

MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - FEBRUAR 1998 - 27. ÅRGANG



ORGAN FOR

Motorhistorisk klubb - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN. Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:

Steinar Ludvigsen
Blåveisbakken 33, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 32 87 94 27

Nestformann:

Per Langøy
Moreneveien 21, 3058 SOLBERGMOEN
Tlf. 32 87 14 63

Sekretær:

Asle Wang
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN
Tlf. 32 83 01 12

Kasserer:

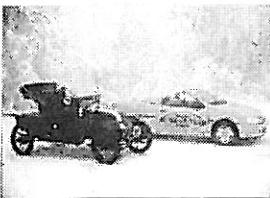
Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem I:

Oddleif Kvalseth
Gundesøhagen 78, 3039 SKOGER
Tlf. 32 88 04 30

Styremedlem II:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 85 76



Forsidebildet:

90 års forskjell:
1908 Renault AX og
1998 Renault Megane
1. januar 1998

Redaktør for dette nummer har vært:

Ivar Engerud

UTVALG:

Teknisk/forsikrings-komite:

Fridgeir Normann (formann) 32 82 18 01 - 32 82 15 80
Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Erik Holde 32 88 31 15

Løpskomite:

Tom Laugerud (formann) 32 75 26 76 - 901 49 270
Gunnar Kjemperud 32 78 09 81
Tom Christensen 31 28 56 47
Jan Sundberg 32 88 05 14

Arrangements-, utstillings- og markedskomite:

Kjell Ødegård 32 75 35 83
Lars Petter Skau 905 56 361
Martin Fella 32 82 12 32
Tore Ødegaard 32 80 03 35
Svein Hansen 32 82 05 90

Turkomite:

Tom Becker (1 tur) 33 77 04 25

Festkomite:

Tore Wolstad 32 75 17 68
Lars Petter Skau 905 56 361
Berit Thorbeck 32 84 86 89

Materialforvalter:

Frode Holm 928 33 995

MOTORHISTORIKEREN:

Redaksjonsmedarbeider:

Asle Wang
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN
Tlf. 32 83 01 12

Redaktører i 1998 er:

- **Februar:** Ivar Engerud.
- **April:** Svein Erik Finnerud/Jan Shetelig.
- **Juni:** Knut Bjørhuus.
- **September:** Christian Christensen.
- **Desember:** Per Langøy.

Send innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne til redaksjonen, eller helst til redaktøren for neste blads hjemmemadresse. Tips mottas også med takk. Annonsering under *Kjøp og Salg* er gratis.

Vi må ha stoff til neste blad innen 15. mars



Formannen har ordet:



Godt Nyttår!

Et nytt år er alt i gang, for oss et nytt år med mange nye utfordringer. Vi skal arrangere løp/treff/turer og kanskje blir det et marked på sommeren. Vi har i skrivende stund avholdt et klubbmøte i år med glimrende fremmøte, hvor vi blant annet viste gamle filmopptak fra klubbens barndom.

Til juletreffesten er det påmeldt ca 70 deltagere, noe som er meget hyggelig. Det er også tid for å melde seg på til årsfesten vår, meld deg på og vær med og lag en hyggelig fest du også. (PS. Det er tillatt med en på lomma). Løpskomiteen er også i gang med arbeidet sitt, og vi venter i spenning på hva gutta finner på i år, men det ryktes allerede om et vinterløp.

Materialforvalteren har nedlagt en masse arbeide i å rydde opp og lagre eiendelene våre slik at de nå er bedre tilgjengelige og ettersett. (Se etterlysning under. Reds kommentar.) Som du ser i denne utgaven av Motorhistorikeren er det vedlagt et skjema for å kunne lage en kjøretøymatrikkel. Fyll den ut og returner den snarest til oss slik at vi kommer i gang med arbeidet kjapt.

Er du redd for at et sånt register skal skape skatteproblemer for deg, kan jeg berolige deg med å si at likningsvesenet allerede har oversikt over hvilke registrerte kjøretøy du er i besittelse av slik at du får ingen overraskelser fra den fronten. Til slutt vil jeg på nytt oppfordre dere til å ta opp saker dere brenner for eller turer eller lignende dere ønsker å arrangere. Send oss noen ord så ser vi på det.

Hilsen
Steinar Ludvigsen

*

Materialforvalter etterlyser!

1 kassettpiller	11 mikrofonstativ	3 MHK segl m/stotter	1 stor hullmaskin
1 matrise for trykksaker	1 fotoalbum	diverse styreprotokoller	

Ber alle, som måtte ha eiendelene som tilhører klubben om å levere dette til meg for registrering.
Med hilsen MHK v/materialforvalter Frode Holm (lf. 928 33995)

*

Ford Taunus P4 1965



Fra Bjørn Lund, Bjonndalslia 5,
3442 Hyggen har vi fått låne bilde av hans
Ford Taunus P4 1965.

Kjøpes:

Bilen er ikke til salgs, men Bjørn har ønske om teleskopantenne LBMB fra 60-åra og alt av deler til Taunus 12M.
Bjørn treffer du på telefon 31284055

Selges:

Selvstarter til T-Ford.
Original 8 spors kassettpiller med kassetter til Volvo.
Bjørn. Tlf. 31284055



Nytt fra Styret:

Referat fra julemøtet 2. desember 1997

Formannen ønsket velkommen til et 40-talls medlemmer og beklaget dårlig broyting på parkeringsplassen. Det var ett nytt medlem som ble ønsket velkommen.

Informasjon fra styret: Styret har fordelt arbeidsoppgavene slik at hver komité har en kontaktperson i styret. Videre vil styremøtet avholdes tirsdag, en uke for hvert medlemsmøte. Saker som ønskes tatt opp må leveres i god tid før møtet. Oddleif og Asle har byttet plass i styret. Ingen kommentarer fra medlemmene vedrørende dette byttet. Forslag om å samarbeide med Festival-service i forbindelse med Drammensfestivalen ble ikke akseptert av styret. Styret er av den oppfatning at det i stedet vil være mer interessant å arrangere en utstilling/marked i et mindre omfang. Utstillings- og markedskomiteen jobber videre med dette.

Samarbeidet med Jet har vært greit så langt, men styret ønsker ikke å inngå eksklusive avtaler som «låser» oss til å inngå andre avtaler. Tore Ødegaard informerte at det kan være muligheter for likevel å fortsette samarbeidet. T.O. følger opp dette videre mot Jet.

P.E. Calson orienterte om konflikten i FIVA vedr. stemmemandatene. Resultatet er at England, Sverige, Norge og Finland sannsynligvis vil gå ut av FIVA og danne en egen organisasjon. Utmeldingen må evt. skje senest 28. februar 1998. LMK må vedta dette på første landsmøte. Navnet på den nye organisasjonen blir: *The International Historic Vehicle Organisation*. På spørsmål fra salen bekreftet Calson at det er meget viktig med lobbyvirksomhet i EU-systemet, og at den nye organisasjonen vil gå inn for å opprettholde eksisterende ordning. Videre kunne Calson berolige medlemmene om at utmelding av FIVA og dannelse av en ny organisasjon ikke ville ha noen innvirkning på LMK-forsikringen. Dette er en avtale mellom LMK og Storebrand.

Jens O. Rønning holdt et meget interessant og underholdende foredrag om en noe spesiell ballongferd som startet i Paris og endte i Telemark på 1800-tallet. Medlemmene ble oppfordret til å delta på juletreffet og årsfesten.

Medlemmenes 10 min. Det ble klaget på dårlig broyting og manglende utelys. Dette vil bli tatt opp med husverten. Enighet om at vi skal forsøke å dra i gang en tur til Ørebro-markedet. P.g.a. manglende oppmøte på den 3. tirsdagen i måneden kom det forslag om å kutte ut å leie lokalet denne dagen. Dette er en del av leieavtalen vi har inngått med huseieren og er derfor sannsynligvis vanskelig å endre.

Møtet ble avsluttet 10.00 (22.00? Reds anm.) med formannens ønske om **En Riktig God Jul og Et Godt Nytt År.**

Referat fra medlemsmøtet 7. januar 1998

Pga dobbeltbooking av lokalet fikk alle melding om at møtet var utsatt en dag. Ca. 55 møtte onsdag 7. januar. Det var intet spesielt program denne dagen. Formannen orienterte om EU-kontroll av biler nyere enn 1960 og muligheten for å søke Statens Vegvesen om utsettelse dersom bilen står i vinteropplag på visningstidspunktet. Det ble videre snakket om dissensen innen FIVA og opprettelsen av en ny internasjonal interesseorganisasjon. MHK har blitt kontaktet av Bjørn Ausjen Johannesen angående bok om gamle veier og kjøreruter. Klubben vil forsøke å bistå, og Gunnar Kjemperud sa seg villig til å gjøre en jobb. Videre ble det besluttet at vi på nytt skal forsøke å lage et kjøretøyregister. Se for øvrig skjema annet sted i bladet. Peder Danielsen foreslo at klubben skulle iverksette et lotteri med tur til Hershey som gevinst. Forslaget ble tatt til etterretning. Forøvrig ble det snakket noe om møtedagen 3. tirsdagen i måneden og henstillet til at medlemmene møter opp også da. Det var kaffe og kaker og filmfremvisning mm.

*

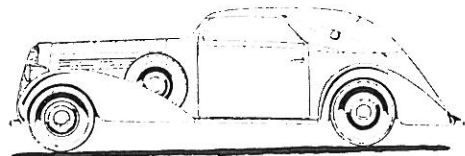
Renessanse for de «virkelige» veteranbilene?

Når en ser rundt seg på veteranbilopp i våre dager, slår det en at de virkelige gamle bilene blir stadig mer uvanlige å se; jeg tenker først og fremst på 20-tallsbilene. På 70-tallet samlet løpene hele rekker av T-Forder, men også mer uvanlige merker fra samme periode. I dag domineres løpene av etterkrigsbiler, og en undres hvor de eldste bilene har tatt veien. Står de og samler støv i en eller annen avsidesliggende garasje, uten å få kjenne frisk, norsk luft rundt spjeldakselen? Er det mulig at eierne av disse bilene føler seg litt «utenfor» i selskap med mer moderne og strømlinjeformede biler? Jeg tror at tiden er inne for litt nyttenking for å snu denne trenden, slik at 20-tallsbilene igjen blir en mer synlig del av det motorhistoriske mangfold.

