil, og om naboen, som ikke hadde vært så heldig å få se den, trakk sannheten i tvil, fikk han straks et skråsikkert svar: «Umulig, det var jo en Duesenberg...!»

Denne historien viser hvilken oppfatning millioner av amerikanere hadde om Duesenberg. Den gang var det bare rikfolk som hadde noe som helst kjennskap til luksusbiler. Folk flest som hørte navnet tenkte bare at dette måtte være noe fra Tyskland.

Navnet var ganske riktig tysk, om ikke bilen selv. Fred Duesenberg ble født i Lippe i Tyskland i 1876, og kom som liten sammen med moren som var enke, og fem søsken til Amerika.

Duesenberg-barna vokste opp på en farm i Iowa, men Fred var bare interessert i mekanikk. I 1897 startet han sammen med broren August et firma, og to år etter var de berømt for sine racersykler som de tegnet og produserte selv. Men sykler var ikke nok for unge Fred. På denne tid begynte bilene å komme for alvor, og snart var han i lære på en bilfabrikk i Wisconsin.

Med finansiell støtte startet så han og broren sitt eget bilverksted, og i 1906 så den første Duesenberg lagens lys. Den het Mason og var en liten to-sylindret sak som kostet 1250 dollar. De 24 hestekreftene viste særlig sin styrke i oppoverbakke, og bakkekjøring var en populær sport dengang.

Fred elsket fart, og sammen med August begynte de på en racerbil om de håpet å få ferdig til det store Indianapolis-løpet. Bilen ble ferdig og var med på kvalifiseringsrunden, men den firesylindrede Duesenberg — den minste bilen som deltok — gikk i stykker under prøvekjøringen, så var det tilbake til tegnebrettet igjen.

Selv om bilene deres halte inn den store suksessen etter den andre i mange andre løp, var det fremdeles et stort Indianapolis-500 som Duesenberg-brødrene drømte om å vinne. Det skulle de ikke klare for i 1924.

Da Amerika kom med i første verdenskrig, ble Duesenberg regjeringens leverandør av marine-, luft- og traktormotorer. De holdt også Amerikas allierte med effektive generatorer fra sin nye fabrikk, og likeledes bygget de på lisens Bugattis 800 hk flymotorer.

Krigen ga i det hele tatt Duesenberg-brødrene muligheter ikke bare



den første Duesenberg Modell A med 8 OHC 183 c.i.d. motor og hydrauliske bremsere på alle fire hjul, begge deler noe helt nytt i amerikansk bilproduksjon. Publikums begeistring ble enda større da de vant et rally med en racerbil utstyrt med to 300 c.i.d. motorer. Gjennomsnittsfarten til Daytona Flats var 156,04 miles i timen.

Det var tydelig at de var mer interessert i racerbiler enn i salget av den store Modell A. Det ble produsert mindre enn hundre hvert år, og selv om bilen mekanisk sett lå langt foran sin tid, var ikke det nok til at den solgte seg selv. Utseendet måtte være på høyde med prestasjonene. Og Duesenberg var like firkantet og kjedelig som alle andre biler i 20-årene. Det vil si inntil Erret Lobban Cord dukket opp.

Erret Lobban Cord var en typisk forretningsmann fra 20-årene. Da han var 21 kunne han skryte av at han allerede flere ganger hadde tjent og tapt formuer på 50000 dollar. Etter en av sine vellykkede forretninger, kjøpte han seg inn i Auburn Automobile Co. som snart vokste til et imperium. I 1927 kjøpte han opp Duesenberg sammen med flere andre mindre fabrikker. Dette var et hell for Duesenberg-brødrene, for Cord så straks hvilket talent de hadde og fritok dem for alt administrativt arbeid. Heretter skulle deres oppgave være «å produsere den største, raskeste og kraftigste bil i verden». For Fred Duesenberg var dette som en drøm som ble til virkelighet.

Duesenbergs tekniske geni og Cords finanstalent passet godt sammen. Cord visste at Duesenberg måtte bli en suksess, og han hadde satt seg i hodet at de skulle slå ut både Rolls Royce, Isotta og Hispanos fra Europa.

Og ganske riktig. Da den nye Duesenberg J ble annonsert sent 1928 ble den møtt med spontan entusiasme fra det pengesterke publikum. Her var en bil som overgikk alle forventninger. Trimmet dobbel ORC 8-motor med 265 hk og fire ventiler pr. sylinder i stedet for de vanlige to. Nye aluminiumslegeringer, forkrommet nikkell og nye stållegeringer var tatt i bruk til de forskjellige delene.

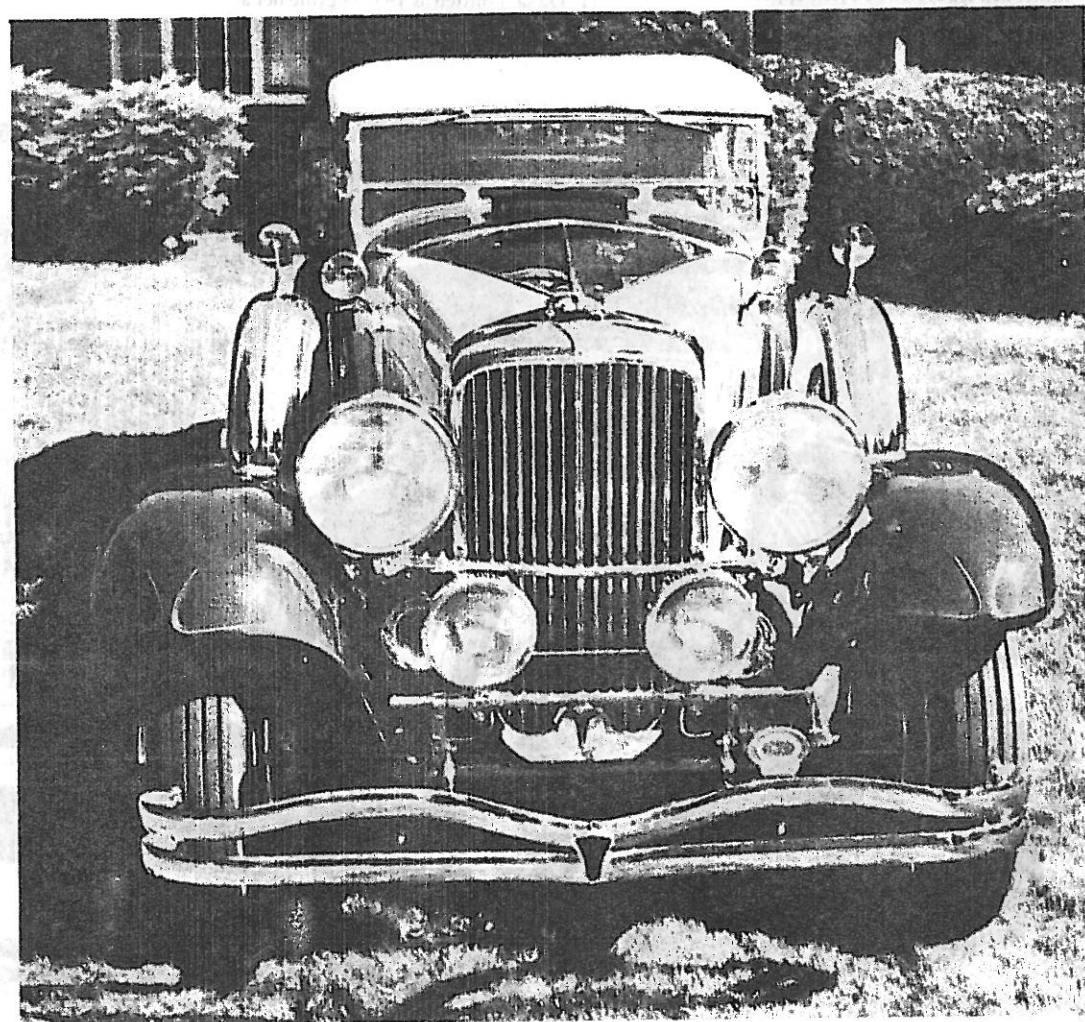
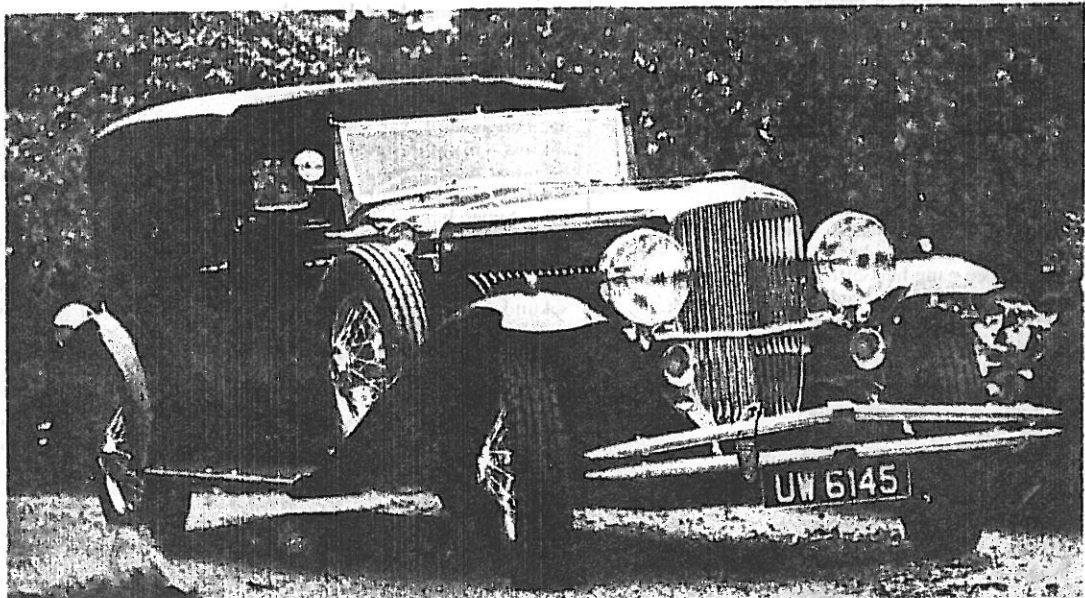
(Giret hadde tre hastigheter og var i stål mens kassen var i aluminium. En ny oppfinnelse gjorde det utrolig lett å gire fra annet til tredje og fra tredje ned i annet.)

