

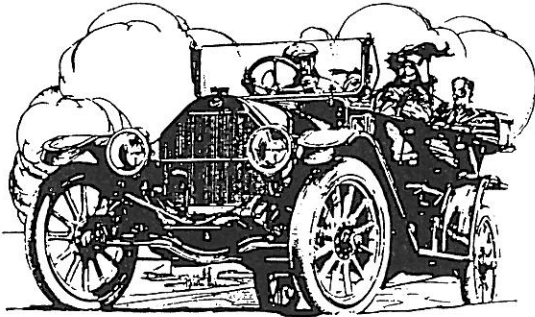
MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - 1993 - FEBRUAR - 22. ÅRG.



ORGAN FOR

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen



MOTORHISTORISK KLUBB – DRAMMEN
Stiftet 18. oktober 1972 Tilsluttet LMK

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:
Per-Erik Carlson
N. Storgt. 28 E, 3015 DRAMMEN
Tlf. 03 83 10 26, Mobil 030 06121

Nestformann:
Tore Ødegaard
Nordbyveien 91, 3038 DRAMMEN
Tlf. 03 80 03 35

Sekretær:
Cecilie Olsen
Smedgt. 17, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 03 87 64 43

Kasserer:
Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 03 77 04 25

Styremedlem:
Nils Petter Danielsen
Bedehusgt. 10, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 03 87 83 79

Styremedlem:
Arild Dorholt
Bjønndalslia 3, 3442 HYGGEN
Tlf. 03 28 66 87

UTVALG:

Redaksjonsmedarbeider:
Asle Wang
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN
Tlf. 03 83 01 12

Formann i teknisk komite:
Fridgeir Normann
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN
Tlf. 03 82 18 01 82 15 80

Formann i løpskomite:
Arild Dorholdt
Tlf. 03 28 66 87

Formann i arrangementskomité:
Jan Fredrik Hegmann
Barlindv., 3440 RØYKEN
Tlf. 03 28 41 53
Formann i festkomite:
Tore Fridheim
Otilie Biesvei 13, 3027 DRAMMEN
Tlf. 03 82 32 65

Materialforvalter:
Børre Døviken
Nedre Eiker Brannstasjon, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 03 87 66 80

MOTORHISTORIKEREN 22. ÅRGANG.

Noen vil sikkert sette spørsmålstegn ved 22. årgang, men grunnen er den at vår klubbavis utkom første gang i november 1972 som første årgang.

Riktig nok het den GAMMELBIL-POSTEN de fem første årene.

Det første nummer av MOTOR-HISTORIKEREN utkom ved årsskiftet 76/77. Øivind Langeland var den som dro det hele igang og som gjorde et enestående arbeid de første årene.

Han er da også, som fortjent, æresmedlem i dag.

Motorhistorikeren utkommer med fem nummer i året.

Redaktører i denne perioden er:

- Asle Wang
- Jan Haakon Shetelig
- Christian Christensen
- Knut Bjørhuus
- Kjell Ødegård

Forsidebilde: **Momraks 1922 Dodge**

Baksidebilde:

Thygesens med sin kjære Nimbus

Redaktør av dette nummer har vært:
Jan Haakon Shetelig.

Formannen har ordet

Tradisjoner

Bladskapet mitt raste sammen på grunn av overbelastning forleden. Siste nummer av Motorhistorikeren ble for mye for det! Dette medførte en storstilet opprydding.

Haugen jeg dro ut inneholdt blandt annet Teknisk For Alle, nr. 13 fra 1954. Her fant jeg en artikkel som heter "OLD BOYS på hjul" Artikkelen beskriver et billøp i Oslo den 18. september, som mange på våre breddegrader ikke hadde sett maken til dengang. Det var veteranvogner som hadde satt hverandre stevne, eller som det heter i bladet: "vogner eldre enn tjuefem år som skulle måle krefter". Løpet ble arrangert av Norsk Teknisk Museum og Norsk Veteranvognklubb.

Jeg kan tipse løpskomiteen i MHK om at vognene måtte holde en bestemt gjennomsnittshastighet, som varierte for de forskjellige årgangene. Strekningen Sandvika - Oslo skulle tilbakelegges på ca. tjue minutter.

I følge TFA ble løpet avsluttet med en teknisk kontroll av vognene. Det gjalt her å ha mest originale deler, og selv om det ble tatt hensyn til alderen, måtte bilenes forfatning være god, hvis de ikke skulle synke for langt ned på premie-listen.

"Originale" deler har de fleste veteranbiler i dag. Bilenes forfatning må også sies å være god, slik at kravene som i '54 ble stilt til veteranbiler, blir godt dekket også i dag.

Vi "i miljøet" etterstreber å holde på tradisjoner. Vi bør også gjøre det når det gjelder nivået på bilenes utseende. Tradisjonelt har ikke kravene til bilene gått på hvilken farge de hadde, eller hvilken type skinn som ble brukt i trekket. Jeg mener at kravene til restaurering ofte går for langt. Når jeg her snakker om krav, tenker jeg ikke på bileierens egne krav, men på de krav som etterhvert er blitt stilt av vår egen forsikringsordning, LMK-forsikringen.

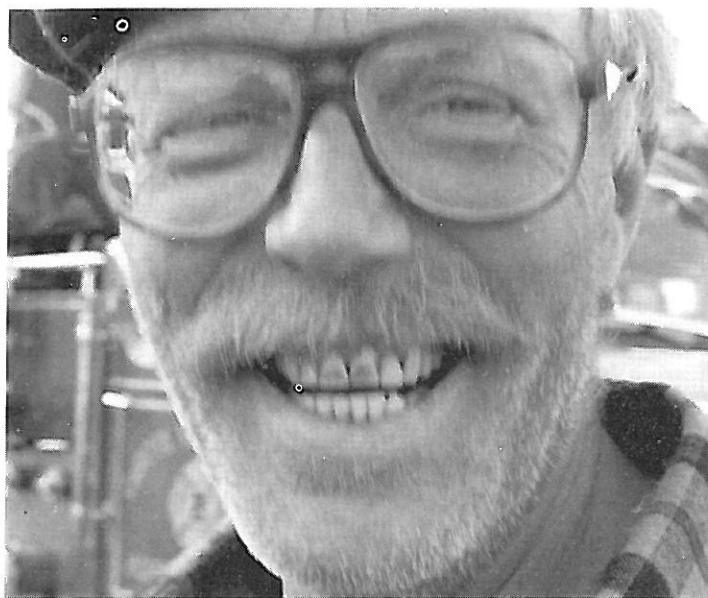
Etter hva jeg har bragt i erfaring, skjerpes stadig kravene til "originalitet" og plettfritt ytre. Denne tendensen er uønsket av medlemmene, og har ingen ting med tradisjon å gjøre. Det er snarere en oppfølging av dagens strømlinjede nybilmote.

Vi ønsker at flest mulig skal slutte opp om

forsikringsordningen, men da må kravene til nivå modereres. Som kjent er det flere selskaper som vil forsikre verdiene våre!

Siden jeg er valgt inn i Arbeidsutvalget i LMK, vil jeg gjøre mitt beste for å påvirke kravene som skal stilles til et bra veterankjøretøy i dag. Bra er etter min mening godt nok!

Per-Erik Carlson



Redaktør for neste
Motorhistoriker er:
Chr. Christensen
G. Blakstadsvei 30
1392 VETTRE
Tlf. 66 78 35 97

**SEND INN STOFF
FØR 18. MARS.**

Pensjonert hvalfanger og tusenkunstner

Motorhistorikeren har vært på "hjemme hos" reportasje hos en av klubbens medlemmer. Opprinnelig forslag til tittel på denne reportasjen var "Pensjonert hvalfanger og våpenhandler", men da Momrak ikke ønsket publisitet rundt sin tidligere virksomhet ble tittelen som vist. Hvor kommer så hvalene inn i bildet? Som pasjonert restaurerings-ekspert kom han over en harpuncanon for noen år siden. Ved et tilfeldig besøk for noen år siden fikk undertegnede demonstrert kanonen. Ved hjelp av et adapter i eik, med 9mm patronhylser og svartkrutt fikk Momrak nok energi til å skyte en oppbrukt Wellaform hårsprayboks (som passet akkurat til diameteren i løpet!) ca. 50 meter. Dette utviklet seg siden til tyngre prosjektiler som kvistet bjerketrærne på naboens eiendom flere hundre meter unna. Harpuncanonen er nå avhendet for godt. Som Momrak selv sier, det ble for morsomt og for farlig da rekkevidden økte. Det er unødvendig å legge til at kanonen var meget pent restaurert. Dette får foreløpig holde om våpen. Det er tross alt gamle biler vi holder på med.