Se på annonsen. Kunne ikke dette være noe å tenke på for eiere av 1926 Chevrolet'er og lignende? Folk som er gått litt lei, og føler at de trenger litt ny inspirasjon for å forbli aktive i miljøet.

På sikt vil folk kunne «falle ut» og kanskje henfalle til friluftsliv, sportsfiske eller endog bli tribuneslitere på Marienlyst. Idéen er god, selv om enkelte puritanere i veterankretser ikke nødvendigvis vil bifalle et slikt prosjekt. Spinner en litt videre på tanken, skulle det være fullt mulig å «oppgradere» biler av nyere årgang på tilsvarende måte. Annonsen er riktignok ikke helt fersk (1936), så det er vel ikke sikkert at «Sofus Larsens Karosserifabrik» eksisterer. Ellers burde et slikt prosjekt være en spennende utfordring for en nevenyttig entusiast som er i besittelse av hammer mothold og en god porsjon pågangsmot!

Vi moderniserer Deres Vogn -



Denne Vogn er en 1923 Model moderniseret paa vor Fabrik

Forlang nærmere Oplysninger og Tilbud

S OFUS LARSEN S
. KAROSSERIFABRIK . S
 GLÆNØGADE 3 . KØBENHAVN Ø . TELEF. RYVANG 961



Red's

Så har vi rundet nok et årsskifte, det nest siste i dette årtusen. Om to år er det ikke bare siste siffer i årstallet som skal skape problemer i januar. Med årsskiftet fulgte også utgangen av MHKs 25 års jubileum. Et jubileum som hadde sitt naturlige høydepunkt med Norgesløpet i juni. Selv «feiret» jeg selve dagen 18. oktober med Ove Loen i hans 1963 Cadillac Eldorado Convertible

Han er en traurig kar, «PowerPoint-mannen» som sitter og støtter hodet i hendene på sisesiden i Motorhistorikeren ved siden av meldingen om hvem som er redaktør for neste nummer. Ledsaget av adressen og fristen for alt stoffet som man ønsker å sende inn. I forrige nummer var det jeg som hadde den tvilsomme gleden å bli illustrert med denne nitraste, frustrerte skrivebordsrotten blant alle sine papirer. Fristen for stoff skulle være 15. januar, og når dette skrives er vi på god vei inn i den 16. Og vet dere hva - postkassa i dag var tom - i hvert fall for bidrag til avisa du nå holder i hendene! Forsåvidt ingen sensasjon - den hadde, med et par unntak, vært tom i dagene før også - så da er alt ved det gamle på den fronten i hvert fall. Det er jo så mye annet som forandrer seg om dagen at det kan være greit å ta jobben som redaktør i Motorhistorikeren. Da vet du i hvert fall at du ikke trenger å frykte for for mye hjelp. Så da fikk jeg prøve å samle sammen litt stoff til motorhistorikeren basert på egne opplevelser i løpet av tiden fra forrige gang jeg var redaktør.

Selv har jeg et lite jubileum dette året - til sommeren er det 25 år siden jeg første gang kjørte (les: satt på) veteranløp; «Blokhus Rally 1973» i Danmark. Debuten var internasjonal, i Gunnar Jørgensens Ford A 1930. I de siste 20 av disse årene har jeg fått spørsmål om jeg ikke snart skulle skaffe meg en bil og være med på løp (evt. få restaurert Singeren). Nå er jeg 38 og kan vel ikke gi noe godt svar bortsett fra mangel på tid, penger og mulighet til å prioritere egen bil.

Selv om møtefrekvensen min i MHK i fjor (og årene før der) har vært langt under under pari, går ikke så rent lite av fritiden til biler og bilhistorie. Om enn kanskje på en litt annen måte enn de fleste innen hobbyen. Interessen min ligger nemlig like mye mot menneskene og organisasjonene bak bilene og historien rundt disse. Hvordan ideene ble unnfanget, hva som ligger bak suksess og fiasko og alle de fasinerende små og store sammenhengene innen bilverden på alle plan - før og nå. Derfor har jeg prioritert og hatt mulighet til å komme i kontakt med en mengde fasinerende personer fra bilindustrien, designere, racerførere og personer i bilhobbyen verden rundt.

Kombinert med bilhobbyen min ligger fotointeressen og en viss skrivekløe, så det går ikke så rent lite tid til å skrive en del artikler til magasiner her og der. Men det gir meg utrolig mange interessante opplevelser - og sist år var ikke noe unntak når jeg ser tilbake på arrangementer jeg var så heldig å være tilstede på. Høydepunktet forrige år var å få se omkring 600 av historiens mest berømte sportsbiler i løpet av en intens helg i Italia og Monaco, mens den tristeste hendelsen var å få melding om at en god venn i USA, den siste «Classic Car»-designeren, Franklin Q. Hershey var død, 90 år gammel. Han var ansvarlig for såvel Murphy-karosserier på 20-talls Cord og Duesenberg som hjernen bak den opprinnelige Ford Thunderbird i 1955. En virkelig personlighet som har gitt bilhistorien noen av de vakreste designere gjennom alle tider.

Siden innsendelsen av stoff langt fra fyller noen utgave av Motorhistorikeren, lar jeg denne utgaven være et lite speilbilde av min «veterane» dagbok. Fyllt av lite mukk under neglene, men med et par tusen fotos og spennende opplevelser som resultat:

- Nov. 1996: London - Brighton Cenetary Run
- April 1997: Volvo Museet, Göteborg
- Mai 1997: Mille Miglia, Italia og Monaco Historique Grand Prix.
- Juni 1997: Ferraris 50 års feiring, Roma og Veteranvognløpet av 1914
- Juli 1997: Bromley Pageant of Motoring, Kent og Coys of Kensington, London
- Juli 1997: Svedinos Museum, Ugglarp og Mobilium, Billund
- August 1997: Kjøreturer! Renault Sport Spider, Megane Cabriolet, Volvo V70T5R, Cord 810!
- Sept. 1997: Bagatelle Concours d'Elegance, Paris og IAA, Frankfurt
- 18. Okt. 1997: MHK 25 år! -Feiret i Ove Loens 1963 Cadillac Eldorado Convertible
- Oktober 1997: Franklin Q. Hershey dør
- Nov/des. 1997: Skrivearbeid (Cunningham C4R, Bugatti 57S Gangloff Convertible, Stanley Steamer, Packard LeBaron Speedster, Voisin, Mercedes-Benz 540K Spezial Cabriolet og Hot Rods.
- Januar 1998: Renault 100 år - Megane Cabriolet!

I tillegg abonnerer/leser jeg regelmessig Car Collector & Car Classics, Automobile Quarterly, Road & Track, Thoroughbred and Classic Cars, Classic and Sports Car, Automobile, Car Magazine, Classic Motor, Nostalgia, Motor Klasik, Automobile Classiques, Auto Focus, Vintage Motor sport, Motorsport - så da blir det ikke så veldig mye mer tid å bruke på bil!

Velkommen 1998 - som for min del har Renaults 100 års jubileum som en av de store fokus på veteranbilfronten.

Godt nyttår!



London - Brighton Cenetary Run

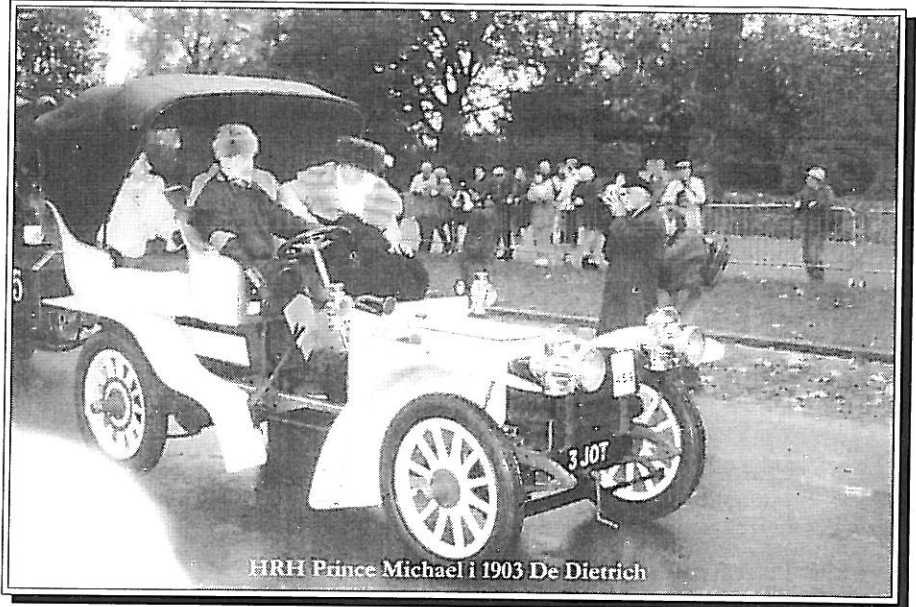
Tekst og foto: Ivar Engenud

«The London to Brighton Run» er verdens mest berømte veteranbilløp. I 1996 var det 100 års jubileum, så da fant jeg at det var på tide å oppfylle en gammel drøm om å få se verdens eldste biler samlet på et brett.

Å samle 680 biler produsert for 1905 kan høres ut som en umulig oppgave, men første søndagen i november 1996 kom de fra alle verdens hjørner med sine klenodier for å samles i Hyde Park i London. For klokken hadde passert 06.00 på morgenen, ble de mørke, regntunge gatene rundt parken fylt med syn, lyder og lukter fra begynnelsen av århundret. Ikke nok med at de skulle samles. Alle hadde som mål for dagen å kjøre for egen maskin de 92 kilometerne ned til Brighton på den engelske sydkysten. Og de fleste greide det med glans, bare man fikk ta tiden litt til hjelp!

I England hadde man fra de første bilene kom etablert «The Red Flag Act» Loven som bestemte at det skulle gå en mann 20 meter foran bilen med et rødt flagg for å varsle at her kom verdens undergang. Toppfarten var regulert til 6 km/t, kanskje først og fremst begrenset av ganghastigheten på «the Red Flag Man». 14. november 1896 ble loven opphevet, og topphastigheten på engelske veier økte til hele 22 km/t! Royal Automobile Club, RAC, ble stiftet senere samme måned, og i pur glede over fremskrittet, la ca. 30 bilister i vei fra London til Brighton. Først og fremst ble turen arrangert for å bevise bilens fortrefelighet i et moderne samfunn. Omkring halvparten nådde frem denne dagen for hundre år siden på datidens veier.