Toppfart var 116 miles i timen, og den aksellererte fra 10 til 80 miles i timen på 22 sekunder. Det var imponerende, og få eller ingen biler kunne kjøre forbi den, unntatt kanskje en noe mindre Duesie-modell.

Inntet ble spart for å få en luksus innredning. Bare det fineste lær var bra nok til setene, og sjåføren satt overfor det best utstyrte dashboard som noen gang er laget. Instrumentene, i et panel av oksydet nikkell, inneholdt: Bremsetrykk, oljetrykk, ampèremeter, hastighetsmåler,

stoppeklokke, kilometermåler, bensinnmåler, temperaturmåler, barometer, og naturligvis starter, choke, tenning, samt varsellamper for oljeskift, smøring og batteri, — noe som ikke var vanlig den gang.

Motoren var montert på en chassis som er det sterkeste og stiveste som



noen gang er laget. Firehjuls hydrauliske bremses sørget for en effektiv stans av dette fabelaktige maskineriet.

Sa var det karosseriet. Her fantes ikke noe masseprodusert. De ble bestilt fra ikke mindre enn 14 forskjellige karosseribyggere. Duesenberg-fabrikken bestilte 380, mens 90 ble spesialbestilt av kundene selv. Det mest populære skal ha vært Murphy. 125 Duesies fikk Murphy-karosserier, slik som den fotograferte her, mens Willoughby ble nummer to med 50 biler. Rollston og Le Baron laget henholdsvis 44 og 33.

Den siste Duesenberg som ble bestilt til Maharajahen av Indore sies å ha hatt den beste design verden noen gang har sett. Virkelig en Rembrandt på hjul, i rødt og sort, tegnet av McNeil, den største designer hos Gurney Nutting. Kunstverket befinner seg ikke i India lenger, men på Ellenville Motormuseum i Amerika hvor det overstråler alle andre biler.

Andre europeiske designere laget også karosserier for Duesi-chassis. Den franske Franay f.eks. laget to. Den ene av disse er fremdeles i Amerika, men den andre som ble bygget for dronning Marie av Jugoslavia, er forsvunnet. Muligens befinner den seg et sted bak jernteppet. Enten nå den jugoslaviske kongefamilien tok den med seg da de

flyktet eller tyskerne tok den da de okkuperte landet. Det later til at interessen for veteranbiler er stigende i Sovjet. Man ser stadig fotos fra forskjellige rallies, så kanskje dukker den opp en vakker dag?

Det er sikkert mange europeere som ikke er enige, men Duesenberg var uten tvil verdens fineste bil, slik reklamen hevdet. Mange europeiske biler hadde like gode egenskaper, men Duesenberg hadde dem alle på én gang. Fred Duesenberg opplevde at hans bil ble til en legende, og både han og bilen ble lovprist av alle motorinteresserte. Og Cord? Han var forretningsmann, og Duesenberg var hans største suksess som gjorde også ham uodelig innen bilverdenen.

I 1932 kom Duesenberg SJ. 5 star for «Supereharged». Den hadde 300 hk og topphastighet på 130 miles i timen. Cabriolet Coupé-modellen aksellererte fra 0 til 100 på 17 sekunder, og gjorde 104 miles i timen på annet gir. Altså ikke bare verdens fineste bil, men også verdens kraftigste.

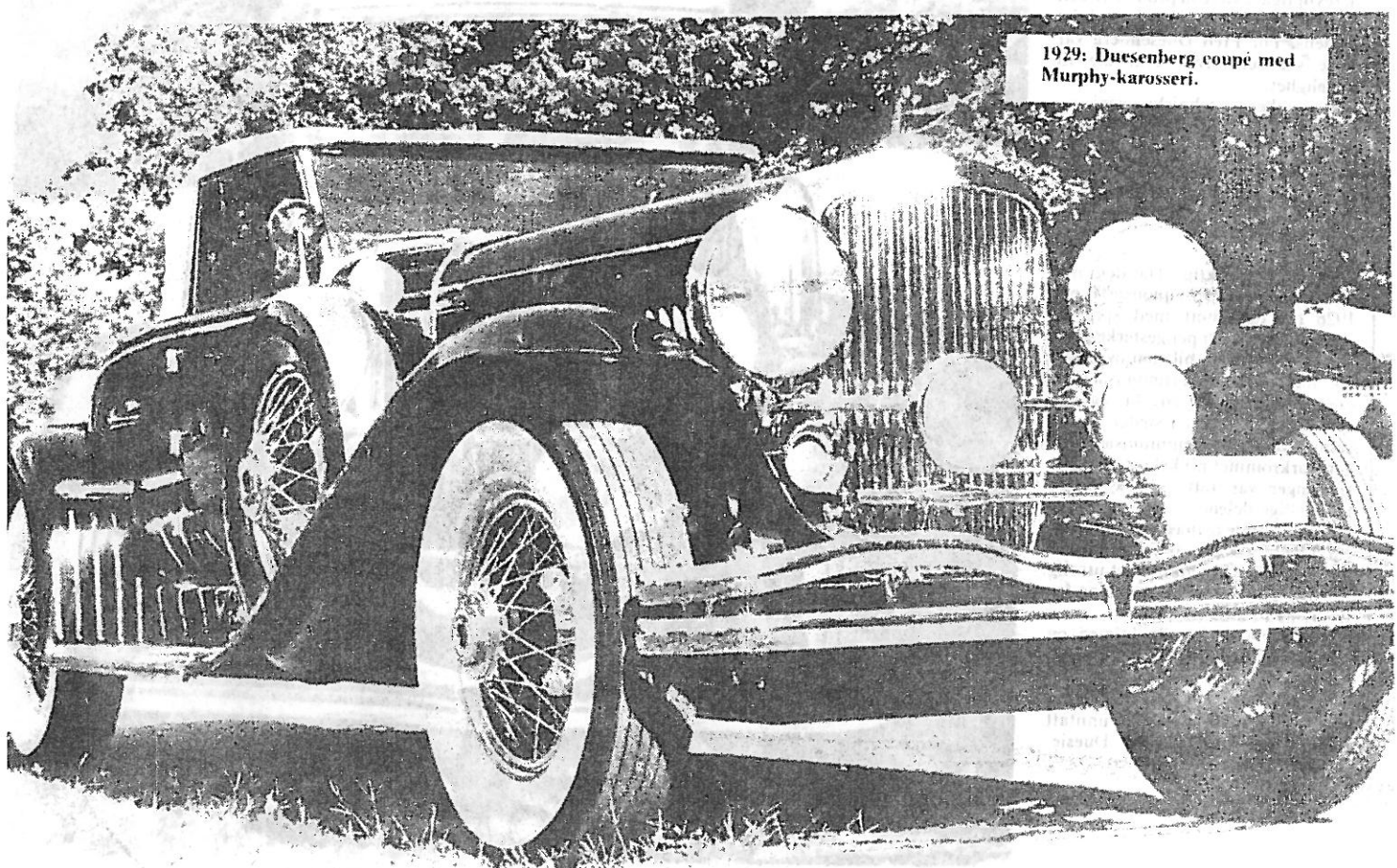
55 år gammel døde Fred Duesenberg da hans SJ skled ut på en glatt vei og han mistet kontrollen. Dermed mistet motorverdenen ett av sine store genier.