Hva skjuler seg så i garasjen. Vi begynte med en halvgammel skapning av merket Porsche. Dette er en sportsvogn av typen 356A fra 1956. Hentet hjem som en rusthaug og forvandlet til nystand av Momrak selv. Det er vel kun lakkering han ikke har gjort selv. Motoren er en 1500 ccm med to dobbelte Webere. Bilen er vesentlig basert på folkevogndeler, noe som synes godt. Vi var godt igang med denne Porschen, da Momrak kom trekkende med en til. Denne gang en åpen enseter fra 1957, og attpåtil diesel tosylindret. Det viste seg å være en traktor. Lenger bort står det som Motorhistorikerens utskremte gledet seg mest til å se; Dodge Brothers Roadster 1922. Denne bilen er bygget opp fra bunnen av, og fremstår idag som en utmerket representant for en epoke i bilens historie som ikke er for godt kjent for de fleste av oss. Karroseriet er såkalt "all steel body", det vil si helt fritt for tre. Motoren er sideventilert med et slagvolum på 3,5 liter, er firesylindret, og bremser ca. 20 HK. Magnet-tenning og dynastarter er standard. Av kuriositeter kan nevnes oljenivåviser montert rett på motor-blokken. Bilen går godt og brukes også i dårlig vær. Den har plass til 2 pluss 2 personer, i og med svigermorsetet, som gir god lufting.

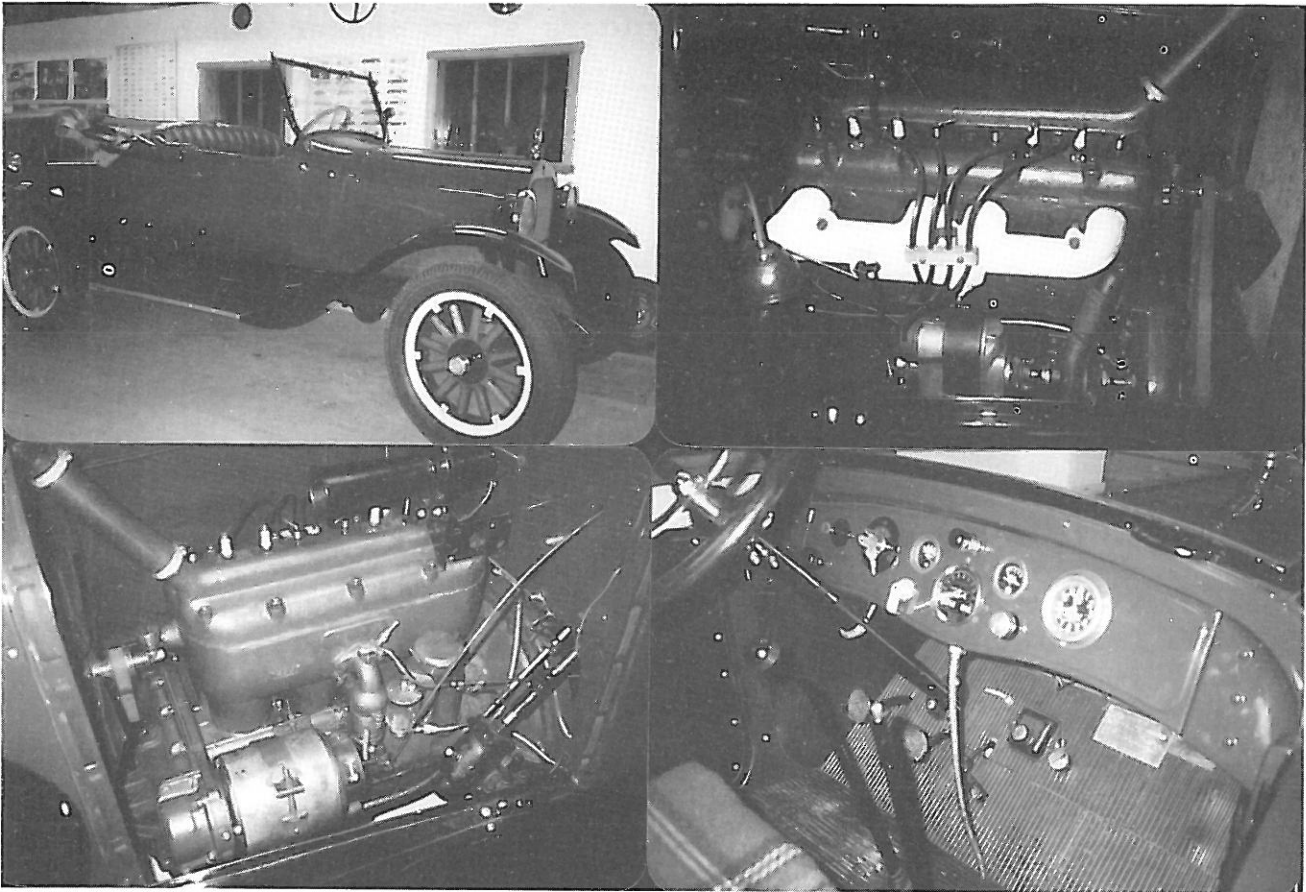
Etter gjennomgangen i garasjen ble vi geleidet inn i hovedbølet, hvor et godt utstyrt snekkerverksted åpenbaret seg. Vi fikk se en tysk mitraleøse kalt MG15, som var vanlig på tyske fly under krigen. Dette eksemplaret var restaurert fra meget dårlig tilstand, hvor bl. annet løpet var bøyet 90 grader, og det satt et skarpt skudd i det! Målet var å igjen kunne avfyre skudd fra våpenet, noe vi helst ikke ønsker å bivåne på nært hold!

Tilslutt fikk vi se en del flasker av eldre årgang. Flaskene stammet fra seilskuten "Oliva" av Danzig, og inneholdt portvin. Historien sier at Oliva måtte søke nødhavn i Kragerø i 1861. Lokale losere og bergere rykket ut, og entret skipet. Da de fant ut at lasten bestod av portvin drakk de seg fulle og seilte Oliva rett i fjellveggen der hun sank. Oliva ble funnet i 1970, og endel av portvinen ble berget. Vi fikk lukte på korken, og kan

bekreftede at det var portvin! Reidar Kristiansen bes forøvrigt å legge merke til den høyttaleren som står bak flaskene. Etter Momraks utsagn er denne en av Reidars store ønsker innen hi-fi utsyr.

E. Erlandsen & Jan H. Shetelig

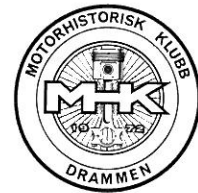




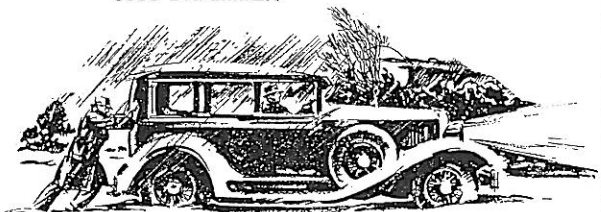
Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Ett års medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen koster for 1993 kr 150,-.
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl 1900. Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- * Medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen, eller Hallingdal Veteranvognklubb gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammel.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN



Stafetten

Vauxhall Victor Standard 1959

Min første registrerte bil var en Vauxhall Velox 1952. Tilfeldighetene ville vel også at min nåværende Vauxhall også skulle ha navnet Victor. Bilen ble importert til Odde i august 1959. Da bilen var standard modell uten noe blanke lister ble den til hyllevarmer frem til mai 1960. Disse biler er jo vanligvis overpyntet med blankt, så min bil som til og med har de karakteristiske Vauxhall-listene lakkert, var tydeligvis lite attraktiv.

Denne standard-modellen er vistnok den eneste her i landet. ellers er det bare 8 Victoror er av denne type som er registrert her i landet. I andre land i Europa er det svært få eksemplarer igjen. De fleste har nok blitt til huminal og stålorm. Bilen ble brukt av første eier frem til 1969. Den ble solgt til Ål i Hallingdal der den ble brukt til 1972 og parkert på et åpent jorde frem til 1986. MHK's Josef kjøpte bilen, men den ble stående ennå en tid. (muligens på grunn av for lite krom, for han kjøpte jo senere Cadillac 55 med koffertplass til sin Heinkel hjelpe-motor). Vel, jeg kjøpte denne Victor av Josef helgevold, den så hel og fin ut selv om jeg tenkte med gru på at det kunne skjule seg rust. Hele bilen var sprayet med olje, så dfer var den bra. Inne i hele bilen under samtlige filt-og gummimatter var det sammenbrettet kyllingnetting og gummipropper var fjernet. Jeg har derfor bare fjernet overflaterust og malt på ny. Utvendig sprøytet jeg hele bilen med malingfjerner. Etter få timer var den helt nede på blankt stål, og fortsatt faktisk fri for rust. Siden er den grunnet, sparklet og garasjelakkert. Etter dette oljebehandlet igjen. Den er ikke restaurert, men reparert etter beste evne, og er LMK-forsikret. Den går meget godt og er billig i bruk, så her har jeg god bil i mange år!