Det konservative England hadde samtidig startet sin egen bilproduksjon, med Daimler, basert på en tysk design. Dette var ti år etter Tyskland og Frankrike, som var de virkelige bilpionerlandene med merker som Daimler og Benz på tysk side, og De Dion Bouton og Panhard & Levassor i Frankrike. Norge fikk for øvrig også sin første bil tidligere samme år, en tysk Benz.



HRH Prince Michael i 1903 De Dietrich

Det var derfor mer enn ett hundreårs jubileum som ble feiret denne søndagen med RAC-president HRH Prince Michael of Kent i spissen. Han kjørte selv sin kongelige ekvipasje, en kjempestor 1903 De Dietrich med politiskorte alle de ni milene ned til Brighton. Denne gang holdt han seg på rett side av fartsgrensene; for et par år siden ble han tatt i fartskontroll i en 1903 Napier Gordon Bennett Racer! Minst fem av de bilene som foretok den første turen, stilte også til start 100 år senere! To Panhard & Levassor-biler, en Arnold (kjørt av barnebarnet til han som bygde bilen), en Lutzman og en Léon Bollée har overlevd alle årene og blitt restaurert til kjørbare farkoster. Selvsagt har de ikke deltatt alle ganger, men en 1899 Benz deltok i løpet for 55. gang!

I alt deltok 680 biler produsert for 1905 - så mange biler av disse årganger har aldri før vært samlet på ett sted. Til sammenligning var det i 1900 totalt registrert 3 biler i Norge. Denne søndagsmorgenen var Serpentine Road i Hyde Park fylt

med 142 biler av årganger opp til 1900, hvorav ikke mindre enn 89 var fra forrige århundre! Entusiaster fra et drøyt tyvetalls nasjoner hadde funnet veien til Hyde Park Corner for å delta. Deriblant hele 72 ekvipasjer fra USA og biler helt fra Brasil, Australia, Syd Afrika og New Zealand.

Starten gikk allerede klokken halv åtte for de aller eldste, så her var det bare å komme tidlig på bena for å være med. I grupper på ti og ti ble bilene sluppet ut i London-trafikken. Å beskrive starten som et velorganisert kaos er ingen overdrivelse. Langt fra alle bilene var like startvillige, og det så ut som de fleste av bilhistoriens mange ulike startprosedyrer ble prøvet - bortsett fra å vri på nøkkelen. Selvstarteren kom ikke for i 1912!

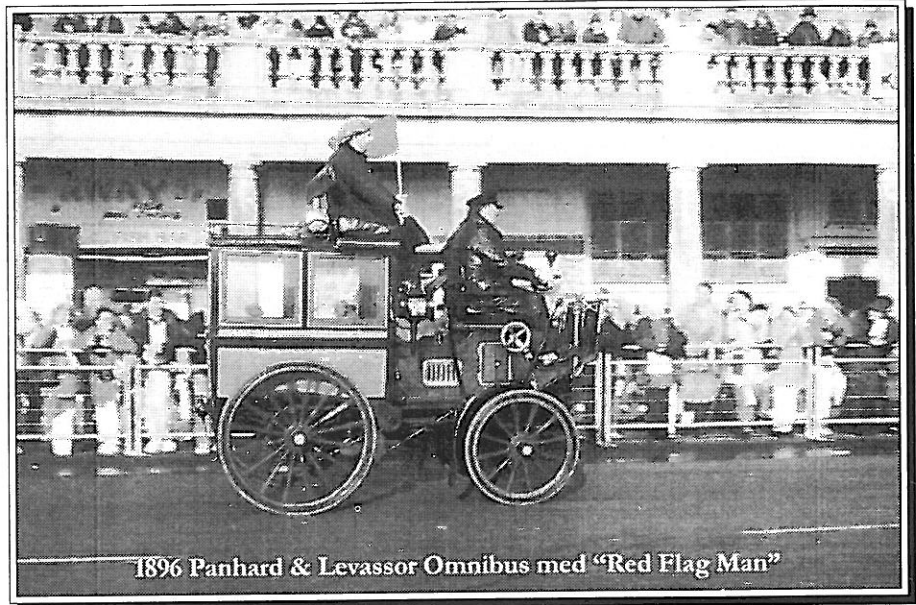
Mang en fører ble både svett og varm under skindressen før bilen kunne lirkes i vei. Etterhvert fikk da de aller fleste dyttet, fyret eller sveivet i gang bilene.



Det skal forholdsvis god fysikk og koordineringsevne til for å kjøre en bil fra århundreskiftet. Med dårlige bremses, harde clutcher og gearspaker, stive hjul, lunefulle styremekanismer og upålitelige motorer la de allikevel smilende i vei gjennom Wellington Arch, ned Constitution Hill forbi Buckingham Palace og over Westminster Bridge. Deretter kunne kursen settes syddover langs A23 frem til en forhåpentlig malpassering på ettermiddagen i Madeira Drive i den idylliske kystbyen Brighton i Syd-England.

Selv valgte jeg å følge hele starten i et par timer og «kappkjøre» med tog ned til kysten, slik det ble gjort på 30-tallet da bilens hastigheter kunne male seg med togets. Jeg lot bilene få et godt forsprang, og til tross for bade frokost og ventetid på Victoria Station var det kun en handfull biler som hadde nadd frem ved ankomst Brighton midt på dagen. Men da kom deltagerne til gjengjeld trillende som en strøm av levende bilhistorie. Forfrosne, men lykkelige paraderte man i mal, og minst 96% av alle bilene måtte ha en medbragt champagne for a feire bragden.

Tiåret fra 1895 -1904 var den perioden da bilen etterhvert begynte a finne sin form, bade hva gjelder drivverk, styremekanismer, gear-



1896 Panhard & Levassor Omnibus med "Red Flag Man"

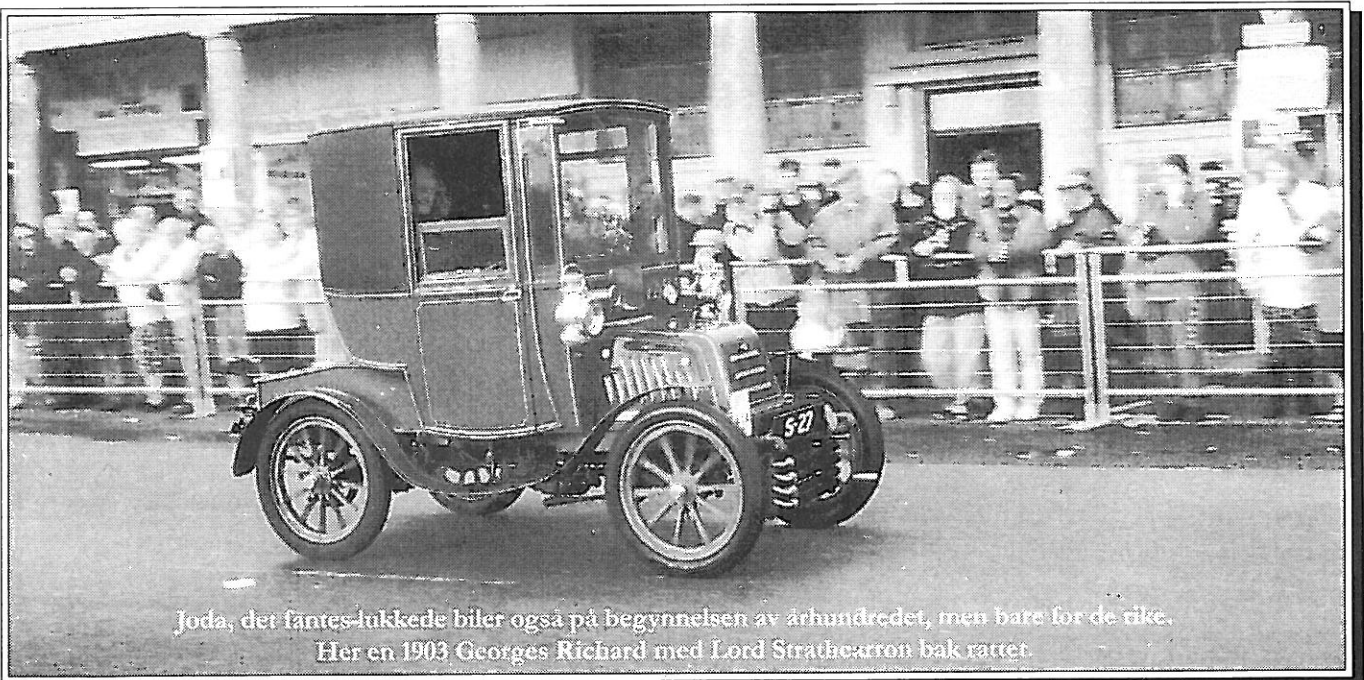
overføringer, hjul og dekk og karosserier. De deltagende bilene ble for det meste drevet av forbrenningsmotorer, men også damp og elektrisk drift var tatt i bruk på flere av kjøretøyene. Det eldste, en 1884 De Dion, Bouton & Trépardoux, ble drevet av damp.

Blant de over 150 forskjellige merkene som deltok, er kun et titall fortsatt i drift. Navn som Delahaye, Mors, Locomobile, Wolseley, Clément, Napier, Packard, Rambler og Lanchester var langt fremme på starten av århundret, men nå er de i beste fall kjent for entusiastene.

De franske bilfabrikkene produserte pålitelige biler, ofte med forholdsvis driftssikre motorer. De var også blant de som kom raskest opp i relativt høye produksjonstall, og det startet hele 88 DeDion Bouton, 51 Panhard & Levassor, 34 Darracq, 26 Peugeot og 17 Renaults.

Nordmennene var også representert, med 3 biler: 1903 Cadillac, 1904 Oldsmobile Curved Dash og en 1904 Darracq.

Har du mulighet til en weekend i London første helgen i november er det bare å anbefale - prisene med fly er ikke avskrekkende!



Joda, det fantes luksuøse biler også på begynnelsen av århundret, men bare for de rike. Her en 1903 Georges Richard med Lord Strathmore bak rattet.





Panorama Musikk

Drammen A/S

Tollbugt. 29, Drammen - Tlf. 32 89 52 70

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder
instrumenter, utstyr og
rekvisita.

* - for skoler, korps,
orkestre og
enkelutøvere

* Service og rep.,
samt noter m.v.