1931 var et fantastisk år for Cord. Selv om Amerika var langt nede i depresjon, solgte Duesenberg alt de kunne produsere. Bare Cord'en, introdusert i 1929, gikk ikke så bra. Og så, i slutten av 1932 begynte det å gå nedover og nedover helt til slutten kom i 1937.

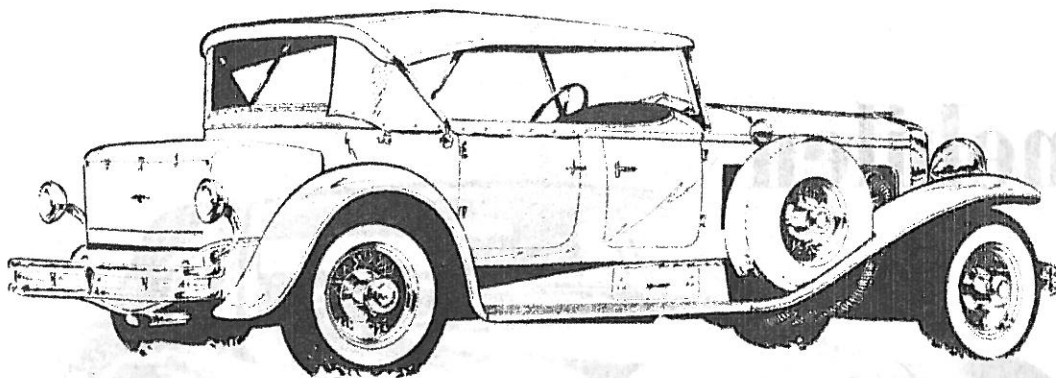
Det var mange grunner til dette. Etter Freds død var Duesenberg-modellen ikke blitt forandret, slik at den rivende utviklingen som var i de arene gjorde at den i 1937 var helt utdatert. Cord 810, med super Gordon Buchrig design, ble godt mottatt, men her måtte kundene vente altfor lenge på de bestilte bilene.

Og så var det Erret Lobban Cord selv. Han var bare 32 da han overtok Auburn, og full av ideer og innfall. Kjøpte det ene selskapet etter det andre, men alt skulle gå så fort... Som ungdommer flest kunne han ikke vente på suksessen, og det var kanskje den største feil. Ungdom alene kan ikke erstatte modenhet og erfaring.

Hva man enn sier, så lenge det varte ga Cord verden en ny glede. Han loftet bilen opp over det alminnelige og kjedelige, gjorde den til en del av det tyvende arhundres kunst og kultur. Han hadde ideer foran sin tid og evnen til å finne de riktige menn til å iverksette disse ideene. Så lenge det finnes bilentusiaster, vil hans Auburn, Cord og Duesenberg overleve som kunststykker. En Duesenberg ble i år solgt for 300000 dollar, og med slike priser er det heller ikke fare for at disse kunststykkene skal falle på gale hender.



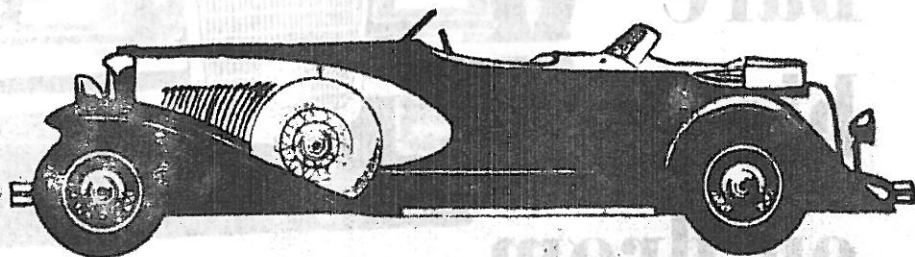
1929: Duesenberg coupé med Murphy-karosseri.



**DUESEN  
BERG...**

**1933**

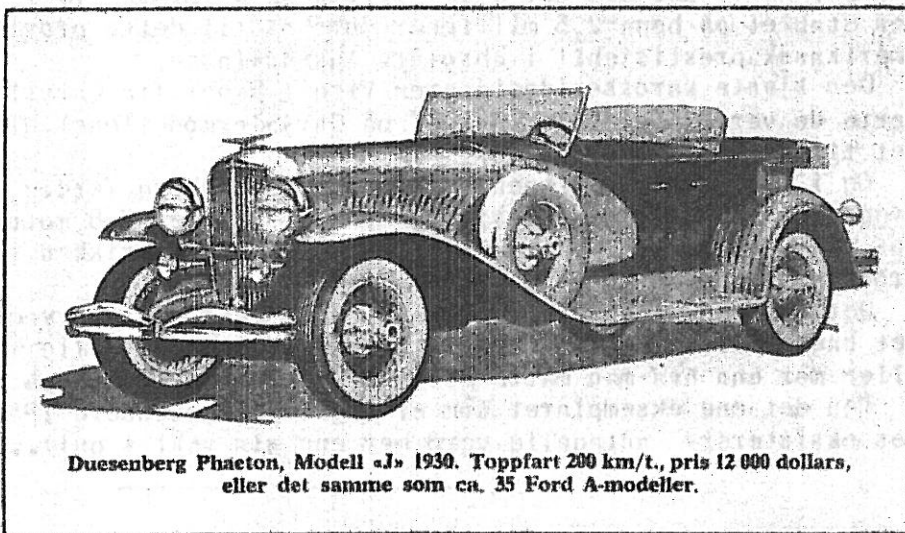
Modell J, med en motoreffekt som på standardutgaven var 265 hk.



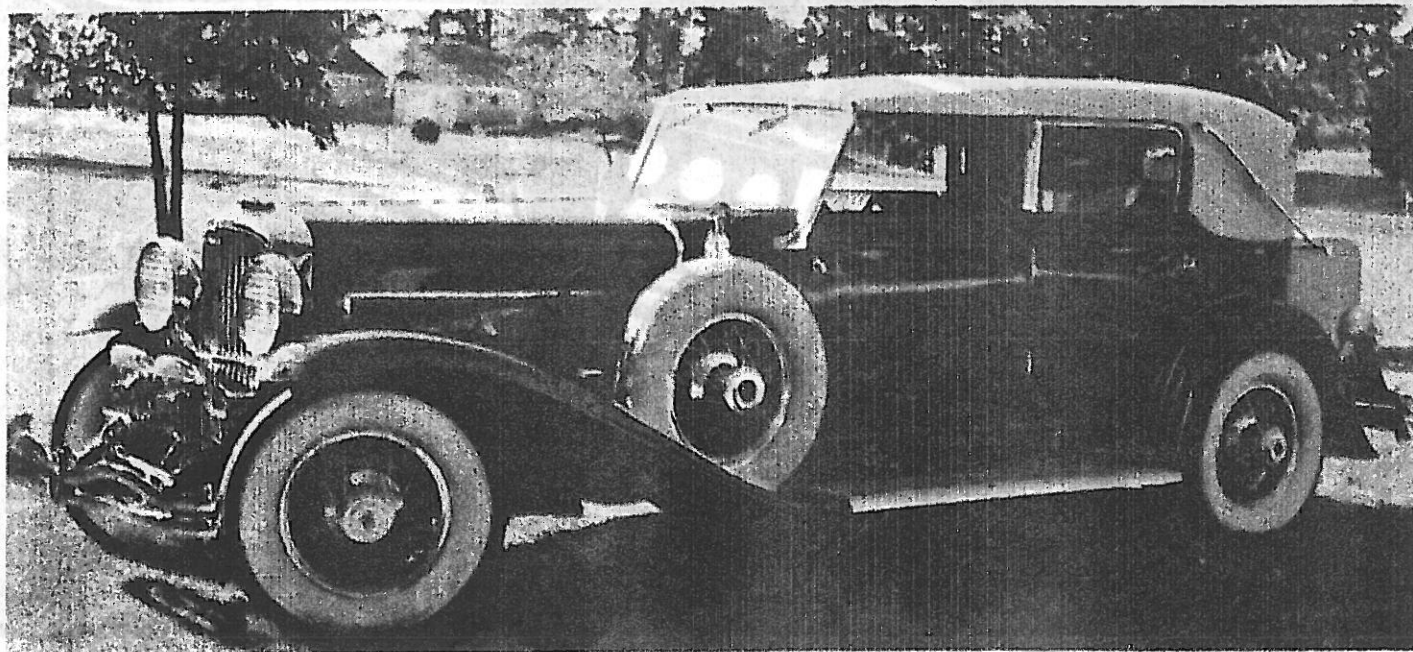
Duesenberg Roadster Modell «J» fra 1934. Duesenberg laget ikke standardkarosserier, de ble framstilt i spesialverksteder etter kundenes ønsker. Men denne utgaven har en rekke trekk som gjerne gikk igjen i 1930-årenes berømte «J»-vogner.



Brødrene Fred og August Duesenberg, sammen med løpskjøreren Peter de Paolo (i midten) som i 1925 vant 500-miles-løpet i Indianapolis med en Duesenberg.