Rolf Vikdau

Nyttige tips om forstilling

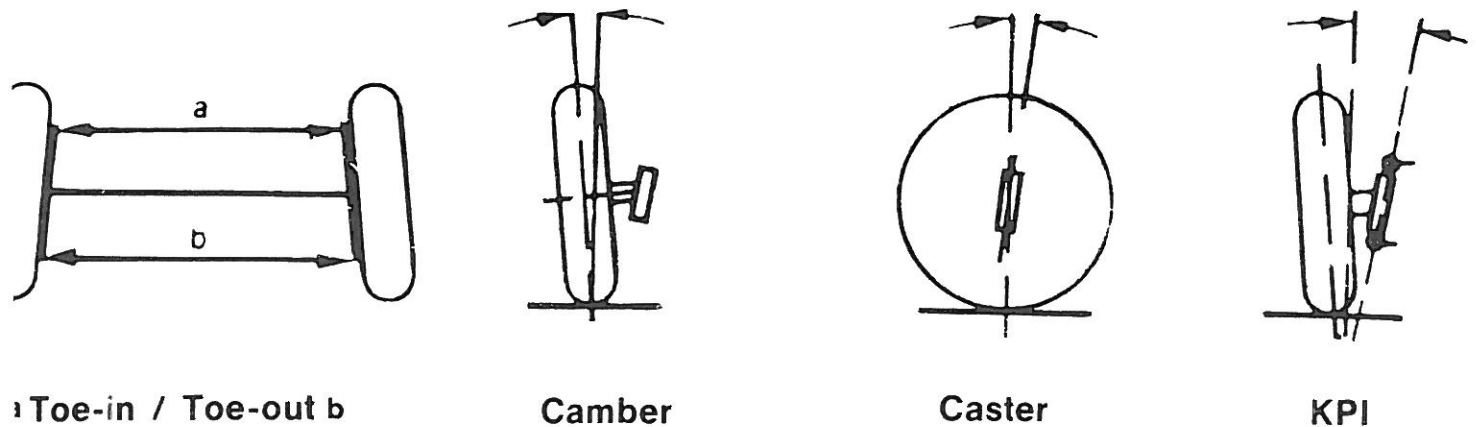
Noe av det mest interessante med veteranbiler og restaurering, er hvordan bilen er å kjøre, og hvordan den oppfører seg på veien.

For min egen del hadde jrg ikke kjørt noen veteranbil før min egen var ferdig. Spenningen var derfor stor da jeg kunne ta de første prøveturer. Jeg ble positivt overrasket over hvor god bilen egentlig var å kjøre. Det skulle være unødig å opplyse at bilen er en Chevrolet '34 Master. (Reds. komm.).

I årene etter ferdigstillelse har jeg hatt den noe tvilsomme gleden av å prøvekjøre andre veteranbiler. Når en som jeg liker å bruke bilen endel, er det ganske viktig at den er god å kjøre. Jeg skal prøve å gi noen nyttige tips for å bedre forståelsen, og dermed kanskje kjøregleden på sikt. Det første en bør forvise seg om er at selve rammen er rett. Selv om både ramme og aksler ser veldig robuste ut, tåler de alikevel ikke allverden av juling. (-ikke alle av de tidligere eierne har behandlet bilen slik vi gjør.) Er bilen sammensatt, stå midt foran og se etter om avstanden i fra framkant forskjerm og ned til bakken (eller støtfanger) er lik på begge sider. Er det forskjell kan det være skjevheter i rammen. Undersøk i såfall nærmere.

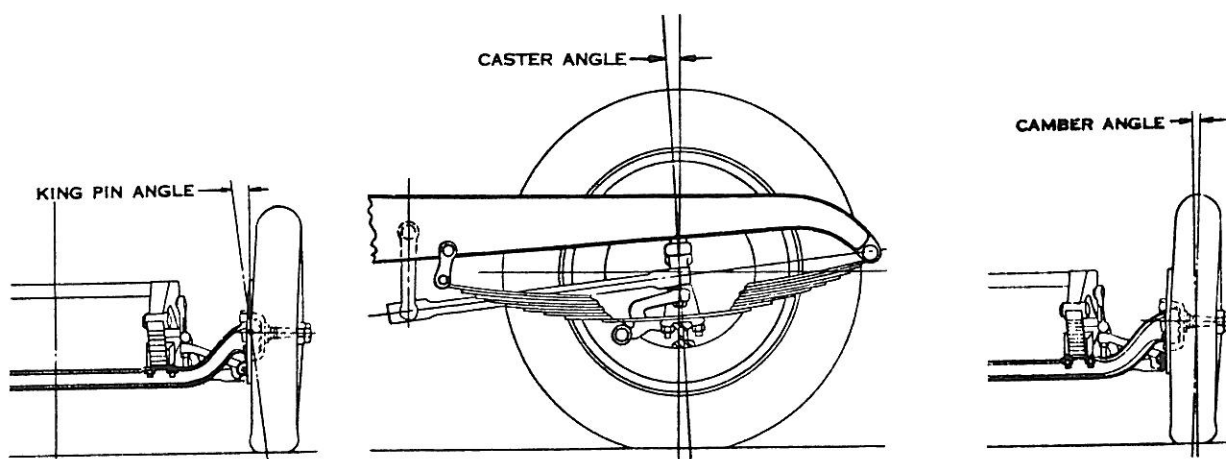
En komponent som så godt som alle slurver med er styresnekka. Denne har i de aller fleste tilfeller en eller flere justeringer. I mange tilfeller har jeg erfart at disse er justert for stramt. Som konsekvens av dette blir bilen unødig tung på styringa, og vil i mange tilfeller ha dårlig selvopprettende evne etter sving. En ofte glemt årsak til slakk i snekka er slakk i foring/lager for sektorakselen (akselen som pitmanarmen er festet på). Sjekk sektorakselen ved belastning. Gamle styresnekker er ofte fylt med olje, noe som ofte gir lekkasje. Jeg har god erfaring med å bruke sk. grafittfett. Når det er snakk om forstilling kommer en ikke utenom følgende begreper;

Toe in (out) eller norsk Spissing
Camber og-Caster vinkelen



Dette er betegnelsen på vinkler i forstillinga som er ner eller mindre justerbare. (se figurer). Men før vi går videre må vi forvise oss om at alle styreledd (endeledd) er akseptable med hensyn til slakk. Disse er jo også justerbare i mange tilfeller.

Se verkstedhåndbok hvis du har. Neste del vi kaster oss over er kingbolter. En kingbolt med for mye slakk vil resultere i slag i rattet og for mye negativ Camber; noe som gir tung styring. I forbindelse med kingbolter er det også et trøstelager/skive. Er denne defekt eller dårlig smurt vil også bilen bli tung på styringa. (disse trøstelagerne tar opp hele belastningen (vekta) på forakselen. Delen som er festet til kingbolten kalles hjulspindel med hjullagere. Når det gjelder hjullagere kan vi godta en liten slakk. (for stramme lagere kan skjære seg). For stor slakk vil resultere i feil Camber og spissing. Bilen blir ustabil på veien, og tung på styringa. Spissing målet (vinkelen) vil vi klare å måle med en målestang. Camber og Caster derimot må måles ut med spesialverktøy. De fleste av 20 og -30 talls bilene har stiv framaksel og langsgående fjærer. På disse er Caster og Camber i utgangspunktet ikke justerbare. Men er vinklene utenfor de oppgitte toleranser, kan vi alikevel gjøre



noe med dette. Feil Camber kan skyldes skjeiv hjulspindel eller skjeiv aksel. (også kalt travers). Skjeiv hjulspindel vil vi ikke kunne rette, men en skjeiv aksel kan rettes opp i en hydraulisk presse eller jigg. Her vil det være til stor hjelp å kunne måle på en rett aksel for å kontrollere retting av den skjeive. Feil i Caster-vinkelen vil ha stor innvirkning på bilens retningsstabilitet. Bilen vil søke mot den siden som har minst Caster. For liten Caster vil også resultere i dårlig selvoppretting etter sving. Forskjell i Caster-vinkel på høyre og venstre side tyder på en vridning i selve akselen. Er Caster-vinkelen innenfor toleransene på begge sider, men bilen alikevel kjennes ustabil, kan Caster-vinkelen økes. Dette kan gjøres ved å plassere kiler mellom akselens anlegg og fjæra. Akselen vil da vris eller tiltes i forhold til vertikalplanet. Beregningen av maskinering av kiler kan gjøres ved å løsne dra-bånd som holder aksel til fjær. Deretter fikseres akselen ved hjelp av skiver eller lignende, samtidig som Caster-vinkelen avleses.

Jeg håper dette var noen gode råd som kan gjøre turene med de gamle gode kjøretøyene våre enda triveligere.

Ikke glem lufttrykket!

Tor-Stein Hella
Tekn.kommite.

Donald Duck-kjørte han Austin?

60 og 65 år gammel raring på Nesøya.

Motorhistorikeren des. 92, melder at jeg har gått til innkjøp av en rar Austin. Til det er å si at det skjedde for ca 20 år siden. Bilen er meget sjelden og i likhet med sin eier, antagelig den eneste i landet. Det er en American Austin 1933 roadster.

I skogsvrakstand ble den fastvokst i busker etter flere år ute hentet i Mjøndalen for kr. 500.-

Opprinnelig er det en Ausin 7 bygget på lisens:

I Frankrike som Rosengart
i Tyskland som Dixi
i Japan som Datsun
i U.S.A. som American Austin, senere Bantam som senere laget den første Jeep.

Kjøpet var et nostalgikjøp p.g.a. jeg tidligere hadde en 1938 Bantam, som ble brukt på jobben og ferietur til Tyskland. Bantamen befinner seg på Vestlandet og skal være under restaurering. Teknisk var den på slutten nærmest en Fiat 500.