**Omtrekking av biler,
møbler og båtputer.
Spes. veteranbiler**

Drammen Salmakerverksted

Thor Vikar

Austadgangen 14, 3043 Drammen
Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Per Langøy
Moreneveien 21
3058 SOLBERGMOEN Tlf.: 32 87 14 63

Helårsannonser 1998:

Helside kr. 1800,-
Halvside " 1200,-
Kvartside " 600,-
1/8 side " 300,-

Annonseinnrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	120 kr.
Slipsnål	20 kr.
Klistremerke 1 stk.	10 kr.
Klistremerke 3 stk.	25 kr.
T-skjorte MHK	35 kr.
Jakkemerke	26 kr.
Vimpel	40 kr.
Jubileumsbok 15 år	40 kr.
Vimpel m/stang	90 kr.



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 1998 kr. 200,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første tirsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00. Møtelokalet står også til klubbens disposisjon hver fjerde tirsdag i måneden.
- * Møtene holdes på Konnerud i hytta til Konnerud Jeger og Fisker Forening.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAFTALER

FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
Drammen Gummiservice	Opp til 30% på Bridgestone
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer

Listen oppdateres fortløpende.



1962 Cadillac Eldorado Biaritz Convertible

Ove Loen har vært en av de mer aktive på importfronten de siste årene, med diverse perler fra 50/60-tallet som har fått norsk asfalt under hjulene. Med sine gode kontakter «Over There» har han funnet frem virkelig gode originalbiler. Som for eksempel denne gullfargede 1962 Cadillac Eldorado Convertible. Alt er originalt og nærmest urørt, bortsett fra godt vedlikehold. Med en original prislapp på \$6.610 ble det solgt kun 1.450 eksemplarer dette året, som markerte Cadillac Motor Car Divisions 60 års jubileum. Det var foretatt noen mindre designendringer fra tidligere år: Grillen var blitt flatere i fronten, vingene på bakskjermene var tatt ned noen cm. Senteret på hjulkapselen var fargetilpasset bilens farge.



Ta en ekstra titt på detaljeringen på Ove's eksemplar neste gang du ser den - dette var det beste av det beste fra Detroit for 35 år siden! Registreringsnummeret C-6367 står selvsagt for Cadillac og modellbetegnelsen som var 6367. Så vidt jeg vet er det ikke mer enn en 1962 Convertible til i Norge.

Selv fikk jeg oppleve en prøvetur i Oves prakt eksemp lar en fin høstdag sist år - på dagen 25 år etter stiftelsesmøtet i MHK. Det er derfor ikke mer enn rett og rimlig at bilen er dette nummers «midtsidebil»!



Mille Miglia!

Tekst og foto: Ivar Engerud

Første helgen i mai 1997 oppsto historiens største stevnekollisjon på Historic Racing-fronten. Det første Historic Monaco Grand Prix med 200 GP-biler og Mille Miglia med 360 sportsbiler fra 1927 til 1957 er høydepunkter de fleste av verdens gamle racinggutter ville ha med seg, men i fjor kunne du bare greie det som tilskuer.



Hvert år forvandles den lille rolig og idylliske norditalienske byen Brescia ved Gardasjøen til et sydende Mekka for bilentusiaster. Da kommer fordums stjerneførere som blant annet Phil Hill, Olivier Gendebien, Stirling Moss, John Surtees og Jochen Mass sammen for å feire minnet om et av bilhistoriens mest sagnomsuste landeveisløp - fra Brescia - Roma - Brescia. 1000 romerske mil over Posletta, gjennom Umbria til den katolske hovedstaden og nordover gjennom Toscana tilbake til Brescia. Kort og godt - «Mille Miglia».

Fra hele verden kommer fullblods sportsvogner av årgang 1927 til 1957 med sine entusiastiske eiere. Det er minst like spektakulært i dag som dengang førere som Campari, Ramponi, Varzi, og ikke minst Tazio Nuvolari ble legendariske for sine prestasjoner bak rattet i ulike Alfa'er i dette knallharde løpet.

Mille Miglia ble første gang arrangert i mai 1927, da vinnerne Minoia og Morandi brukte over 22 timer på strekningen Brescia - Roma - Brescia i sin italienske bil av merket OM. Snitthastigheten var på drøyt 77 km/t. Kanskje ikke så imponerende, men i årene som fulgte, utviklet løpet seg til å bli det mest prestisjefylte og berømte landeveisløpet på europeisk jord.

Alfa Romeo konsentrerte det meste av sin sportsbilutvikling omkring modeller tilpasset dette løpet, og de lyktes da også å vinne løpet hele 10 ganger før krigen. 1933 ble toppåret da de besatte alle de ti første plassene! Hastigheten ble løftet fra år til år. I 1930 ble Nuvolari den første over 100 km/t med en 6C1750, i 1936 satte Brivio ny rekord med over 121 km/t. Allerede to år senere satte Biondetti en fantastisk rekord på 135,4 km/t, etter å ha knivet med teamkollegaen Pintacuda gjennom hele løpet. Seieren var på kun 1 minutt, men rekorden skulle stå helt fram til 1953!

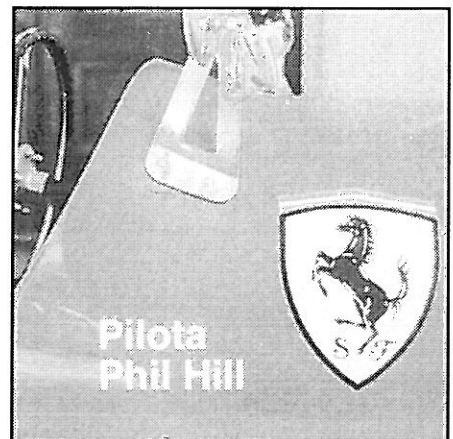
Denne dagen sto Pintacudas vogn nede i kjelleren på hotellet vårt, og vi kom i god kontakt med den hyggelige eieren Bill Serri fra USA.

Kun tyskerne med Mercedes-Benz kunne by Alfa noen reell konkurranse om totalseieren i Mille Miglia, og de lyktes to ganger før krigen. I 1931 kjørte Rudolf Caracciola med

Sebastian som annenfører inn til seier i en Mercedes-Benz SSKL, og i 1940 vant Huscke von Hanstein i en lettvekts BMW 328 med Touringkarosseri.

En annen sentral person i kulissene rundt Mille Miglia var Enzo Ferrari. Han ledet Alfas racingvirksomhet på 30-tallet, inntil han brøt for å starte sin egen bilproduksjon. Etter krigen ble løpet tatt opp igjen, og da var han italienernes sterkeste kort. Fra oppstarten i 1946/47 var det racing og sport som sto i sentrum for utviklingen, og Ferrari skulle utover 50-tallet bli like synonymt med Mille Miglia som Alfa Romeo hadde vært det på 30-tallet.

Ferraris seiersrekke ble kun brutt av Mercedes-Benz og Lancia. I 1955 satte føreren Stirling Moss og kartleseren Dennis Jenkins løyperekord i en Mercedes-Benz 300 SLR på 10 timer og 7 minutter på den 1.597 kilometer lange loypa. En snitthastighet på 157,65 km/t på italienske landeveier over så lang tid vitner om et fantastisk samarbeid mellom fører og kartleser og en førerprestasjon helt utenom det vanlige. Så er da også Stirling Moss' kjøring i dette løpet betegnet som «The Magic Drive». Denne løyperekorden skulle aldri bli slått. (Juan Manuel Fangio som kjørte solo i samme år, kom for øvrig bare 32 minutter bak Moss/Jenkinson!)



I 1957 skjedde katastrofen som sendt alle videre planer om løpet i graven sammen med 12 drepte. Da kjørte den spanske greven De Portago inn i publikumsmassen i sin Ferrari bare noen mil fra mål. Prisen var blitt for høy i løpet som hadde bevist at det var mulig å kjøre dobbelt så fort som første året. Da Mille Miglia gikk over i historien viste bøkene 11 Alfa Romeo-seire, 8 Ferrari-seire, 2 til Mercedes-Benz og en hver til Lancia og BMW.

Historien kunne stoppet her, men man visker ikke ut 30 års italiensk sportsbilhistorie. I 1977 ønsket atter Brescianske bilentusiaster å feire 50 års jubileet for den første kjøringen. Denne gang gjenopplivet som et historisk race med bilene - og førerne - fra den gang.

Brescia, 1. mai 1997

Og hvilke biler er det ikke som stiller til start på Piazza Vittoria i Brescia denne 1. mai torsdagen! Interessen for 70 års jubileet har vært enorm, og «kun» 360 av 900 påmeldte biler hadde kommet gjennom nåloyet for å kvalifisere seg til deltagelse. Selvsagt har de overlevende bilene med virkelig Mille Miglia-historie fortrinnsrett - og de var det mange av.

Mercedes-Benz er tydelig stolte av sine meritter i løpet, og var tungt inne på sponsorsiden i årets jubileumsløp. Deres «Oldtimer Service» fungerte som støtteapparat i tilfelle noe skulle skje med de ca 40 Mercedesene som deltok. De mange hvite SS og SSK'ene fra sent 20-tall var et imponerende syn, og tyskerne Kern stilte til start med sin fantastiske SSKL lik den Carracciola - Werner vant med i 1931. 25 eksemplarer av 300 SL er heller ikke hverdagskost. Museumssjefen i Stuttgart, Max Gerrit Von Pein, hadde blant annet tatt ut to prototyper fra 1952, de første Mercedes racingbilene etter krigen. Rudi Caracciola fullførte løpet 21 år etter sin seier med 4. plass, mens Karl Kling og kartleser Klenk la beslag på 2. plassen det året i hver sine prototyper av 300 SL.

Stirling Moss skulle være en selvskreven æresgjest i løpet med 300 SLR (722) fra 1955, men han hadde valgt Monacos gater som arena denne weekenden. Så det ble John Surtees oppgave å ratte Juan Manuel Fangios 300 SLR (658).



BMW's «Mobile Tradition» er også en meget profesjonell organisasjon for å bruke firmatradisjoner konstruktivt i profileringen. Hushke von Hansteins seiersvogn i 1939, en 328 Touring Coupe var dessverre hjemme i USA, men på plass var til gjengjeld åtte andre BMW 328 av ulike utgaver! Da hadde jeg nesten glemt å nevne de 8 Porsche 550 Spyderne som stilte til start.