Duesenberg Phaeton, Modell «J» 1930. Toppfart 200 km/t., pris 12 000 dollars, eller det samme som ca. 35 Ford A-modeller.



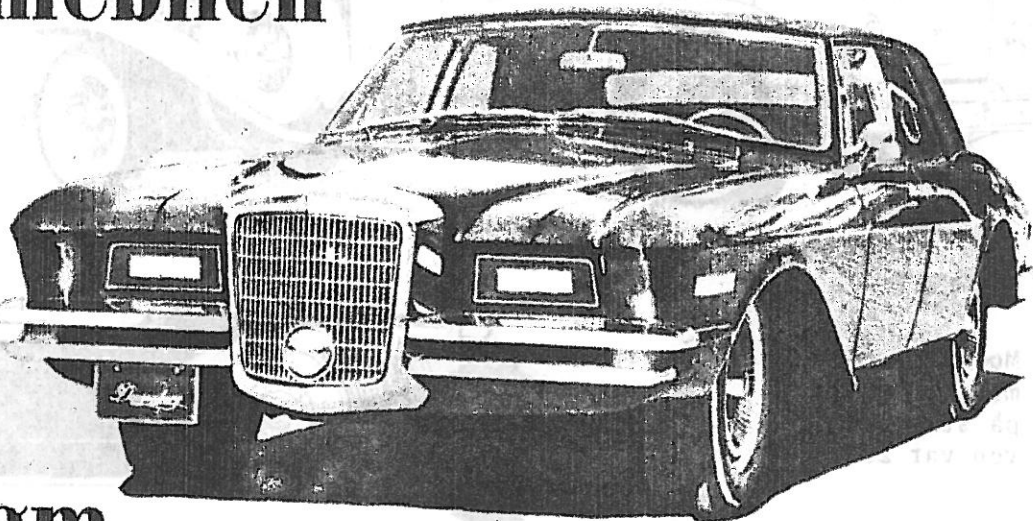
# Drømmebilen

som

bare

ble

en drøm



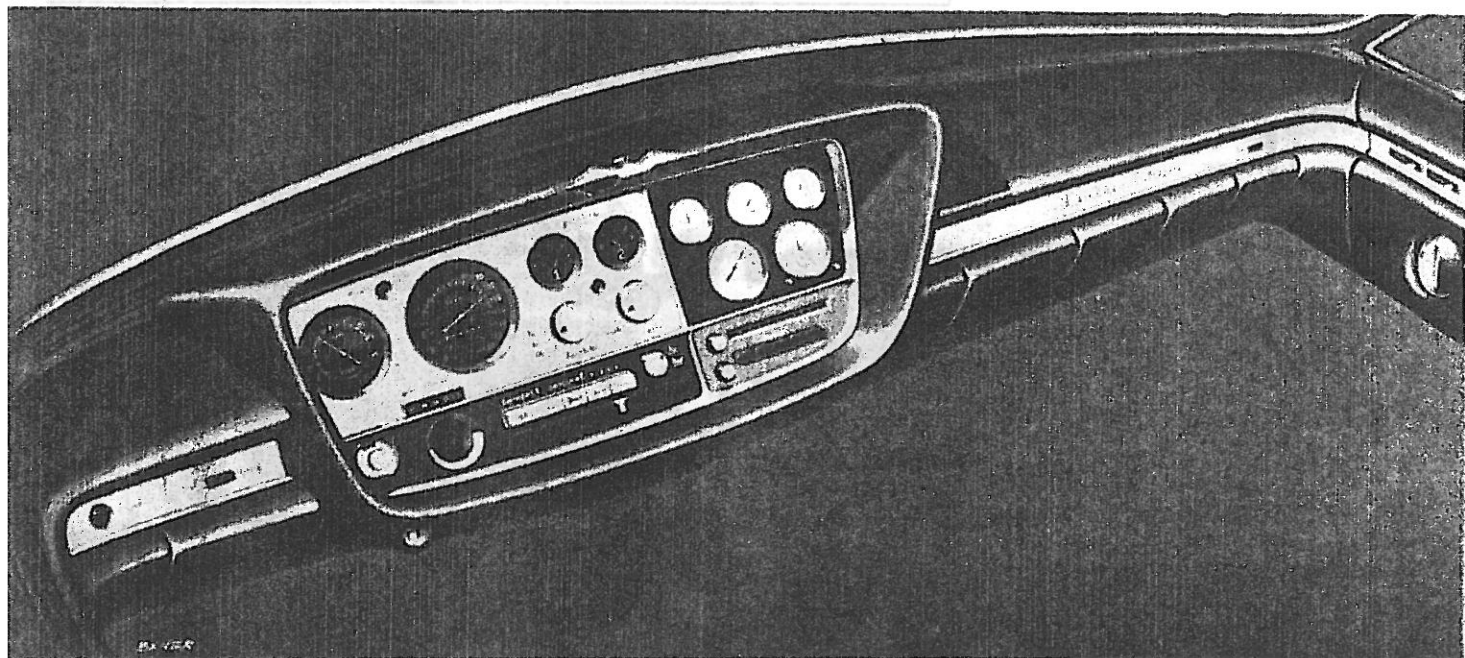
På 1960-tallet ble det gjort forsøk på å "blåse liv i" Duesenberg-merket på nytt. Man stabet på bena 2,5 millioner dollars til dette prosjektet, og ønsket å bygge en amerikansk prestisjebil i absolutt luksusklasse.

Den kjente karosseridesigner Virgil Exner fra Chrysler-konsernet (mannen som lanserte de veritable "halefinnene" på Chryslermodellene) ble engasjert til å lage utkastet til den nye luksusbilen.

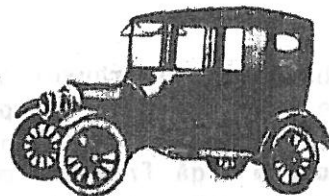
Og i 1966 sto prototypen av den nye Duesenberg ferdig, et 6 meter langt "slagskip" bygget på et Chrysler-chassis og med en Chrysler V-8 motor på 350 HK (som kunne trimmes til vel 400 HK). Bilen ble laget av Ghia-fabrikken i Torino, som tok 420.000 kroner for jobben..!

Det ble med denne ene bilen. Noen serieproduksjon kom aldri igang. Dersom prosjektet hadde blitt realisert ville bilen kostet eventuelle kjøpere omlag 200.000 kroner, eller mer enn hva man måtte betale for en Rolls Royce på den tiden.

Men det ene eksemplaret som er laget av Duesenberg 1966-modell er -om den fremdeles eksisterer- antagelig verd mer enn sin vekt i gull....



# Farvel, min elskede -

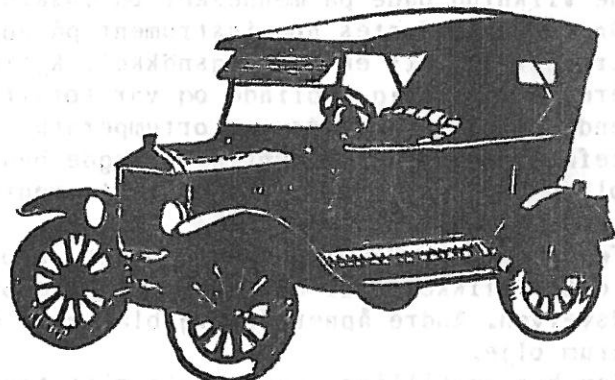


Den Hårdtarbeidende, Forterskede og dog heroiske "modell T". Efter den officielle Bulletin for automobilklubben i Auckland, sakset ut av "Motorliv" nr. 20/1937.

Jeg ser av en katalog at det fremdeles er mulig å få kjøpt en aksel for en 1909 - modell av Ford T, men jeg lar meg ikke føre bak lyset. De gode gamle dager er svunnet bort og enden er nær.

Modell T var et Guds mirakel. Mekanisk uskjønn som den var, lignet den intet, som inntil da var fremkommet i verden og som kjøretøy betraktet var den tungtarbeidende, almindelig og dog heroisk. Tilsynelatende overførte den disse egenskaper til dem som kjørte den.

Dens transmisjon var kjent under betegnelsen planetgear -halvt metafysikk og halvt ren og skjær friksjon- og skjønt ingeniørene aksepterte den i mekanisk forstand var jeg alltid klar over at den betegnet noe "vandrende", "upålitelig". I sin glanstid kunne modell T komme hurtigere i gang enn noe annet på landeveien. Grunnen hertil var åpenbar. For å starte hadde De bare å legge langfingeren på høyre hånd rundt gassregulatoren på rattet og trykke den kraftig ned og samtidig med venstre fot presse ned lavgearpedalen. Dette var enkle, positive bevegelser og vognen svarte med å kaste seg frem med et brøl. Etter et par sekunder tok De så foten bort fra pedalen, og vognen, som bare hadde to gear forover, ble slynget frem i høygear. Kjöreren av modell T satt som på en trone, og vognen med oppslått kalesje raget 7 fot opp i luften.