Før Sjølystveien kom, gikk all trafikk ut og inn til byen på Drammensveien under Skøyenbrua. Der sto en illrød og hissig konstabel og sveivet med armene for å få fart på køen. Når jeg seg forbi 50 m etter køen med Bantamen, pleide han å hvese " se til helvete å få trekt opp den fordømte kjerra di " Så det endte med salg.

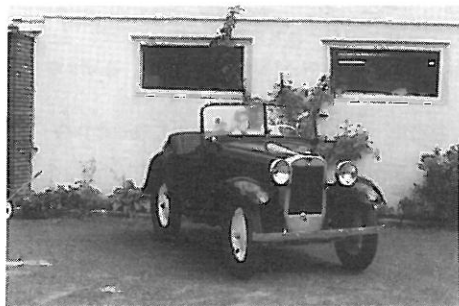
American Austin som jeg nu har, var i en bedrøvelig tilstand og selv om den er liten har det tatt tid å spore opp deler. F.eks bakaksel fra St Thomas i Karibien, felger fra Pennsylvania m.m. Dessverre kan lite fra Austin 7 brukes da motoren er speilvent og mye annet er endret. Jeg mangler fremdeles starter.

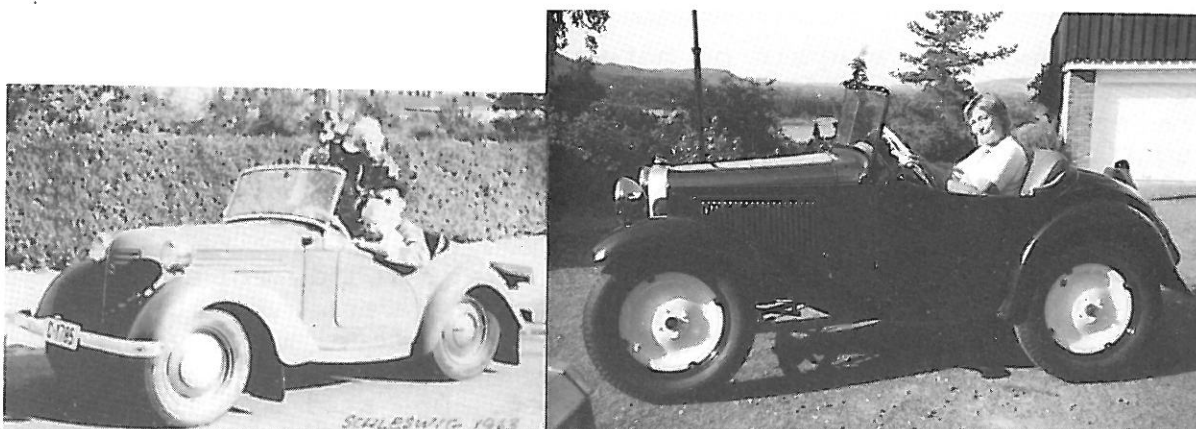
Sist høst ble den trillet ut og etter at Lasse Andersen, Holmestrand hadde doktorert forgasseren, startet den noe høyrøstet.

Jeg er meget glad for at Biltilsynet i Drammen ikke har kastet gamle papirer og er Liv Hansen stor takk skyldig, som fant reg. kortet etter lang leting, selv om bilen var slettet i 1960.

Siden bilen er 60 år i 1993 finner jeg det er riktig at denne ekte Donaldbil blir presentert først i vår klubb. Ekstra artig er det at den hadde reg.nr F-4471

Einar Fjærvoll





Referat fra medlemsmøte

3.12.92

Formannen ønsket velkommen til møtet hvor ca. 70 medlemmer hadde møtt frem. Av disse var 1 ny. Fritz Schandy, som var invitert til møtet, viste lysbilder og holdt foredrag fra gamle Drammen. Dette varte ca. 40 minutter. Så var det Tor-Stein Hella sin tur til å vise lysbilder og holde foredrag. Ca. 25 minutter varte dette.

Det var nå tid for kaffepause med loddsalg.

Det har kommet inn et forslag til å tjene penger, og det er innendørs bilutstilling. Det ble spurt om noen er interessert i å stille ut bilene sine.

Formannen leste nytt fra LMK. Det ble diskusjon om LMK-forsikringen.

Så var det tid for loddtrekningen, og som kjent er premiene på det siste møtet før jul 2 halve og julestjerner.

Det ble solgt kalendere og det var medlemmenes 10-minutter.

Etterpå viste Christian Christensen lysbilder fra Carlisle og Hershey. Dette varte ca. 20 minutter. Møtet ble hevet kl. 22.05.

Sekr.



Referat fra medlemsmøte

7.1.93

Formannen ønsket velkommen til møtet, hvor det var ca. 70 fremmøtte. Han informerte om at Tore Ødegaard blir med i stiftelsen til Schandy. Det er nå klart at Landsmøtet i LMK den 6. februar, vil bli holdt på Teknisk Museum i Oslo.

Det ble holdt en avstemning om MHK skal fortsette med Krødertreffet. Det var 15 for og 24 mot.

Det ble snakk om Norgesløpet og Fivapass til B-løp. Dette gjelder kun utlandet.

Formannen informerte om 100-lappen til folketrygden.

Påmeldingsliste til Årsfesten ble sendt rundt. LMK-forsikringen ble diskutert også på dette møtet.

Så var det kaffepause med loddsalg og trekning, og tilslutt var det medlemmenes 10-minutter.

Sokr.

Debattinnlegg

Vedrørende Krødertreffet

Jeg ser med stor skepsis på måten Krøderløpet ble karakterisert og omtalt på januarmøtet. Jeg vil på det sterkeste ta avstand fra sammenligningen med en vanlig picnic. En picnic kan man legge til en hvilken som helst ukedag, mens Krødertreffet er en helt annen type arrangement. Jeg vil nevne at dette er det eneste weekend-arrangement klubben har i løpet av sesongen. Samtidig er det et vennskaps-treff med tre av våre naboklubber. Dette er også det eneste løp i sitt slag, med de fordeler dette innebærer. Arrangementet har i en årrekke vært avholdt med godt resultat. Et deltakerantall på 50-60 kjøretøyer må da være meget bra. Stedet ligger meget fint til geografisk sett, også når det gjelder de fire klubbenes beliggenhet. Det skal mye til å finne et mer velvillig vertsskap enn der oppe. Vi bruker plassen som vi vil, med bål-brenning, grilling og festing. De som ønsker det får leie hytte til en rimelig penge. Med andre ord, vil får det som vi vil. De som uttaler at Slevika i Krødsherrad er et "høl" vet ikke hva de snakker om. Dette er jo en naturperle ved Krøderfjorden. Jeg vil be de som stiller seg så negative til arrangementet om å bli med selv og oppleve hvor positivt og sosialt dette er. Tenk for et arrangement dette kunne vært om vi la litt mere arbeid og godvilje til. Tenk for en ypperlig anledning til å ha et hyggelig sosialt samvær med venner fra Horten, Hallingdal, Hønefoss og Drammen. Dette er det eneste fellestreff vi har i løpet av året. Jeg vil også minne om at løpet har inngått i konkurransen om årspokalen. Det har vært et samarbeidsarrangement med våre vennskapsklubber som har gått på turnusordning mellom klubbene. De øvrige klubber bør også kontaktes, da jeg vet at det er stor interesse for å beholde løpet. Det burde heller oppfordres til å arbeide for å få til et bedre og mer attraktivt løp, enn å legge det ned. Jeg vet at jeg har mange med meg i MHK i dette syn. Til slutt vil jeg oppfordre alle negative sjeler til å stille opp på Krødertreffet. Jeg har bedt Styret og Løpskomiteen om å behandle dette innlegg snarest, slik at arrangementet kan inngå i terminlisten for 1993. En bønn til dere MHK-medlemmer; ikke ta livet av Krødertreffet, det har livets rett.

Hilsen Frode Holm

Det er alltid håp!