Aldri har jeg sett flere førkrigs racing Alfa Romeo'er samlet - 30 stykker for å være nøyaktig! Sammen med ytterligere 18 etterkrigsvogner var samlingen nærmest komplett, bortsett fra noen Monza'er og GP-vogner. De var jo i Monaco!

De 42 startende Ferrariene representerte også mye spennende løpshistorie. Enzos første egne bil, Auto Aviazione 815 var også på plass. Fra USA kom to av de eldste Ferrariene fra 1947 i anledning 50 års jubileet, begge med nye eiere. Mest særpregede Ferrari var uten tvil Giannino Marzottos 212 Mille Miglia Vignale Coupe fra 1951 - populært betegnet som «Egget». I 1947 var også Cisitalia kommet inn på

racingarenaen, og på start var de to første bilene, blant annet Nuvolaris løpsbil.

FIAT gjorde det skarpt i noen av de siste løpene før krigen, og ikke minst like etter med sine sjarmerende 508 C

MM, som var helt oppe på 2. plass i 1948. De senere 8V var også representert med 3 biler. Ellers var startlisten som en nytelse for elskere av mer eller mindre kjente klassiske italienske sportsbiler: 18 Lancia, 19 Maserati, 5 Siata, Ermini, Stanga, Stanguellini, Giaur, Institec osv.

Fra starten på kvelden i Brescia gikk turen ut i den mørke vårnatten til Verona gjennom småbyer stinne av feststemte mennesker til etappeslutt i Ferrara kl 03.00 for de siste. Dag 2 gikk løypa frem til Roma via Ravenna, San Marino og Perugia, for dag 3 bragte deltagerne gjennom det vakre Toscana med Siena og Firenze. Videre om Bologna, Modena og Parma tilbake til Brescia - tilsammen Mille Miglia.

I år går løpet igjen, og har du anledning til å benytte den ovale weekenden fra 14.-17.mai eller en ferieuke i et av italiens vakreste naturområder, kan vi bare anbefale å legge den til det 1998 utgaven av «verdens vakreste rullende bilmuseum»!



Ferrari 50 år

Tekst og foto: Ivar Engerud

"Cino Rosso", den blodrøde fargen, er nærmest synonymt med navnet Ferrari.

Aldri har mottoet "*racina improves the breed*" vært fulgt så samvittighetsfullt som i Modena, Italia.

Og aldri har sammenhengen mellom Formel 1-biler og sportsbiler for gatebruk vært så tett som nettopp hos Ferrari.

Bak dette fantastiske merket sto Enzo Ferrari. En mann som er omtalt som alt fra tyrann til geni.

I mai 1997 var det 50 år siden Ferraris første bil med eget navn trillet ut av garasjen i Maranello. En ren løpsbil med sigarformet karosseri og sykkelskjermer. Prosjektet hadde blitt til fra skisser skapt i en liten leilighet i Milano høsten 1945, hvor Enzo hadde fått med seg Gioachino Colombo. Sistnevnte mest kjent som hjernen bak Alfa Romeos fantastiske Tipo 158 racerbil fra før krigen. Colombo var ansvarlig for selve hjertet i den nye bilen - en uslælig motor. En annen sentral Alfa-veteran, Giuseppe Busso, ble ansatt som teknisk direktør, med ansvar for å få tegningene over til en levende maskin.

Supplert med ytterligere en glimrende tekniker, Aurelio Lampredi, var firklovet klart. Sent i september 1946 lød de første brølet fra hjertet i fabrikkhallene - en V-12 motor på 1,5 liter. V-12'eren skulle bli Ferraris varemerke i de kommende tiår. Vinteren igjennom bygget man chassis, og i mars ble motoren koblet til for de første prøveturene i Maranello. Det ble banket et minimalistisk karosseri rundt det hele, og 11. mai ble det hele «døpt». Bilen ble kalt Ferrari 125/S. Det gikk ikke mer enn to helger før han tok den første seieren i Roma 25. mai 1947 med Franco Cortese bak rattet. Han utklasset en Maserati og FIAT, med en gjennomsnittshastighet på over 130 km/t. Den lange veien med suksess og myter hadde startet.

Racerbiler var ikke noen ny oppgave for den da snart 50 årige Enzo Ferrari. Allerede før første verdenskrig var han med i motorsportens barndom. Fører-debuten skjedde for Construzione Meccaniche Nazionale i 1919, og blant annet deltok han også i det berømte Targa Florio på Scicilia.

I tiden mellom krigene var han knyttet til Alfa Romeo, både som kjører og etterhvert som leder for fabrikkens racingorganisasjonen: *Scuderia Ferrari*. I 1938 ble forholdet til Alfa Romeo avbrutt. Han måtte gå med på at han ikke skulle starte noen form for bilproduksjon under Ferrari-navnet for fire år var gått. Like før krigsutbruddet bygde han imidlertid et par biler til Mille Miglia i 1940 kalt *Auto Avio Costruzione 815* med Fiat-motorer. Planene om egen bil var kommet langt - en fabrikk var under bygging i Maranello da tyskerne bombet deler av bygningen under krigen. Opp av asken steg bilhistoriens største racingmirakel....

Fra debuten på racerbanene viste de 12-sylindrede, 2-liters Ferrari 166'ene seg som nærmest uslælige - hvis de ble kjørt av førere som kunne håndtere de vanskelige maskinene. Clemente Biondetti ble den første Ferrarifører til å vinne Mille Miglia samme år. Navn som Tazio Nuvolari, Alberto Ascari, Froilan Gonzales, Gigi Villorosi og ikke minst Juan Manuel Fangio var blant de som feiret store triumfer bak rattet i disse blodrøde beistene utover 40- og 50-tallet og ble bilinteresserte gutters forbilder.

I racingkretser var oppfatningen at Ferrari var mye motor, men lite kjøreegenskaper. Noe som krevde at Ferrari hele tiden hadde de beste førerne. En annen av disse var Luigi Chinetti, som kjørte 23,5 timer da Ferrari vant Le Mans 24 timers løpet i 1949! Chinetti skulle senere bli den viktigste personen i utviklingen av USA som det viktigste eksportmarked for Ferrari. En oppgave han skjøttet meget vel, og som har lagt grunnlaget for en historisk Ferrari-park i USA som savner sidestykke.



Giannino Marzottos Ferrari 212 1951 Mille Miglia race

I årene som har fulgt frem til i dag, har Ferrari etablert et imponerende modellprogram med V-8'eren F355 og de 12-sylindrede 456GT, 550 Maranello og F50....

Firmaet ledes i dag med fast hånd av Luca Cordero di Montezemolo, som under Ferraris 50 års jubileum i Roma i juni uttalte at han «ønsket at dagens Ferrarier skal være biler for fremtiden, men med en lang tradisjon»

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

Rep. av alle typer kjøretøyer.
Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen
Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

Bremse- og Clutchservice



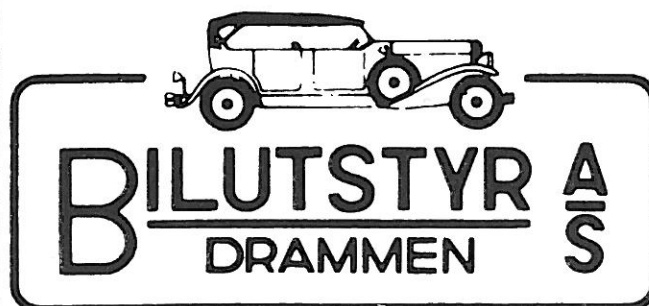
Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

Hotvetalléen 3A - 3018 Drammen
Tlf. 32 83 87 65

Veteranbil-/MC-batterier
i sort hardgummi.
Gunstige priser!



Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40



Telefon 32 81 22 05



KÅRE TØRGERSEN
KJØTTFORRETNING AS

Arbeidergt. 14, 3050 Mjøndalen
Tlf. 32 87 62 40



DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer
de originale regummerte

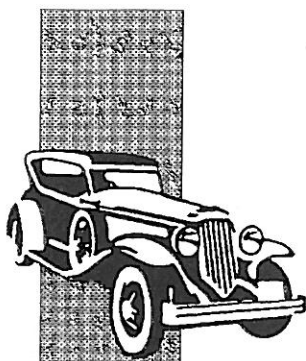
Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00