Kjöreren satt på toppen av bensintanken, og når han skulle fylle bensin, måtte han stige ut og ta med seg førerretet og alt som lå i dette. Ingen talte om luftmotstand og de fire sylindere skjöv vognen frem gjennom atmosfæren med en likefrem forakt for fysikkens lover.

Så var det det eiendommelige ved den gamle modell T, at kjøperen aldri betraktet sitt kjøp som et fullstendig ferdig produkt. Når De kjøpte vognen fikk De bare en begynnelse eller et skjelett, på hvilket der kunne festes et ubegrenset assortiment av dekorativt og nyttig metallgods.

En blomstrende industri vokste opp på basis av å avhjelpe mangler og for å bekjempe dens fortryllende sykdommer. De kjøpte radiatorcement for å stoppe lekkasjer, en holder for instrumentbelysningen, en solskjerm og en føring for å forhindre at vifteremmen sprang av.

Enkelte kjøpte gummibelegg for pedalene, mens folk av mere mistenksom natur kjøpte kjørespeil, men de fleste eiere av modell T brydde seg ikke om hva som kom etter dem, fordi de visste at de ville få se det foran seg etter kort tid.

Etter et års forløp tok man skritt til å forhindre den truende oppløsning. Et sett "anti-rattlers" (mot støy) ble anskaffet og disse ble da huket fast til gass- og tennings-stag, bremsestag og styrearmer.

En behagelig egenskap var at vognen manglet støtfangere, og da hjulskjermene i årenes løp ble blöte og tæret bort, fikk kjöreren god anledning til å presse seg inn og ut av mangen trang passasje.

Under mitt bekjentskap med disse modeller T var det sjelden å se noen selvstarter. Deres vogn kom utstyrt med en håndsveiv og det første De lærte var hvorledes man skulle starte. Trick'et var å la tenningen være avslått og begi seg til dyrets hode og dra ut choken (en liten wire som stakk fram gjennom radiatoren) og så gi sveiven to eller tre likegyldige løft oppover. Og så mens De plystret og tenkte på noe annet, kunne De slen-

tre tilbake til førerhuset og slå tenningen på, for deretter atter å gå frem til sveiven og denne gang begynne på toppen og gi sveiven en rask sveiving rundt.

Motoren reagerte nesten alltid, og ofte når håndbremsen ikke var trukket godt til, begynte vognen å gå fremover mot Dem ved første eksplosjon, og De måtte holde den igjen ved å lene Deres vekt mot den. Jeg kan ennå føle den kjære, gamle stikke snuten mot meg ved fortauskanten som om den snuste etter et eple.

Et ganske stort antall opprørske vogneiere gikk over til gasspedal, som kunne kjøpes og festes til gulvbrettet, men dette var jo temmelig sinnssvakt, da jo modell T allerede fra fabrikken kom med ikke mindre enn tre pedaler, og det var jo mange øyeblikk da begge føtter var fullt opptatt med å betjene disse, så den eneste måte hvorpå motoren kunne gis gass, var ved hjelp av hånden.

Nesten alle brukte reverseringspedalen like så ofte som fotbremsen - det fordelte slitasjen på friksjonsbåndene og slet dem alle jevnt ut. Vitenskap og legende angående behandlingen av modell T var uten bunn. Eierne hadde sine private meninger om alt og diskuterte gjensidig problemer som gamle kjerringer diskuterte giften.

Eksakte kunnskaper var sparsomme og viste seg ofte mindre effektive enn overtroen. Å slippe en kamferkule ned i bensintanken var et populært middel, som syntes å ha en stimulerende virkning både på mennesket og maskinen.

Da der ikke fantes noe instrument på apparatbrettet unntatt en tenningsnøkkel, kjørte føreren fullstendig i blinde og var totalt uvitende om slike ting som motortemperatur, kjørefart eller den gjenværende mengde bensin og olje. Han lærte ikke gjennom instrumenter, men ved plutselige hendelser.

Tenningshodet var et av de organer, hvorom det alltid var rikelig med læresetninger. Når dette klikket, var der noen som bare bet tennene sammen og ga det et lett slag med håndveiven. Andre åpnet det og blåste på det, mens atter andre døyte det med et stort kvantum olje.

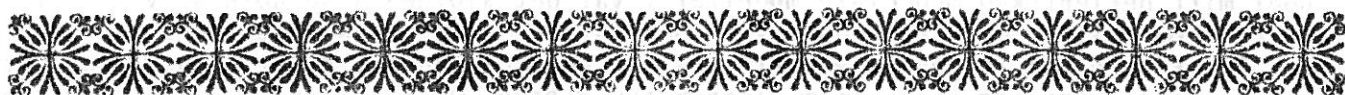
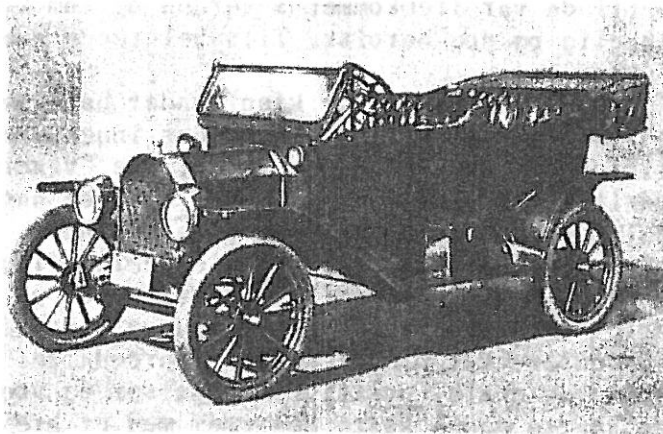
Jeg har adskillige ganger hatt mitt tenningshode oppe, men jeg visste i virkeligheten aldri hvorfor - jeg bare viste det frem for Gud. Jeg husker engang at jeg spyttet på det, ikke i et anfall av vrede, men bare for å forsøke meg frem.

En av grunnene til at vognens anatomi aldri var gjenstand for en eksakt vitenskapelig undersøkelse, var at når eieren engang hadde fikset den, kunne han ikke gjøre krav på å kurere den. Det var altfor mange håndfaste eksempler på at T-modeller hadde "fikset seg selv" - var kommet til krefter igjen på naturlig vis etter en kort pause. Farmerne oppdaget snart dette og det stemte godt med deres hestefilosofi å si: "La henne bli litt avkjølet og hun vil gå på bittet igjen."

Alltid hadde jeg oppmerksomheten rettet på forreste krumtapplager. Dette lager som belant seg i forreste ende av motoren, var alltid det som brente seg fast, fordi oljen ikke nådde frem til det, når bilen kjørte oppover bakke (det var i det minste det som alltid ble fortalt meg). Dette lager var omtrent som et svakt hjerte - De kunne høre hvorledes det begynte å harke og det var grunnen til at De stoppet for "å la henne bli litt avkjølet".

Våren i modell T's lystige dager var en henrivende tid. Det å eie en liten bil betegnet fremdeles en betydelig oppkvikkelse, og veiene var praktfullt slette. Dagen var gyllen, og nettene dunkle og hemmelighetsfulle. Jeg kan ennå huske disse netter, når man stoppet opp ved et veiskilt og ruste opp motoren, så lysene ble kraftige nok til at man kunne lese navnene på skiltet. Jeg har aldri hatt planetgear senere.

Men nu er tiden inne til å si farvel, so jeg slutter som jeg begynte -: Farvel, min lskede - - -



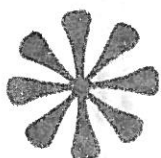
# MÖTE OM AVISENS FREMTID

I anledning av at MOTORHISTORIKEREN's redaktör fra 1. januar 1979 ønsker å få redusert sitt engasjement ved utgivelsen av avisen, har MIK-DRAMMEN oppnevnt et "uoffisielt" utvalg -bestående av Mads Jostad og Per Gran-Henriksen- som skal være styret behjelpelig med å trekke opp retningslinjer for "MOTORHISTORIKEREN's" fremtid.

Torsdag 19. oktober hadde utvalget berammet "avismöte" i Per Gran-Henriksens hjem i Lier, og tilstede på mötet var foruten utvalgets to medlemmer også formann: Alf Bryhn jr. og redaktör Övind Langeland.

Det ble et langvarig og til dels livlig möte, og debatten beveget seg vel til sine tider utenfor rammen av det man skulle ta stilling til. Til syvende og sist hadde man berört de aller fleste sider ved problemet temmelig grundig, og samlet seg om en innstilling som skal forelegges styret til avgjørelse. Den går i konsentrat ut på at klubben fortsatt vil utgi avisen i det kommende år, og at det økonomiske (produksjonsutgifter/inntekter av salg) fra nyttår overtas av klubben. Innstillingen går videre ut på å redusere antall aviser til fem nummer pr. år, og det foreslås utgivelse i januar, mars, mai, september og november. Videre ønsker utvalget å opphöre med abonnementsordningen, slik at avisen kun er tilsalgs på medlemsmötene. Avisutveksling med andre klubber opprettholdes, som et ledd i utvekslingen av informasjoner klubbene imellom.