Red. har takket være arbeidsomme sjeler i klubben erhvervet en Chevrolet De Luxe Sedan 1932. Bilen mangler ramme med drivverk pluss litt til! Den har chassis/body nummer XBAF 76, noe som viser at den er satt sammen i København, og at det er en Confederate model, det vil si 1932. Jeg setter den på låven i påvente av et chassis, som sikkert medlemmene vil tipse om hvis de finner noe eller kjenner noen som har. Jeg kan også avhende karroseriet (som faktisk er meget bra!) hvis noen vil bygge bil. Bildene viser funnstedet, transporten og ny foreløpig hvileplass. Det er endelig godt at vi fortsatt har medlemmer som gidder å aksjonere for å redde de siste skogsvrakene. Er dere ikke enig i at det ert litt artig å finne et 1932 skogsvrak i 1993? (den peneste Chevrolet-designen var utvilsomt 32)

Hilsen Jan H. Shetelig (karroserieier)



Terminlisten for løp i MHK 1993

Sparelandløpet	22 mai
Picnic	13 juni
Postløpet	19 juni
Drammenløpet	26 juni
MHK's høstløp med mulighet for overnatting	21 august



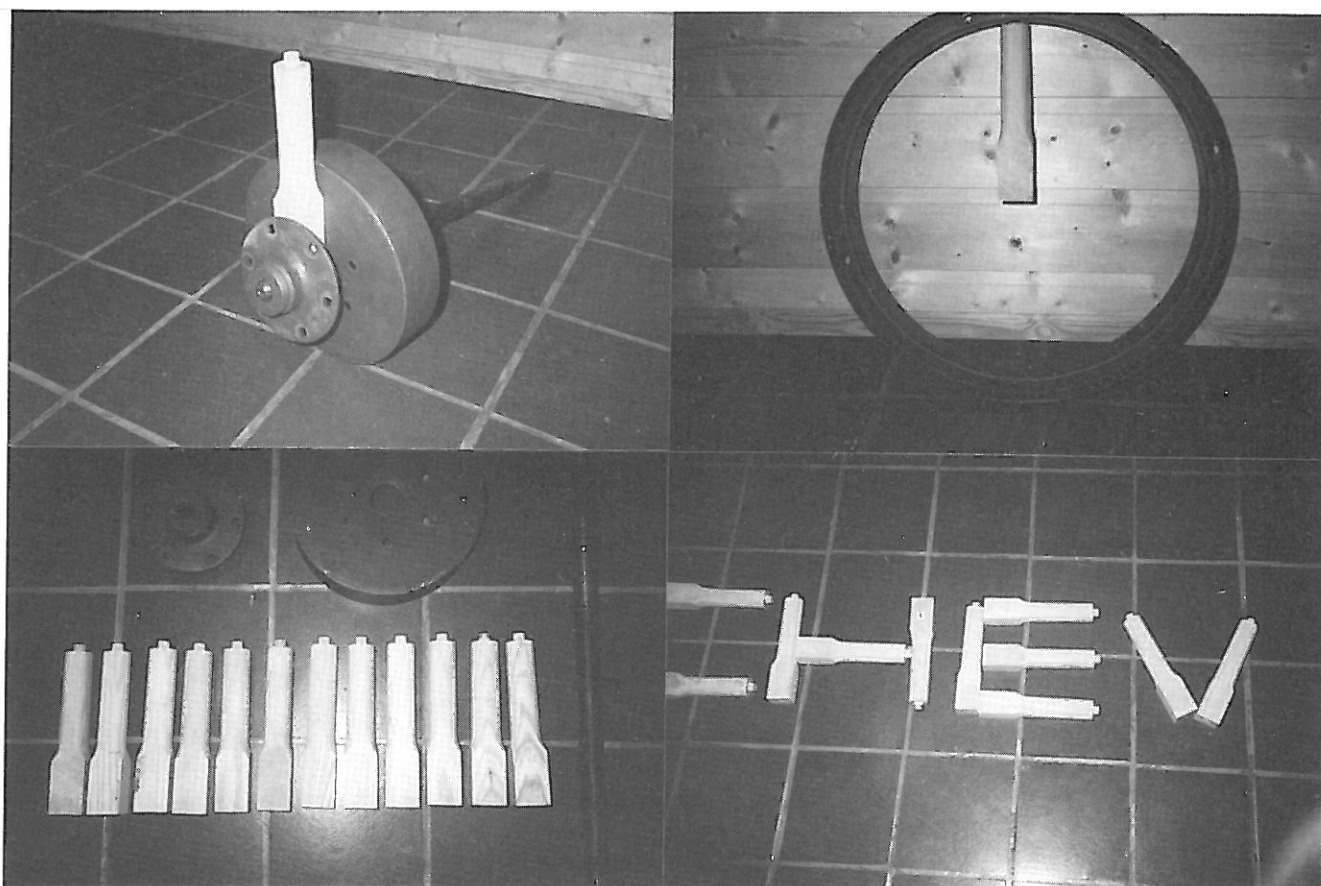
Tor Adler Knudsen holder kåseri

Diverse I

På medlemsmøtet i mars kommer skolemannen, lokalhistorikeren og bestyrer av De Norske Skolehistoriske Samlinger, Tor Adler Knudsen for å holde foredrag for oss. Temaet er lokalhistorie fra Drammen m.m.

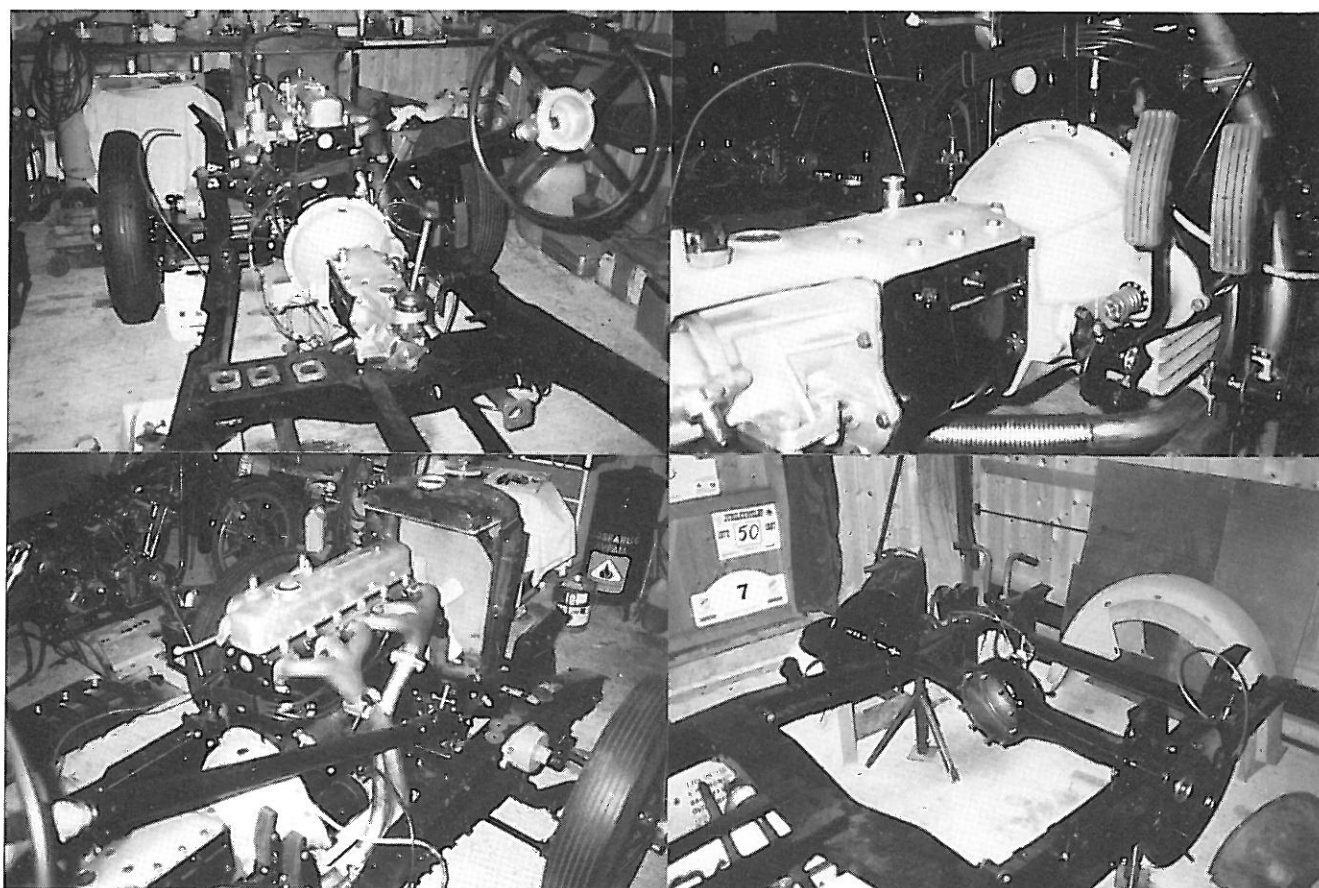
Restaurering av treeikehjul

Jeg har som de fleste vet en Chevrolet 1927 Touring. Disse kunne også kjøpes med treeikehjul, selv om det ble ansett som mer umoderne enn de udiskutabelt mer praktiske platehjulene. Vi veteranbil-folk ønsker jo utfordringer, og for meg er det å lage sine egne hjul en slik utfordring. Prosjektet har pågått i 2-3 år til nå, og blir ikke aksellerert unødig. Dog er endel blitt gjort. Sammen med Chevy-kollega Asbjørn Rognerud fra Lørenskog har vi fått dreiet 96 (!) eiker i ask hos tredreiemester Rieber i Lommedalen. Eikene er siden pusset ovale, og neste trinn er nå å spisse dem på navsiden til 30 grader. Som bildene viser består et hjul av navboss, bremsetrommel som stiver av mot bosset, en hjulring og selvsagt de 12 eikene. Etter at sagingen er gjort (dette gruer vi oss til fordi det er mulig å kappe dem for korte!) skal monteringen finne sted. Det skal i følge erfarne hjulbyggere gjøres slik: eikene settes løst i hjulringen som en wigwam eller på norsk en gamme. Så presses wigwamen ned, og vips er eikene på plass. Vi får se om det er så greit. Tilslutt skal hele hjulet i dreiebenken for utdreing til navboss og sentrering. Jeg forteller mer senere. Bildene får tale for seg!