KJØP OG SALG AV BRUKTE BILER I ALLE PRISKLASSER

Meget gode kontakter innenlands og utenlands

Ta kontakt for en hyggelig bilprat

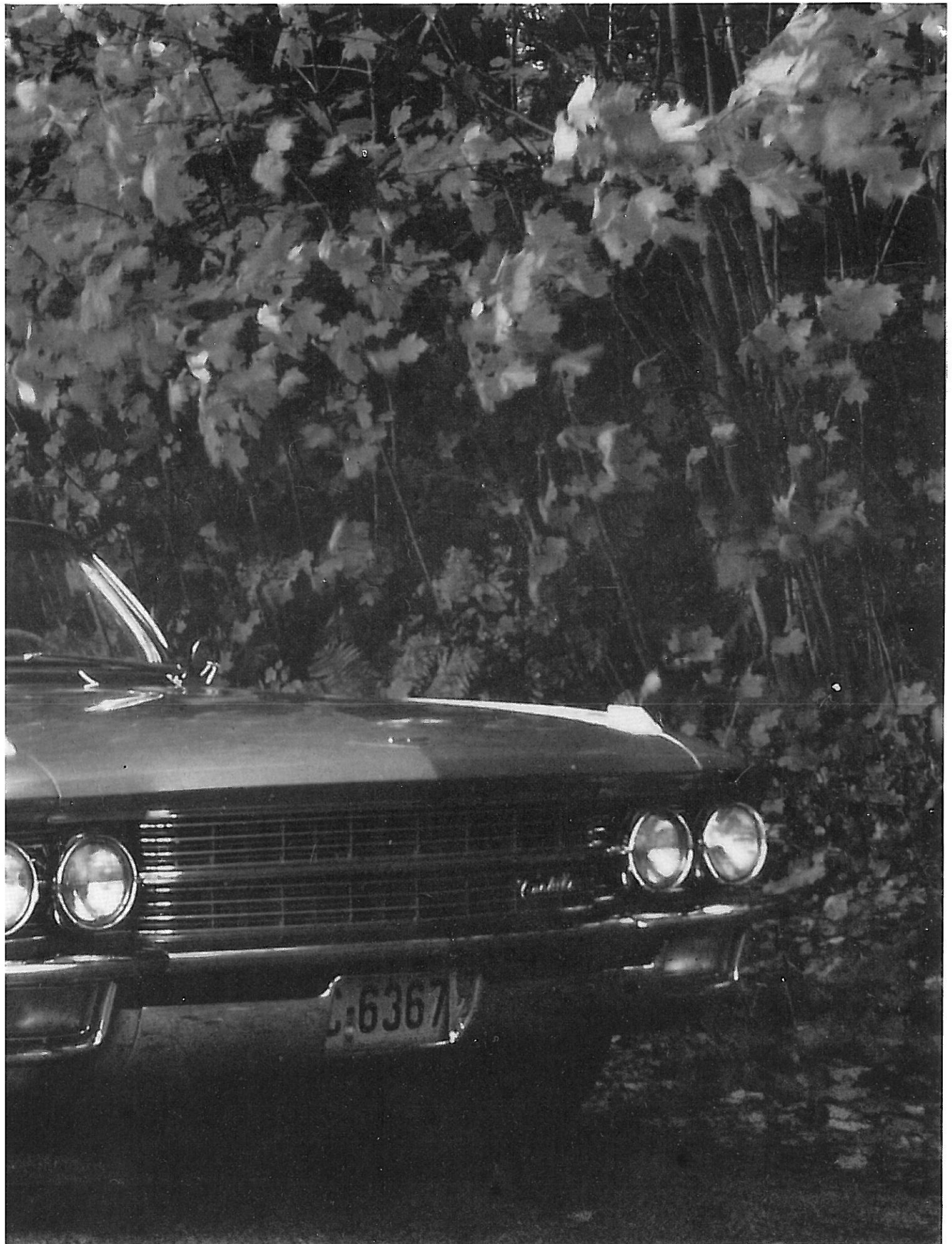


Becker Bil a/s

3073 Galleberg, Tlf. 33 77 04 25
Mobil 94 24 60 40 - 92 04 60 40

FINANSIERING
GARANTI
INNBYTTE





SENTRUM BILSKADE A/S

Tlf. 32 83 22 00 /
32 83 70 09

Kreftingsgt. 46 - 3045 Drammen

Telefax
32 83 31 31



Alt i oppretting og lakking



FRI BIL MENS DERES BIL REPARERES



Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

Norsk Motorveteran er et frittstående og uavhengig tidsskrift, som henvender seg til alle som liker å lese om bil og MC fra 20- til 70 tallet. Vi utgir 10 nummer i året spekket med masse interessant lesestoff.

Norsk Motorveteran gir deg:

- et innholdsrikt brukmarked for bil og MC, hvor du avetterer gratis.
- inngående informasjon om hva som skjer i veteran-Norge.
- 10 kroner avslag pr. nummer som abonnent.
- mange gode artikler om alt som rører seg i miljøet.

Norsk Motorveteran koster kun kr. 330.- pr år!

**NORSK
MOTOR
VETERAN**

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå. Med det første bladet får du samlepermen tilsendt for kr. 30 + porto.

Telefon: 22 41 59 30 - Fax: 22 41 59 31



Monaco Historique Grand Prix

Tekst og foto: Ivar Engerud

Scenen er som hentet fra Monaco Grand Prix 1950...

Juan Manuel Fangio lar den åttesylindrede Alfa Romeo 158'en gi alt opp bakken mot Monte Carlo-høyden. Med turtallsnåla på nærmere 10.000 omdreininger i minuttet slår han av og blir elegant med firehjulsflyt inn i venstrekurven rundt Hotel de Paris og over banens høyeste punkt foran Casinoet. Mesterlig håndterer han mastodonten av en bil ned de kronglete kurvene forbi Mirabeau og Portier mot Loew's-tunellen. I runde etter runde gjennom de publikumsfylte gatene i Monaco frem til seier - Alfa Romeos siste på denne arenaen, men kun en av 11 GP-triumfer for merket dette året.

Nå skriver vi ikke 21. mai 1950, men 3. mai 1997. Føreren er heller ikke argentineren Fangio, men engelskmannen Willy Green. Men bilen er den samme, og stedet er det samme. Å se den mektige 425 hk raceren håndteres på turtall fra 8 - 10.000 o/min (det eneste området den liker seg) med eleganse og fighting spirit er verd inngangspengene alene. Hadde bilen blitt tatt ut fra 20 års dvale for å være med på fest så skulle det bli fest!

Den var ikke alene. Hele 200 gamle Formel- og sports-biler fra hele Europa, Canada, USA og Syd-Amerika med sine eiere og førere hadde tatt imot invitasjonen fra Prince Rainer & Co. om å delta i det første «Grand Prix de Monaco Historique». I anledning 700 års jubileet til Grimaldi-familiens styre i den europeiske miniatyrstaten ønsket man å gjøre ekstra stas på en av de attraksjonene som virkelig har satt stedet på kartet i dette århundret. Prince Rainer og Albert selv kastet glans over arrangementet ved sitt nærvær der de gled rundt banen i en herlig åpen 50-talls Fiat med spesialkarosseri i golfcart-stil.

I 1929 kom Monaco Grand Prix inn på det internasjonale GP-programmet som et nytt løp. I stedet for å kjøre på spesialbygde baner eller frittliggende landeveier, samlet man verdens raskeste biler og førere i de trange gatene i Monte Carlo på Den Franske Riviera - ikke minst for å underholde Europas finansielle elite. Bugatti dominerte fullstendig, og det første løpet ble vunnet av engelskmannen William Grover-Williams i sin 35B lakkert i British Racing Green. Distansen på 318 kilometer (100 runder) ble tilbakelagt på 3 timer 56 minutter og 11 sekunder - en snitthastighet på 80,2 km/t. Året etter var det mer kjente navn på toppen av premielista, René Dreyfus, også han i Bugatti 35B. De siste Bugatti-seierene sto Louis Chiron for i 1931 og Achille Varzi i 1933 med en 2,3 liters type 51. Deretter kom andre og større biler som Alfa Romeo 2,6 liter, Maserati 2,9 liter og de tyske «sølvpilene», Mercedes-Benz og Auto Union. Alle disse hadde statsstøtte til sine GP-satsinger, noe Bugatti ikke hadde. Før krigen brøt ut hadde navn som Tazio Nuvolari, Luigi Fagioli, Rudi Caracciola og Manfred von Brauchitsch blitt føyd til på vinnerlisten i det som utviklet seg til det mest populære og legendariske Grand Prix-løp.

Målet denne gang var å samle essensen av Monaco Grand Prix-historie fra de første løpene frem til 1968. Og hvilken samling! Riktignok er det arrangert mange fine historiske racingarrangementer både i Europa og i USA, med flere deltagere og utrolige merkesamlinger. Men en slik bredde av historiske Grand Prix-biler fra 1925 til 1968 har vi verken sett, hørt eller lest om. Her var alle de store merkene med unntak av Mercedes-Benz,

som var hovedsponsor på Mille Miglia samme helg, og vel hadde alle sine ressurser der. Her var imidlertid bilene til Juan Manuel Fangio, Achille Varzi, Stirling Moss, Joacim Bonnier og Paul Frère, frem til Jim Clarks Lotus og ikke minst Graham Hills BRM. Graham Hill vant i Monaco hele fire ganger; i årene 1963, 1964, 1965 og 1968. Også i førersetene fant vi mye fintfolk. Stirling Moss var naturlig nok den mest kjente, men også andre tidligere formelførere som Robert Lamplough viste at gamle kunster på langt nær var glemt..

I depotet var den gamle føreren Maurice Trintignant til stede med et stort smil hele helgen, han tenkte sikkert tilbake på den spesielle og uventede seieren for 42 år siden i 1955. Etter å ha ligget som nummer fire i en Ferrari 625 bak to Mercedes-Benz og en Lancia, fikk begge M-B'ene tekniske problemer og måtte bryte, hvoretter Ascari i sin Lancia bommet på innbremsingen nede på havna og havnet i bassenget. Trintignant var først og holdt seg dit til mål!

Nivået blant en del andre førere av disse gamle klassikerne ligger rimelig høyt, og de raskeste lå ikke langt bak de gamle storhetene hva gjelder snitthastighet i de opprinnelige løpene....Det var bare det at de gamle mestre holdt hastigheten over omkring 10 ganger så mange runder som denne helgen.... Eldste klasse, for toseters Grand Prix-vogner konstruert for 1934, inneholdt ikke mindre enn 15 Bugattier, 4 Alfa Romeoer, 2 Amilcar, 2 MG K3, en Maserati 8C og en nydelig Talbot. Denne helgen var det tyskeren Werner Klaus som kom seg først i sin 1932 Alfa Romeo 8C med en snitthastighet på 84,9 km/t. Til sammenligning ble løpet i 1932 vunnet av Tazio Nuvolari i en liknende bil med en snitthastighet på 89,8 km/t. Blant enseters Grand Prix-vognene opp til 1952 ble det vist mye tett og fin racing med maskineri helt fra 1932. Faktisk var det engelskmannen Martin Stretton i en liten og smekker 1932 Maserati 4CM som kjørte raskest. Og det gikk på grensen hele veien - alt hva det 65 år gamle maskineriet tålte. De smale dekkene fløt herlig gjennom svingene, elegant justert av den glimrende føreren.

Engelskmennene har en rekke meget gode førere innen historisk racing, og Stretton er definitivt en av de beste. Snitthastigheten på 94,8 km/t virker kanskje ikke så imponerende på papiret, men Maseratiens rundetider på 2.07.8 var faktisk ikke mer enn 12-13 sekunder etter Schumachers beste rundetid helgen etter i årets Grand Prix! Ved siden av Maseratiens dominans, var en gruppe ERA'er og de store, vakre, men ikke fullt så letthåndterlige Lago Talbot T26C fra 1948/50. I denne klassen fant vi også noen av de tidligste Ferrariene fra 1949. Ferrari vant Monaco GP i 1952 med en 225S med Vittorio Marzotto bak rattet. Hadde du hatt med £302,606 til Monaco denne helgen kunne du fått med deg Marzottos vinnerbil hjem - den ble nemlig solgt på Brooks auksjon for ett pund mindre...