Innstillingen forutsettes forelagt styret til behandling på første styremöte.  
(ref: Ö.L.)



## MELDING TIL ABONNENTENE

I disse dager skulle MOTORHISTORIKEREN "normalt" satt igang arbeidet med utsendelse av varsel om fornyelse av abonnementet for 1979.

Under henvisning til ovenstående mötereferat må imidlertid dette utsettes inntil endelig vedtak foreligger om hvorvidt abonnementsutsendelse av avisen ønskes opprettholdt eller ikke i det kommende år.

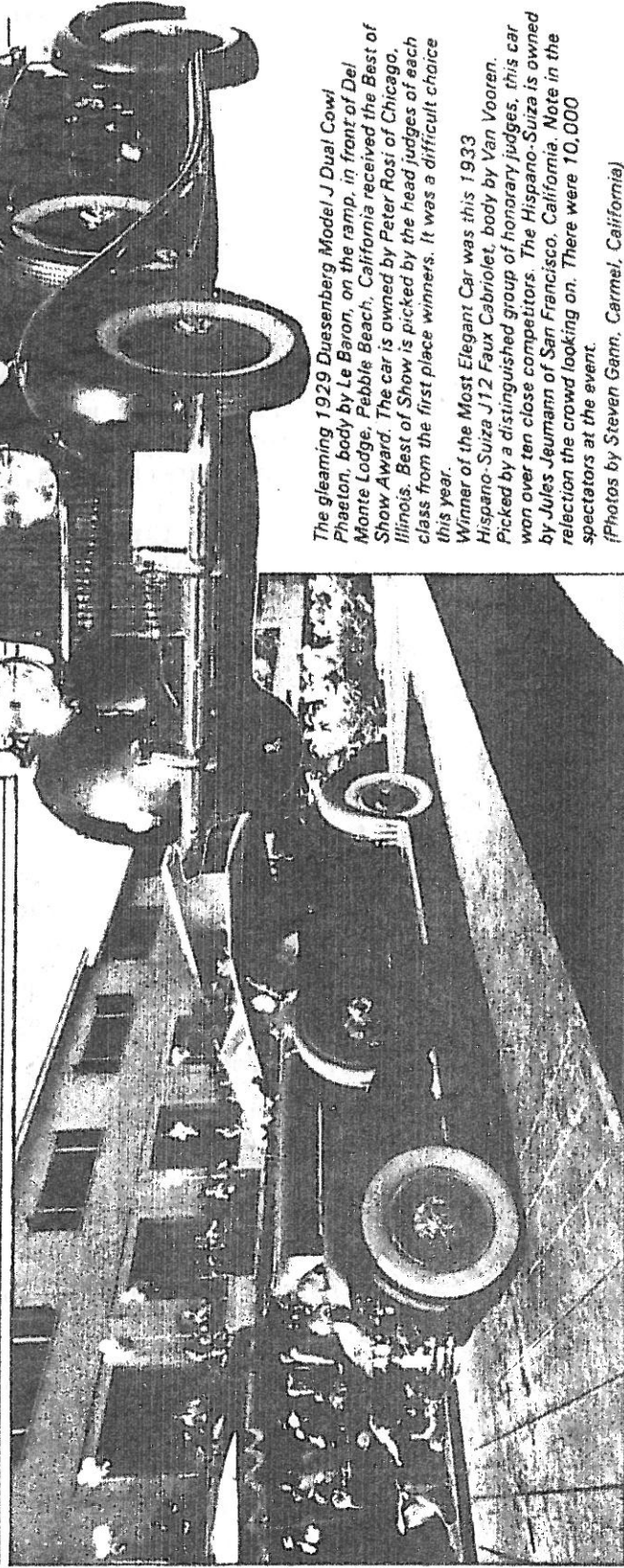
Her i redaksjonen inntar vi en avventende holdning, og velger å anta at innstillingen blir tatt til følge av styret, noe som altså vil resultere i at det fra årsskiftet ikke lenger gis anledning til å tegne abonnement.

Idet "deadline" for trykking av dette utløper foreligger det intet styrevedtak på saken, men red. kommer tilbake med endelig melding om utfallet i neste nummer (nr. 10/1978).

for  
**motor**  
**HISTORIKEREN**

  
Övind Langeland, (redaktör)

# Diversions



The gleaming 1929 Duesenberg Model J Dual Cowl Phaeton, body by Le Baron, on the ramp, in front of Del Monte Lodge, Pebble Beach, California received the Best of Show Award. The car is owned by Peter Rosi of Chicago, Illinois. Best of Show is picked by the head judges of each class from the first place winners. It was a difficult choice this year.

Winner of the Most Elegant Car was this 1933 Hispano-Suiza J12 Faux Cabriolet, body by Van Vooren. Picked by a distinguished group of honorary judges, this car won over ten close competitors. The Hispano-Suiza is owned by Jules Jeumann of San Francisco, California. Note in the selection the crowd looking on. There were 10,000 spectators at the event.

(Photos by Steven Gann, Carmel, California)

Rosi, from Chicago, with his red and orange 1929 Duesenberg Model J Dual Cowl Phaeton, body by Le Baron. The two colours were so close as to require minute inspection to see the two colours. The special class for European Classic 12-cylinder motor cars included three Hispano-Suiza J12s, a Horch, and a Delahaye Model 165. From this class came the Most Elegant of Show, Jules Heumann's 1933 Hispano-Suiza J12 Faux Cabriolet, body by Van Vooren.

The Concours was held the same weekend as the historic motor races, but each event is a separate entity. The featured car this year was Mercedes-Benz. The factory sent over a 300 SLR, chassis No. 10, for dis-

play and a demonstration run with Phil Hill at the wheel. Mercedes Benz also sponsored two trophies for pre- and post-war Mercedes.

The pre-war trophy was won by Briggs Cunningham with his white 1929 SSK Roadster. Ordinarily, he doesn't enter competition; but that did not prevent the committee from selecting his superb example of early Mercedes-Benz.

The winner in the 12-cylinder class was Jacques Harguindeguy's 1939 Delahaye Model 165 Roadster with body by Figoni and Filaschi. The car was previously owned by Adrian Conan Doyle.

With the recent passing of William F. Harrah, the plans of the Harrah

Automobile Collection were unknown. It appears that there will be little change in the function of the collection. There were two cars from the collection at Pebble Beach — a 1922 Mercedes 28/95 Targa Florio racer, which took a second in class and a 1937 Hispano-Suiza J 12 Berline, body by Le Tourneur et Marchand, which took third in class.

Pebble Beach sets the standard for *concoirs d'elegance*. This year's show was a step above even the previous fine shows held at Pebble Beach each year. The combination of location, magnificent automobiles and the people (both officials and spectators) make an unbeatable combination.