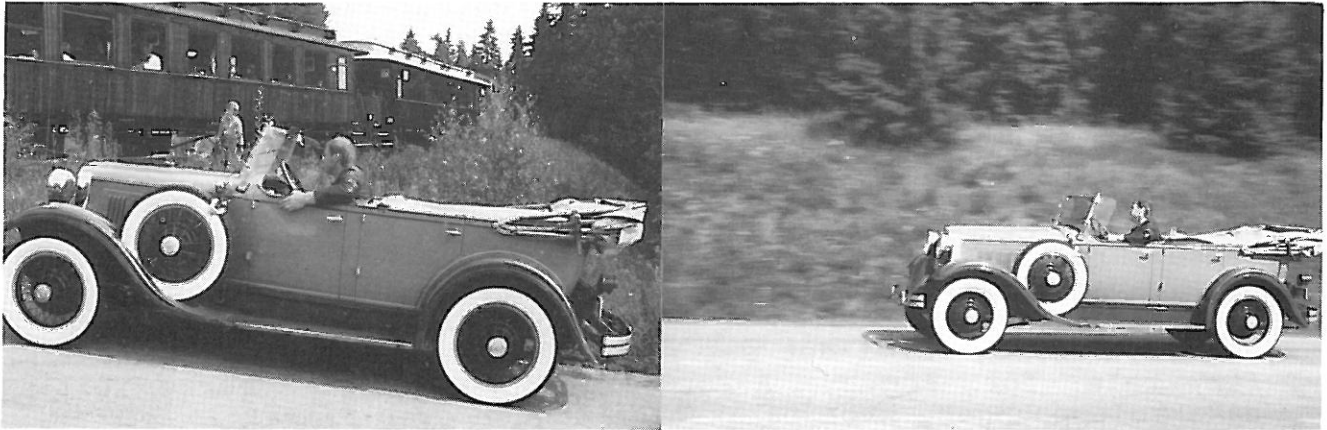


Garasjerunden I

Her følger en kort statusrapport fra restaureringen av min SS Jaguar 1938. Bilen ble kjøpt i 1984, lagret til 1989, tatt hjem og demontert og forsåvidt påbegynt. Etter overhaling av motor, gearkasse, forstilling og diverse småbiter ble ramma sandblåst og grunnet. Den er av typen lukket bosk-kostruksjon og var derfor noe rusten i hekken. Endel sveising av 2 og 3 mm bød på litt ekstra utfordringer. I høst har drivpakketet kommet på plass, med diverse arbeider på bremses m.m som hører med til chassis-restaurering. Det meste er utslitt, og jeg har hatt stor nytte av min eminente dreie-benk til foringer, låsebolter etc. Selv synes jeg ramme-delen er morsomst, fordi det er så åpent og oversiktlig, og fordi det ser så rått og skikkelig ut. Bildene får tale for seg. A-Ford-eiere bes legge merke til bakakselopphenget, hvor bakakselen ligger over ramma!



Sommerminner



1928 Dodge Touring fotografert av Ivar Engerud



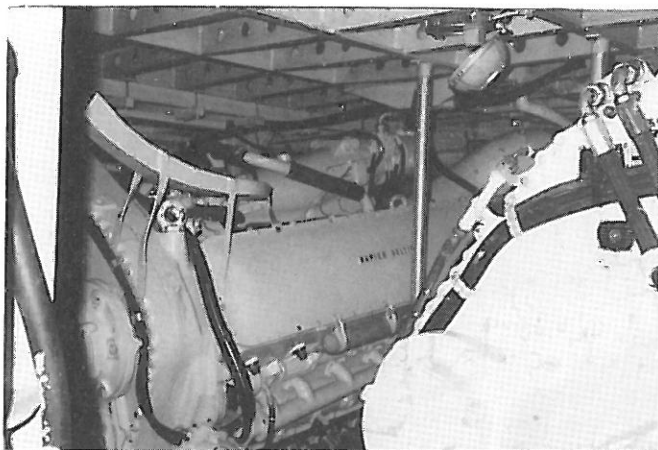
Fin Pobeda tilhørende Gunnar Kjemperud



Selges: Plymouth 1958 (bildet) Henv. Fridgeir Normann. Tlf. 03821801 eller 03821580. Pris kan diskuteres.

M.T.B. i MHK Drammen

Grunnet mangel på fritidsaktiviteter har E.Erlandsen begynt å skru på M.T.B. Små gutter synes det er morro å leke med båter. Det gjør store gutter også. Båten det gjelder er en 80 fots M.T.B. med 2 x 5380 kubikktommers motorer på 3100 BHP hver seg. Hver av motorene er totakts diesel av merket Napier med turbo. Turboen alene veier 500 kg! Motoren er bygget som en likesidet trekant med tre veivakseler, 18 sylindere og 36 stempler. Er det noen som har vært maskinist så vennligst ring E. Erlandsen.



E.-ERLANDSEN.

LOBOTOMERER

SPIKKESTAD-POOLSERVICE

GAMMLE DRAMMENSV 15 3430
SPIKKESTAD

Tlf 03283612
Fax 001
Telex 003

Garasje-bilder fra Spikkestad

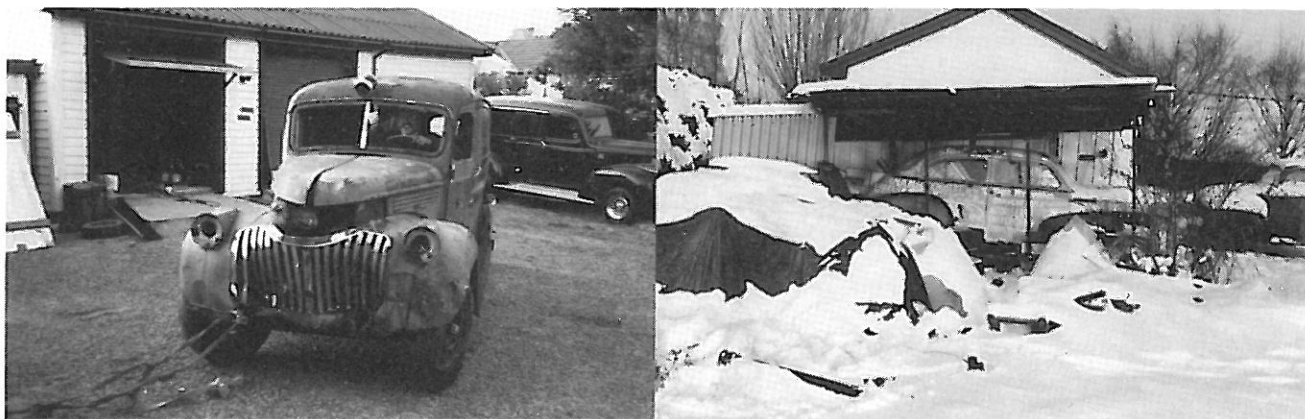
Jeg viser her et par nye kjøretøyer jeg har skaffet meg. Den ene er en Chevrolet Panel Delivery fra 1946 som har gått som ambulanse. Den stammer fra Skotselv-traktene. Den andre er en 1952 BSA B33. Den hadde jeg tenkt å få LMK-forsikring på. Da disse to er meget fine i krommen og har bra lakk ser jeg kun et lite problem med hensyn til LMK-forsikring; de svetter litt olje. (Reds kommentar: Gjør ikke alle engelske sykler det?)

Nå er jeg lei forsikringsnakk. Hilsem E. Erlandsen.



Man gjør mye rart

Jeg hadde manko på et stk. styresnekke til Chevrolet pick-up/varevogn. Å spørre etter slikt på medlemmenes ti-minutter blir sjelden møtt med noen respons. Jeg kom derimot over en halling på Romeriksmarkedet som mente at naboen hans hadde en slik bil. Det viste seg at mannen ikke var dyr; Bilen kostet meg 300 kr. og hadde vært øl-bil hos Ringnes. (Reds komm: Det passer vel bra?) Det kostet mer å få den hjem, og å bli kvitt resten. Alt dette bare for en styresnekkes skyld. Det kan videre opplyses at karen som ligger under panseret på bildet har selskap av en komplett motor.



Selges: 1955 Opel Blitz med lang ramme. Rest.objekt.
1947 Chevrolet Fleetmaster 2 dørs. Rest.objekt.
1955 Chevrolet 4400 med hydraulisk tipp.
1971 Husquarna crosser type 360
1976 Suzuki GT 380

Kjøpes: Elektrisk vinsj min. 3,5 tonn. Rest. objekt av 50-60 talls engelsk mc 500 ccm eller større. 15 toms felger med GM boltmønster. Sandblåserutstyr.