Ferrari hadde fått et helt heat for seg selv, med både 250 og 500 Testa Rossaer, samt mer gatepregede versjoner som 166 Mille Miglia (kjørt av Sally Mason, datteren til Pink Floyd-trommeslager Nick Mason), 195 S, 212 og 340 America. I alt i underkant av 30 vogner fra 50 årsjubilenten Ferrari skapte noe av det mest fantastiske jeg har sett, hørt og luktet av historisk racing! Her lå Emanuelle Pirro i front med en 1953 375 Mille Miglia tett fulgt av hele tre 750 Monzaer fra 1954/55 og kanskje de vakreste av alle Ferrariene gjennom tidene 250 Testa Rossa fra 1957/58. Froilian



Gonzales gamle 166 F1 er restaurert i England av Tony Merrick, og han kjørte den blå-gule argentinske Ferrarien til «the Pampas Bull», kanskje den mest høylydte Ferrarien av alle tilstede. I runde etter runde ga førerne de potente V12'erne fullt pådrag langs de kraftige Armco gjerdene. Av og til var kampen så hard at bilene gikk i railen, så deler av de historiske perlene ble forvandlet til forvridd metallbiter. Som da briten Valentine Lindsay i kampens hete glemte at Ferrari 375 Formel 1 bilen hadde gassen og ikke bremsepedalen i midten.....Resultatet ble en noe kortere nese på bilen, og et kraftig sammenstøt med rattet for Lindsays del. Det gikk imidlertid bra, og han var klar til å kjøre andre biler senere.

På slutten av 50-tallet dominerte Maserati igjen en periode med sin 250F og førere som Juan Fangio, Stirling Moss, Roy Salvadori, Jean Bera, Mike Hawthorn og Harry Schell. På startstreken i Monaco denne helgen sto ikke mindre enn 10 (!) av disse klassikerne - den største samling av denne modellen noensinne. De fleste av vognene befinner seg hos eiere i England, hvor bilene ble overtatt av private racere etter at de hadde gjort tjenesten som fabrikkscacere i Formel 1. I Monaco vant Fangio og Moss i slike biler i 1956 og 1957.

Mens førerne har kommet fra Europa og Sør-Amerika, har Formel 1 hele tiden vært en europeisk dominert sport, hva gjelder kjøretøyer. Amerikanerne har hatt sine løp med Indianapolis 500 i spissen, men amerikanske biler har sjelden vist seg i Formel 1 sammenheng. Et spennende unntak fra denne regelen er Scarab, som bygde noen biler for Formel 1 på slutten av 50-tallet. Californieren Don Orosco er eksperten på disse bilene i dag, han har funnet og restaurert noen stykker. Til Monaco hadde han tatt turen med den 1960-modellen som deltok på samme sted 37 år tidligere! Også han ble bitt av den utrolige konkurranseinstilling som ble vist, og han kjørte både hardere og tettere enn vi har sett ham på Monterey Historic Racing på Laguna Seca tidligere. (Der blir du ekskludert for et år om du skaper noen riper i lakken på konkurrentene.) Han hadde med eget videokamera i bilen, slik at han kunne studere prestasjonene i hver runde. Det var nære på et par ganger under kvalifiseringen på lørdag, og med regnet på søndag kom tre snurringer i Ste Devote.

Engelskmennene har en herlig innstilling til racing generelt og historisk racing spesielt. Her var det ikke snakk om å skrubbe for å være helt sikker på å få med bilen hel hjem. Nei, her var det snakk om ære og sportsånd helt til railguarden tok tak i navkoppene i

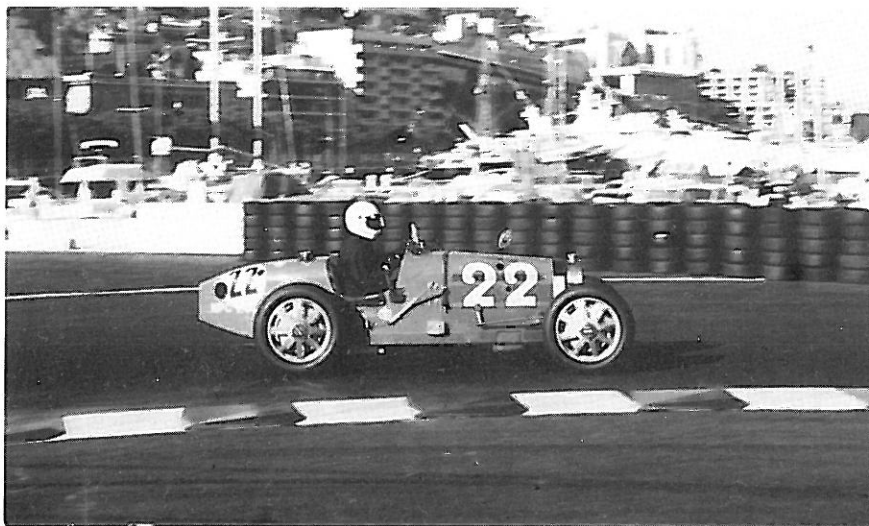
utgangen av La Rascasse-svingen! At engelskmennene møtte et rekke italienere, spanjoler, tyskere og franskmenn i biler fra et tidsepoke før det var snakk om noe europeisk felles marked fikk tydeligvis adrenalinet opp på kokepunktet, for maken til hissige historisk racing har neppe vært vist tidligere!

Joacquin Folch fra Spania hadde fått førerjobben med Classic Team Lotus' ex-Jim Clark 1967 Lotus 49, og han kjørte den hvite og gullfargede klassikeren som om den var i en klasse for seg selv. Beste rundetid i kvalifiseringen på lørdag var på 1.55,6 - bare et sekund bak Michael Schumachers beste rundetid i årets GP helgen etter!

Søndagens finaler ble også fulle av dramatik, som nådde sitt høydepunkt da franskmannen Nicolas Chambon ble kastet ut av sin meget originale 1925 Bugatti 35C etter nærkontakt med en annen Bugatti og Armco-gjerdet. Etter noen sekunders fullstendig ro midt i kjørebanelen, kunne publikum trekke pusten lettet da han reiste seg og løp uskadd ut av banen. I løpet av lørdagens kvalifisering gikk omkring et titalls biler i railen eller kom i kontakt med hverandre, så karosseribyggere som Rod Jolley og Tony Merrick fikk nok å gjøre for å få bilene klar til hjemlige høydepunkter på Goodwood og Silverstone senere på sommeren.

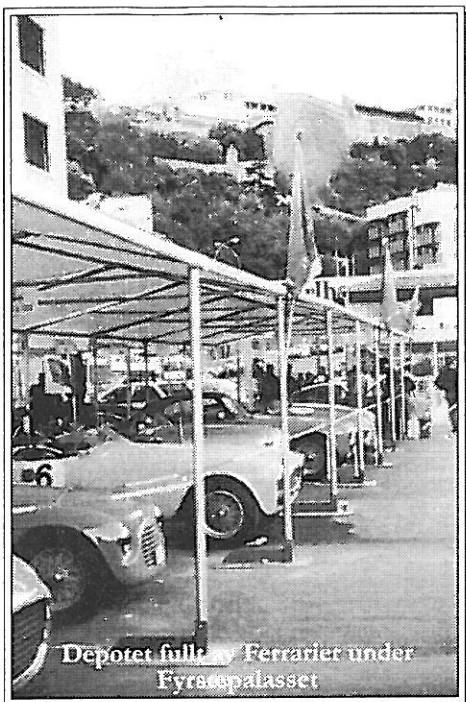
Full av inntrykk ruslet vi ned fra Monte Carlo høyden med kurs for havnen med depotet, og ikke minst litt mat og noe godt å drikke for kvelden. Underveis hilste vi på et kjent ansikt fra 50-tallets Formel 1 baner, føreren og monegasseren Paul Frère. I sitt 80'ende år var han en selvskreven æresjest, men nå var også han på vei hjem etter en minnerik dag. Han kom aldri helt til topps i Monaco, men på andre berømte baner feiret han flere store triumfer for Ferrari. Selv gledet han seg til gjenforeningen med Nick Harleys nyoppdagede og nyrestaurerte 1955 Ferrari Super Squalo på Silverstone senere i sommer.

Vel fremme i depotet fikk vi oss plass på fortausrestauranten, for virkelig å kunne suge inn Formel-historien mens solen kastet sine siste stråler over havna med noen av verdens største private cruiseskip og Casinoet som bakgrunn. Vel vitende om at vi hadde vært tilstede på en av de største øyeblikkene i historisk racing noensinne. Da spilte det liten rolle at Steven Spielberg hadde invitert gamle og nye stjerner til fest i 3. etasje. At Monaco-prinsessene tydeligvis også var invitert, ble ikke ofret en kalori. Vi hadde sett tidenes gatefest!