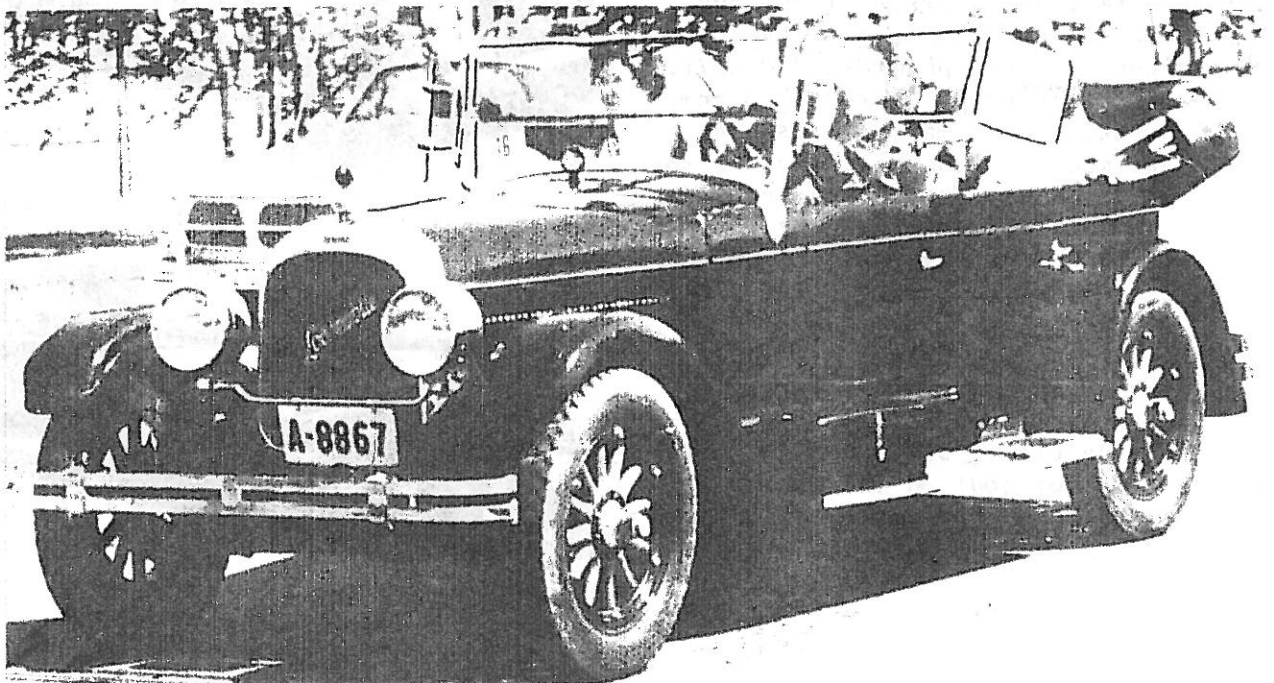
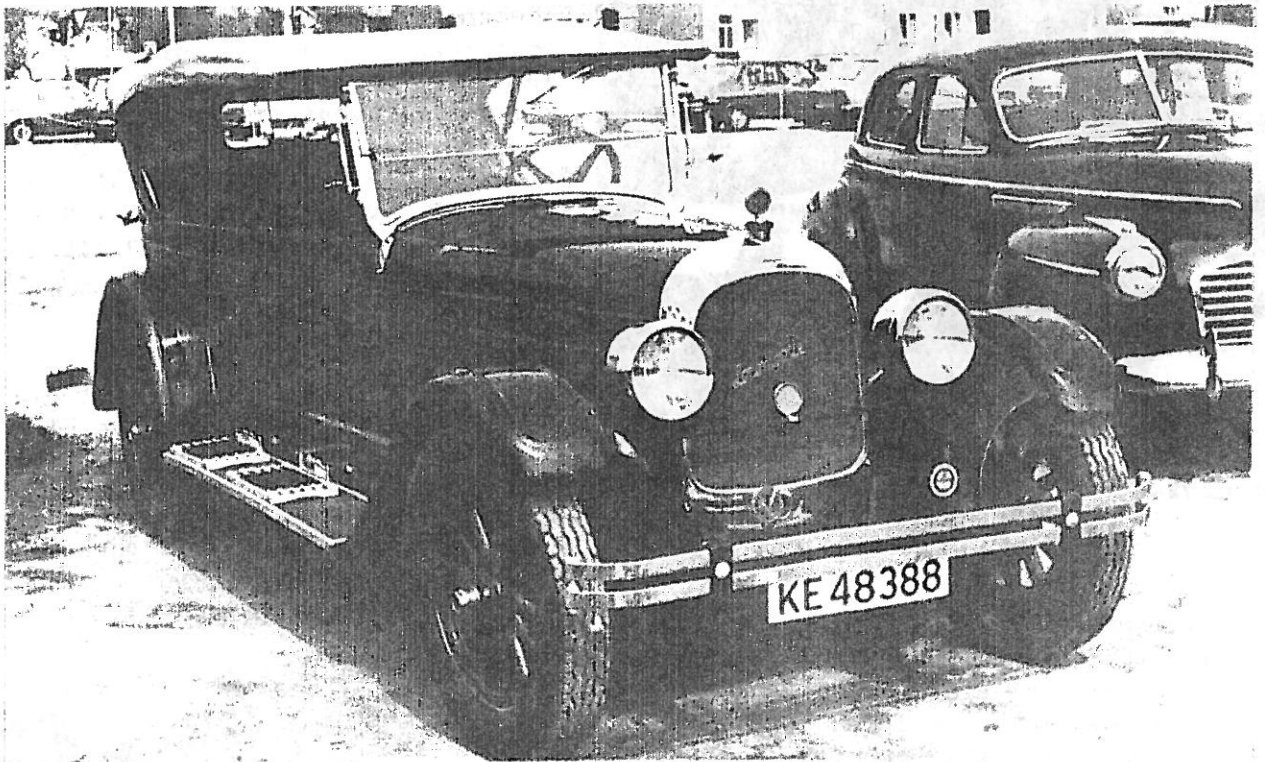
## Californian elegance

THERE were 116 of the finest automobiles in the world. There were 30 different coachbuilders represented. More than 10,000 spectators came to see the Concours.

On Sunday, 27 August, the California sky was blue, the Del Monte Lodge was majestic in white, and the lawn between the Lodge and the bay was green. An elegant setting for a *concoirs d'elegance*. The Duesenberg class had five cars including the Best of Show — Peter

# Det finnes kun disse to i Norge!

LOCOMOBILE er ikke nettopp det bilmerket man går og "vasser" i, selv ikke i det store utland. Her i Norge finnes det kun to eksemplarer av merket, og begge burde kanskje være kjent for flere veteranbilentusiaster. Allikevel er de verd å gjengis i bladet, og vi ser her Finn Torgersen's LOCOMOBILE JR. EIGHT 1925, og nederst Sparre Randsby's LOCOMOBILE fra 1926. Gedigne vogner med 8-syl. motorer og greier...



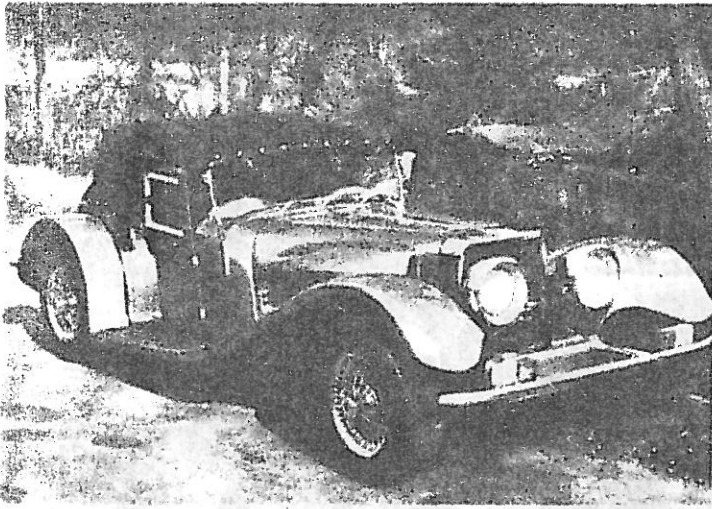
# Lyst på en Panther?



Det er ingen overdrivelse å påstå at deler av bilindustrien rir på en nostalgisk bølge. Egentlig kan det vel virke noe paradoksalt at bilfabrikantene -samtidig som de strever med å lansere stadig nye og bedre (?) biler med flere og flere avanserte tekniske finesser- også produserer biler som til forveksling er lik dem som rullet på veiene for snart 50 år siden.

En av de fabrikkene som gjør nettopp det,

er PANTHER WESTWINDS LIMITED, i Surrey i England. Fabrikken er av heller små dimensjoner, men har i flere år produsert og solgt sine bilmodeller: -kostbare kopier av 30-tallets "drømmebiler" som i teknisk henseende dog er ikke så rent lite "opspristet".



Panther J 72 4.2

Bildet til venstre viser en Panther J-72, og neppe noen er i tvil om at det er en SS-100 som har "stått modell" for denne "moderne 1936-modellen". Den har en 6-cyl. 4,2 ltr. Jaguar-motor på 172 hk; toppfarten oppgis til 200 km/t og bensinforbruket 1,8 ltr. på mila. Pris ca. 13.000 £.

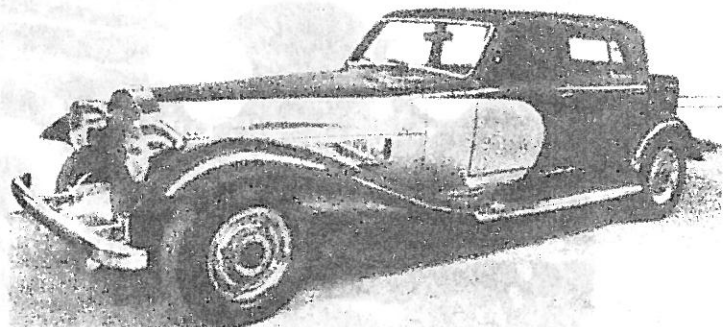
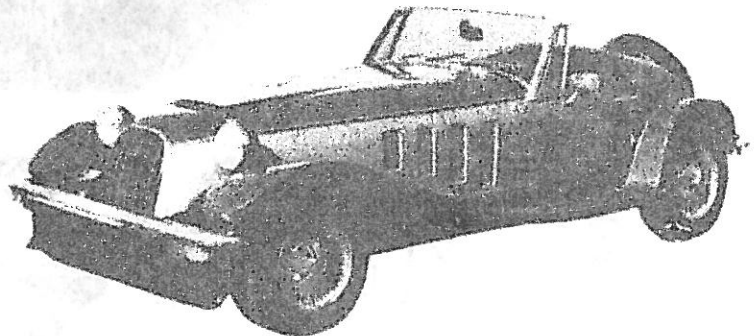
Nedenfor ser vi en Panther Lima, og den har man puttet en 2,3 ltr. 4-syl. Vauxhall-motor i. 108 hk og toppfart på 175 km/t skal det eksperimentet innebære, og det må man betale cirka 5 000 £ for. Modellen skal også være å få kjøpt med V-8 motor, og da til ytterligere en bunke pund.