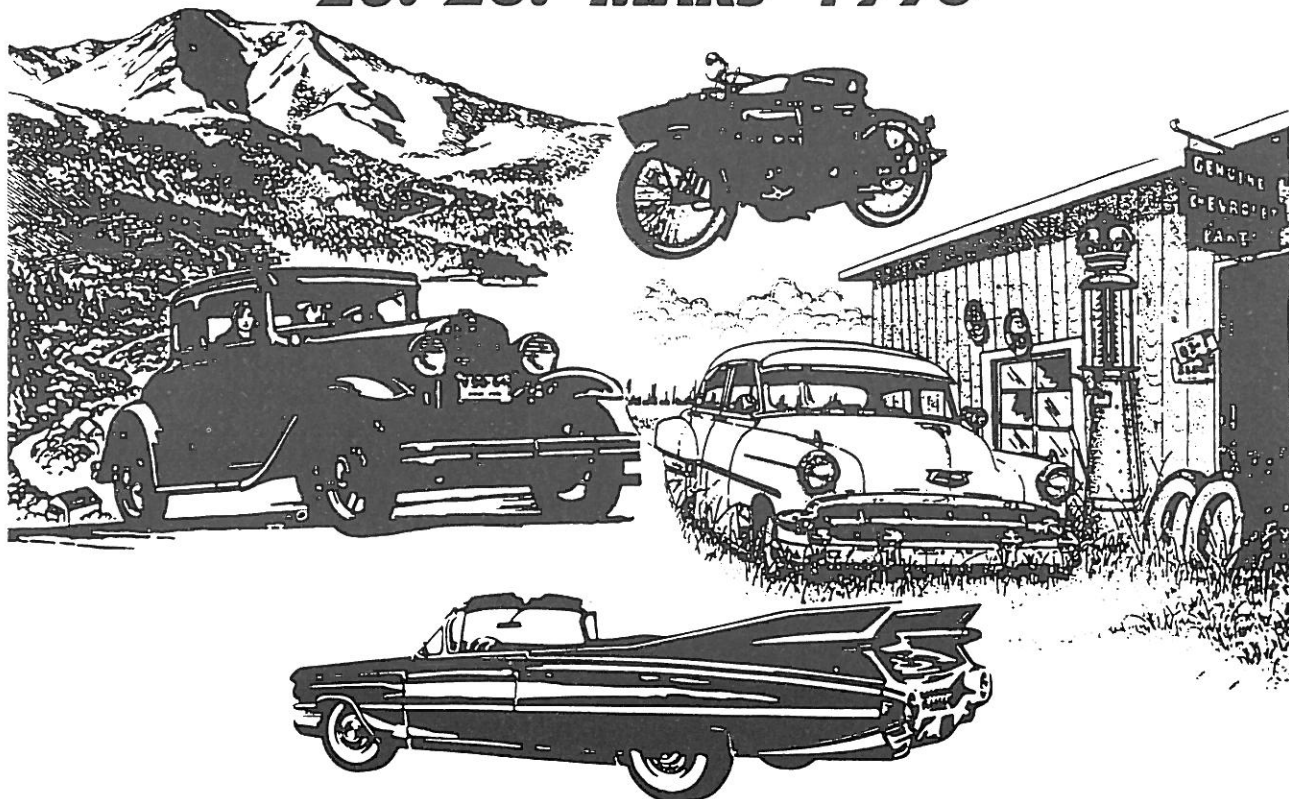
Henv: E. Erlandsen 03283612. Se vedlagt visittkort.



Dette er restene av en Mercedes som kan være kjekt å ha som en kar fra Toten ville ha sagt det.

MOTORHISTORISK JUBILEUMSUTSTILLING

**LETOHALLEN-DAL, EIDSVOLL
26.-28. MARS 1993**



**American Car Club, Eidsvoll og
Romerike Gammelbilklubb
feirer begge 10 års jubileum.
Med dette arrangerer vi stor
motorutstilling til våren.**

**Det vil bli 70-90 kjøretøyer
i alle årsklasser
fra 1900 og oppover.**

**Merk av denne datoen og
ta turen til Dal.**



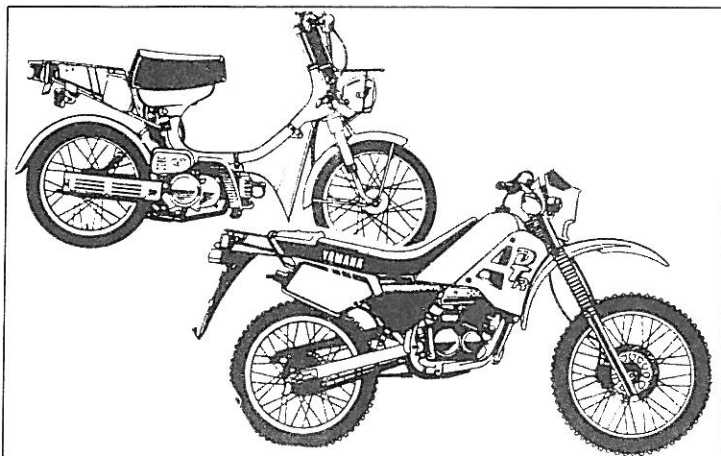


MOTORSYKKELET *Omsetning a/s*

Telefon (03) 83 45 08
Postgiro 55 23 34 5
Bankgiro 6138.05.06784

Motorsykler - Verksted - Deler - Utstyr - Service

Øvre Eikervei 6 - 3048 Drammen



Yamaha har mopeder for enhver smak

YAMAHA



Kvalitet sparer penger

RABATTAVTALER

CHRISTOFFERSEN & BEKKEN A.S.
clutch & brems

Tlf. 02 71 60 70 Fax. 02 - 37 43 84 Fossveien 24, 0551 Oslo 5.



**INGENIØR
FADUM**
MASKINFORRETNING A/S

A.s. Granland Auto

Telf. 03-82 16 65

Buskerudveien 27 - 3024 Drammen

Bildeler og Rekvizita

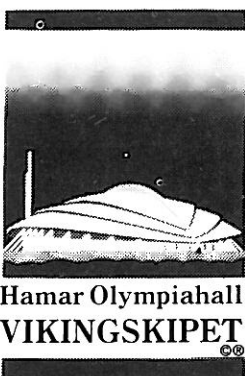
En gros En detalj

Ved framvisning av kvittert medlemskort får du rabatt hos ovenfornevnte firmaer.

Motorveteranene Hedmark, 15 års jubileum i Hamar Olympiahall Vikingskipet!

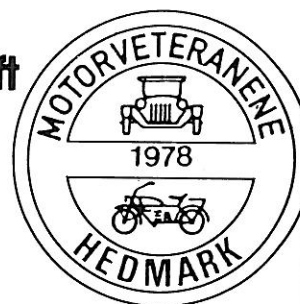


Lørdag 17. og søndag 18. april '93, kl.11.00 - 19.00



Hamar Olympiahall
VIKINGSKIPET

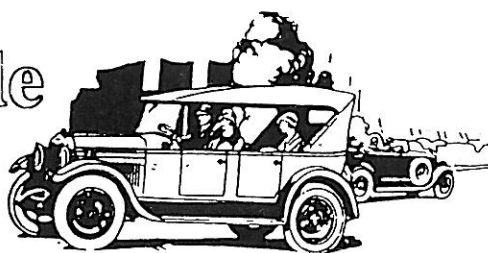
- * 350 kjøretøyer
- * Stort familieshow (søndag)
- * Veteranmarked
- * Verdensrekordforsøk i motorskift
- * Mote- og kjøretøyparade
- * Salg av veterankjøretøy
- * Il Tempo Gigante
- * Lotteri, konkurranser



Velkommen til Motorveteranenes jubileumsshow!

Salmakerarbeide

utføres hurtig og rimelig.
Kalesje - seter - o.l.
Telefon 03 821404.



Vi skifter clutch og bremses på dagen!

Ring og avtal tid: Tlf.02-71 60 70

CHRISTOFFERSEN & **BEKKEN A.S**
clutch & brems

Tlf. 02 - 71 60 70. Fax. 02 - 37 43 84. Fossveien 24, 0551 Oslo 5.





Påmeldingsskjema for Flåkløypa Grand Prix -93

Navn:
 Adr.:
 Tlf.: (privat)
 Tlf.: (arbeid)

Kjøretøygruppe Lukket Ope

Merke:

Årsmodell:

Registreringsnummer:

Ikkje tillatt med prøveskilt!

Nattparkering: Under tak Ute
 Frå fredag 28. til laurdag 29. mai
 Frå laurdag 29. til søndag 30. mai

Påmeldingsfristen er 10. mai 1993!

Tidleg påmelding gjev lavt statnummer!