Det er Panther De Ville som er selve kremen i fabrikkens modellkolleksjon. Den leveres både som cabriolet (bildet som du skulle gjette på på side 2) og som sedan. Linjene er tydelig "stjålet" fra Bugattis "La Royale", og det kan velges mellom to motorstørrelser. Den største er en Jaguar V-12 på 5343 ccm og 285 hk, som skal gi luksurdroningen en fart på drøye 200 km/t. Den mindre motoren er på "bare" 4235 ccm, og yter 190 hk, men da må man altså nøye seg med maksimum ca. 180 km/t. Men det kan vel kanskje klare seg for de fleste....

Panther er ikke akkurat noe man får slengt til seg for en neve skillemynt; - skal man kjøpe seg en De Ville så får man værsgod å heste opp cirka 30.000 £ - i England. Av forståelige grunner finnes det intet agentur for merket i Norge, og hvis noen skulle finne på å ta hjem et eksemplar av De Ville, så skulle det antagelig bli bruk for godt og vel en halv million "rikspenger" for skiltene var på plass.....

Ö.L.

\*\*\*\*\*



Panther De Ville

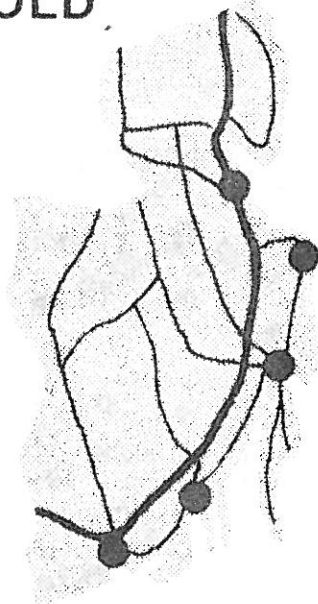
## VESTFOLD

# G

Motorhistorikere som "har levd en stund" vil kanskje erindre at det på 20-tallet og tidligere fantes bil- og motorsykkelskilter med kjenningsbokstaven "G". Disse var hjemmehørende i Vestfold fylke.

I 1928 ble det vedtatt at G-skiltene skulle utgå, og erstattes med bokstaven "Z". Dette ble gjort bl.a. for å unngå forveksling med bokstaven "C", og dermed forsvant "G"-skiltene i tur og orden.

Håndmalte "G"-skilter er idag en kuriositet, og neppe mange som er bevart. Det har lyktes red. å få tak i to, hvorav det ene var utstilt i Messehallen i Tønsberg i vår.



### Skiltmaler i gamle dager

I 1920-årene hadde "Automobilene" i fylket vårt "G" som fylkesbokstav på registreringsskiltene.



Skiltmaleren på bildet er i ferd med å male sifrene på et bakskilt. Skiltmaleren hadde avtale med det lokale politikammer om at han til enhver tid skulle holde et beskjedent lager av skiltsett som skulle dekke det løpende behov. Når en bil skulle registreres på politikammeret ble det aktuelle registreringsnummer ringt til skiltmaleren, og han på sin side måtte straks sette igang å male tallene.

Den gangen var det ikke hurtigtørrende lakk, så leveringen av skiltene kunne først skje dagen etter. Som det ses var bakskiltstørrelsen stor og sifrene få den gangen.

Utformingen av "G" ble malt slik for ikke å bli forvekslet med C.

#### År 1925 Litt statistikk.

Av avgiftspliktige motorvogner i Horten og distriktet (dvs. Horten, Borre, Våle, Rannes, Andebu og Åsgårdstrand) var det innregistrert 139 personbiler, drosjer innbefattet. Samlet bilantall for distriktet var 300.

Innsendt av Hugo Gilbu

(fra "Vestfolder'n", bedriftsavis for Vestfold Vegvesen)





*88 in second: 116 in top*

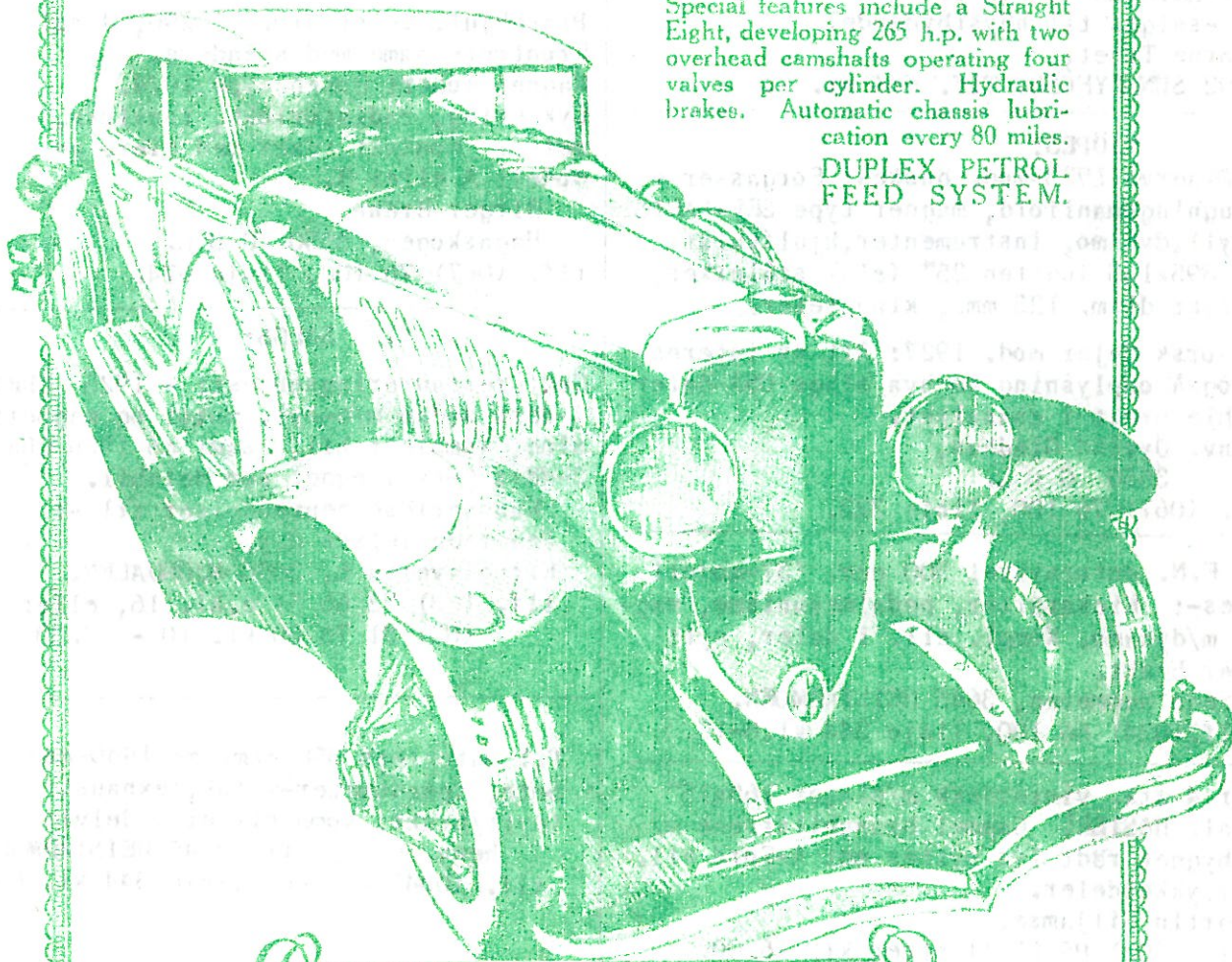


Unbounded vision and steadfast devotion to an ideal have given us to-day a car which otherwise would have made its appearance, maybe, in ten years' time. Such is the Duesenberg.

The Duesenberg combines the greatest principles ever introduced into passenger car design. The manufacturers have aimed at the highest of all standards and their engineering knowledge, experience and resources have enabled them to transform an ideal design into a reality.

Special features include a Straight Eight, developing 265 h.p. with two overhead camshafts operating four valves per cylinder. Hydraulic brakes. Automatic chassis lubrication every 80 miles.

**DUPLEX PETROL  
FEED SYSTEM.**



*Duesenberg*

**MALCOLM CAMPBELL (LONDON) 1927 LTD**

BYRON HOUSE

ST. JAMES'S STREET, LONDON, S.W.1