Påmelding sendast til:

Flåkløypa Grand Prix -93

V/Anne-Mette Kolden
 2686 LOM

Overnatting:

Fylgjande stader kan tilby overnatting:

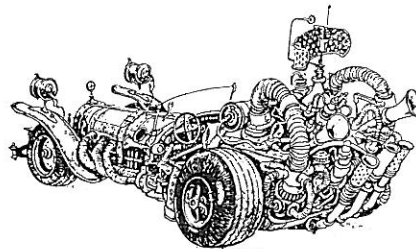
- Mogard Gjestgiveri, Bismo** (062) 14 026/61 21 40 26
Rom og hytter.
- Skjåk Turistheim, Bismo** (062) 14 024/61 21 40 24
Hytter, rom m/TV.
- Bispen Camping, Bismo** (062) 14 130/61 21 41 30
Hytter
- Skamsar Camping, Bismo** (062) 14 399/61 21 43 99
Hytter, rom m/TV.
- Polfoss Gjestehus, Nordberg** (062) 14 700/61 21 47 00
- Grotli Høyfjellshotell, Nordberg** (062) 13 912/61 21 39 12
- Gjeilo Camping, Skjåk** (062) 13 032/61 21 30 32
- Furuly's Camping, Nordberg** (062) 14 743/61 21 47 43
Hytter m/dusj og WC.
- Nordal Turistsenter, Lom** (062) 11 010/61 21 10 10
Hotell, motell, hytter, camping, gatekjøkken og bensinstasjon
- Fossberg Turiststasjon, Lom** (062) 11 073/61 21 10 73
Hotell, motell, hytter og kafeteria.
- Fossheim Turisthotell, Lom** (062) 11 005/61 21 10 05
Overnatting, rom, hytter og god mat.
- Lom Motell og Camping, Lom** (062) 11 220/61 21 12 20
Motell, hytter og camping.
- Brimi Fjellstugu, Tessanden** (062) 37 812/61 23 78 12
Overnatting enk./ dobb. rom., kafeteria med rettar av fisk og vilt.
- Røisheim Hotell og Skysstasjon, Lom** (062) 12 031/
Overnatting med alle rettigheter. 61 21 20 31

Vi viser ellers til:

Lom Turistinformasjon
 Tlf (062) 11 286



FLÅKLYPA GRAND PRIX



BISMO

LAURDAG 29. MAI 1993



FLÅKLYPA GRAND PRIX -93



Det skal vera vanskeleg gjera opp att eit vellykka arrangement, men vi i Jotunheimen veterankjøretøyklubb har fått meirsmak på å arrangere veteranløp etter 'Flåkløypa Grand Prix -92'. Vi håpar at mange av dykk som var med i fjor også har fått meirsmak på Flåkløypa, og at mange som ikkje var her i -92 finn vegen i 93.

I år er løpet lagt til Pinseaftnen, og start og mål blir i Bismo. Dermed får vi også vist dykk ein god del av Skjåk kommune. Sjølv sagt går løypa også i år opp i Reodor Felgens rike, det verkelege Flåkløypa i Bøverdalen i Lom. Her gjeld framleis Ludvik sitt krav:

'Det er forbudt å råkøre med radialdekk over Kjell Aukrust sin eiendom i Flåkløypa!'

Med dette friskt i minnet ynskjer vi alle veteranentusiaster velkomne til:

Flåkløypa Grand Prix -93

Laurdag 29. mai 1993

Start/mål:

Start og mål blir i Bismo sentrum.

Første start er kl. 11.00.

Alle deltakarar må vera på plass ved starten seinast kl. 10.30.

Startkontingent:

Bilar kr. 180,—
 Motorsyklar kr. 100,—
 Startkontingenten betales ved henting av startnummer.

Startkontingent:

Bilar kr. 180,—
 Motorsyklar kr. 100,—

Utlevering av startnummer:

Løpskontor på Mogard Gjestgiveri i Bismo sentrum vil vera ope for henting av startnummer og deltakarinformasjon:
 Fredag 28. mai frå kl. 16.00-22.00
 Laurdag 29. mai frå kl. 08.00-10.30

Klasseinndeling:

Klasse A Til og med 1919
 Klasse B 1920 - 1929
 Klasse C 1930 - 1945
 Klasse D 1946 - 1963
 Klasse E Motorsyklar

Påmelding:

Påmelding bør skje på vedlagte påmeldingsskjema. Eventuelt kan påmelding skje på telefon:

Jan Randen (062) 11 281/61 21 12 81
 kl. 08.00-16.00
 (062) 14 388/61 21 43 88
 kl. 17.00-22.00
 Anne-Mette Kolden (062) 11 288/61 21 12 88
 kl. 08.00-22.00

Påmeldingsfristen er 10. mai 1993!!!!

Startlista blir satt opp etterkvart som vi får påmeldingane, slik at ei tidleg påmelding gjev lavt startnummer.

Ver tidleg ute med påmeldinga og få eit lavt startnummer!!!

Det blir høve til etteranmelding fram til løpsdagen mot dobbelt startkontingent.

Nattparkering:

For kjøretøy som bør stå under tak, som motorsyklar og cabrioletar, har vi nokre plassar til innandørs nattparkering frå fredag 28. mai til laurdag 29. mai og frå laurdag 29. mai til søndag 30. mai.

For øvrige deltakarar blir det høve til nattparkering på inngjerdet og låst område med patruljerande vakt.

JVK fråskriv seg alt ansvar for parkerte kjøretøy!

Mat:

Det blir matstasjon under løpet. Startkontingent for bilar inkluderer 2 matbilettar og for motorsyklar 1 matbilett.

Det blir høve til å kjøpa fleire matbilettar på løpskontoret.

Premieutdeling:

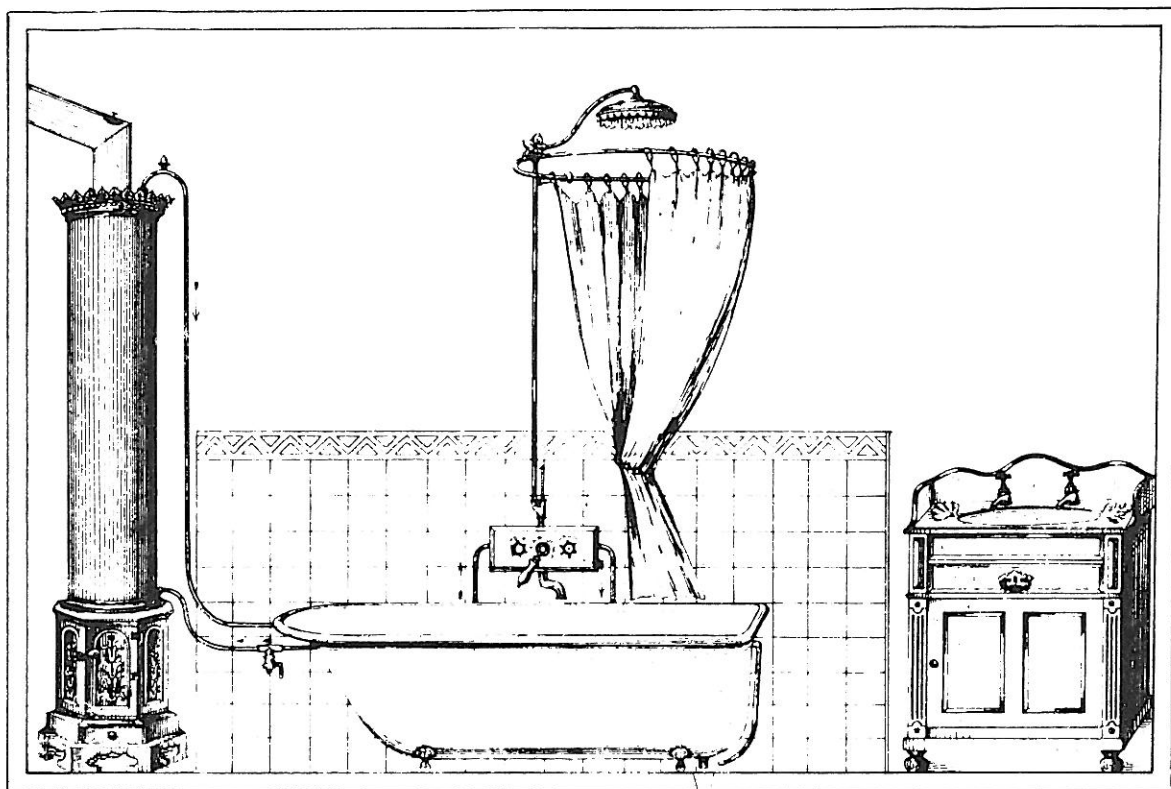
Premieutdelinga blir ved målet, etter at siste bilen har komet til mål.

Meir informasjon om løpet får dykk på telefon:

Jan Randen (062) 11 281/61 21 12 81
 kl. 08.00-16.00
 (062) 14 388/61 21 43 88
 kl. 17.00-22.00
 Anne-Mette Kolden (062) 11 288/61 21 12 88
 kl. 08.00-22.00

Med helsing

Jotunheimen Veterankjøretøyklubb



C. M. Mathiesen, autoriseret Rørledningsforretning & **Rørhandel,** Christiania.

Bad- & Vandklosetanlæg Nyeste Udstyr

☛ Anlæg af alle Slags Rørledninger inden- & udenbys.

Personlig Fagkundskab - Mangeaarig Erfaring.

Telefoner: 103 & 11629.

Telegr. adr.: „Rørlageret“

**Trenger du boliglån
eller refinansiere gamle og
ugunstige lån? Kom og
snakk med oss.**

Nærbanken med få gebyrer
og hyggelig rente.

sparebanken
NOR

WANG, ASLE
GAMLEBAKKEN 28

3046 DRAMMEN

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN



Søren Thygesen med frue er den MHK'er som har profilert klubben mest. Her fant vi dem på forsiden av bladet Ergoterapeuten, som er et fagtidsskrift for "peuter". Dere husker vel også TV-innslaget med disse fine representantene for hobbyen. En hilsen til Thygesens! Denne gang får de få baksiden av Motorhistorikeren, i farger hvis vi har flaks!

UTKOMMER FEBRUAR, APRIL, JUNI, SEPTEMBER OG DESEMBER.