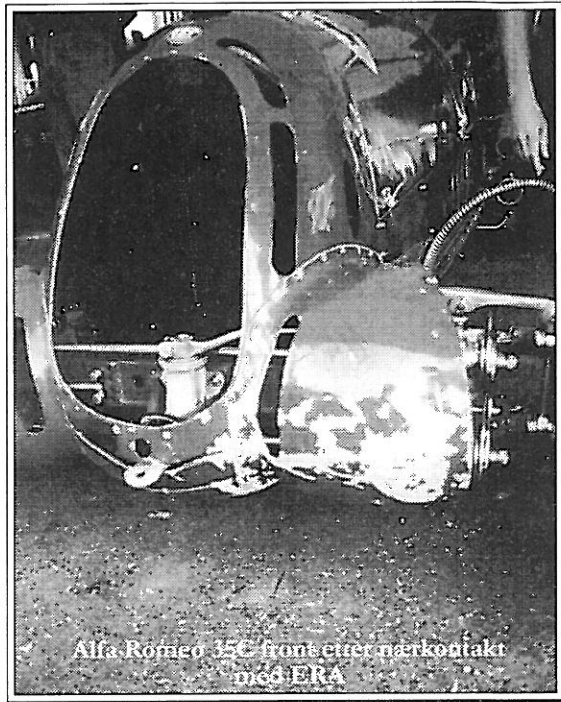


Louis Chirons vinnerbil fra 1931 - Bugatti Type 51

Monaco Historique Grand Prix



Depotet fullt av Ferrarier under Fyrstepalasset



Alfa Romeo 15C front etter nærkontakt med ERA



1953 Ferrari 375 Panamericana Racer ble kjørt beinhardt



Stirling Moss ratter Maserati Birdcage denne helgen



Bromley Pageant of Motoring, Kent

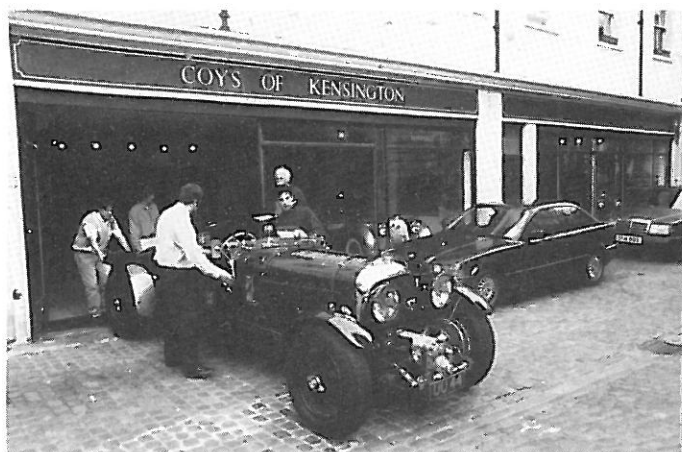
Verdens største «endags classic car treff» annonserte bladet «What's On in London» med da jeg var der i forbindelse med jobben i månedsskiftet juni/juli 1997. Siden arenaen var innen rekkevidde med lokaltog tok jeg meg ut på søndag morgen til et felt med over 3.000 «classic cars». Hvordan engelskmennene klarer å hive alt fra en Rolls Royce Phantom II Hibbard&Darrin Convertible til en 1980 Volvo 245 i en kategori «Classic Cars» står fortsatt som en gåte for meg, men det var i alle fall mye for alle interessegrupper.

Bildene viser Morris Cowley Saloon, den nevnte Rolls Royce og en Citroen Ami.



Coys of Kensington, London

En fin liten spasertur fra Hyde Park ligger Kensington, hvor flere av de mest eksklusive auksjons- og forhandlerne holder hus. Det kanskje mest kjente av disse er «Coys of Kensington», og der finner du til enhver tid noen av bilhistoriens mest kjente biler til salgs. Gjemt inne i en liten blindvei skifter noen av markedets dyreste biler eier, og da jeg var innom gikk mobiltelefonene varme til kunden i Argentina som hadde tre tekniske karer på utkikk etter en berømt Bentley 6-liter med kompressor og en Alfa Romeo 6C1750. Inne i butikken sto blant annet den berømte Ferrari 250 LM fra Scuderia Filipinetti, en sveitsisk racingteamer som kjørte Ferrari på begynnelsen av 60-tallet.



KALSVOGNA TURBILSERVICE

... et komplett valg

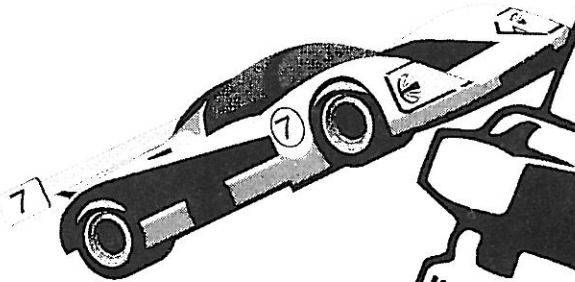
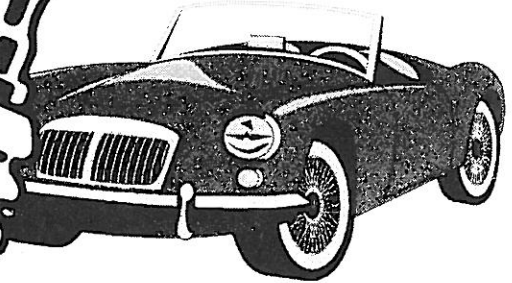
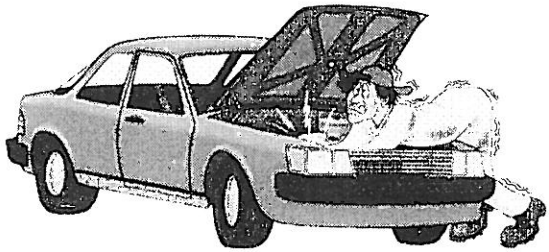


Tlf. 944 48 800

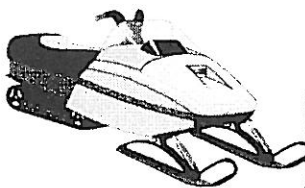
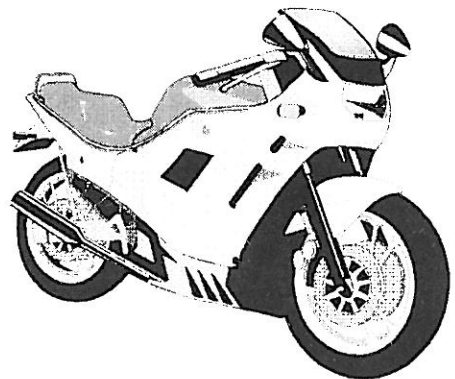
Tlf. 920 81 806



PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE



Auto-Materiell

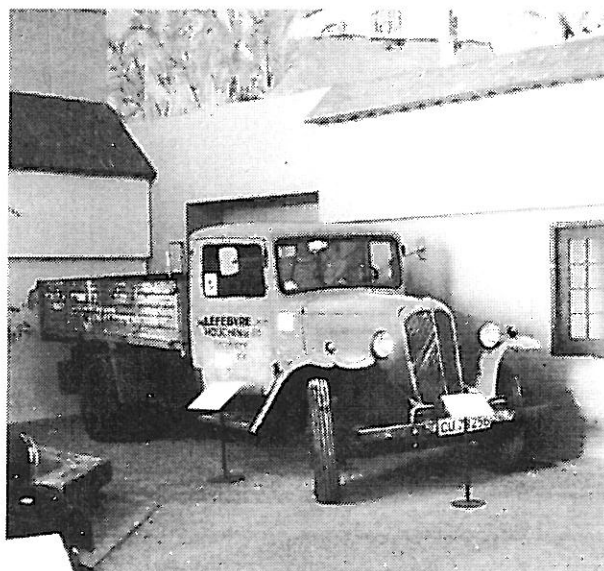
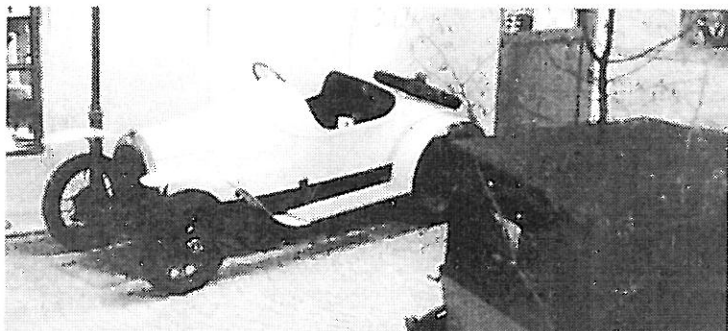
BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Postboks 504 • 3412 Lierstranda • Tlf.: 32 24 41 41 • Fax: 32 24 41 42



Mobilium, Billund

Like ved Legoland ligger Mobilium, et senter for dansk flyhistorie og bilmuseum med permanente og temporære utstillinger. Da vi var innom sist sommer sto franske følelser på programmet med en kavalkade over fransk bilproduksjon gjennom hundre år. Blant de utstilte bilene i franske omgivelser fant vi blant annet denne Bugatti Brescia og en svært original Citroen lastebil fra 30-tallet.



Falks Redningskorps Museum, Billund

I tilknytning til Mobilium ligger også Falks Redningskorps Museum med sykebiler, brannbiler og annet redningsutstyr. Meget severdig! Her representert ved 1930 Triangel (danskbygd) brannbil og 1931 Buick sykebil.



Svedinos Museum, Ugglarp

Er det et sted tiden står stille, må det være på det gamle Svedinos Museum i Ugglarp syd for Falkenberg i Sverige. Lennart Svedefelt, alias tryllekunstneren Svedino, samlet sammen biler fra 50-tallet frem til 1973, og alt dette står i varierende forfatning på museet. Bortimot ingenting er gjort siden 1973, alt materiell, prospektkort og kataloger er fortsatt som den gang, og bilene forfaller sakte men sikkert hvis det ikke blir gjort mer med bygningene.

Innholdet i museet er meget interessant med utrolig mange spennende biler, blant annet den største privatsamling av veteran Volvoer.

Inne mellom fly og andre biler fant vi denne «Bardahl Special», en Midget racer. Ole Bardahl var norsk av herkomst - er det noen som kjenner historien?



Bagatelle - Concours d'Elegance på fransk.

Tekst og foto: Ivar Engerud

«*Automobile Classiques*» heter et av Motorhistorikerens franske bladkolleger, kanskje et av de vakreste og beste biltidskrifter som gis ut i Europa. Hvert år siden 1988 har utgiverne i Paris slått sine pjalter (les Veuve Clicquot sammen med den eksklusive reiseeffektproduzenten Louis Vuitton og laget det som er det europeiske svaret på Pebble Beach Concours d'Elegance.

I Boulogneskogen ligger et vakkert parkanlegg rundt slottet Bagatelle. (Slottet ble bygget på 3 måneder av Marie-Antoinettes svoger, greven av Artois, for å vinne et veddemål med dronningen!) Anlegget er en perfekt ramme for å vise fram noe av det fineste som er produsert av biler gjennom tidene.

Franskmennene har en rik tradisjon i dette med Concours d'Elegance og ekstravagante arrangementer. De hadde da også fått samlet noe av det vakreste på designsiden gjennom tidene under paraplyen «*Ti Automobileer fra et århundre*». Bilene spente fra en enorm 1907 Renault XB Limousine, via 1937 Talbot Lago SS, 1967 Lamborghini Marzal og 1977 Chevrolet Aerovette til Chryslers siste showbil, Phaeton, fra årets Detroit show. Racinghistorien var illustrert med 1927 Delage 1588 Grand Prix, 1947 Ferrari 125S, 1957 Maserati 250F til den ti år gamle Jaguar XJR19.

Foruten noen av 50- og 60-tallets mest fremgangsrrike sports- og racerbiler, samt fremtidsbiler fra ulike fabrikker og designhus, fantes et meget spennende utvalg

av klassiske biler fra før krigen på plass. Ikke minst var det utstilt et pent lite knippe av Bugattier og Austin med spesielle og sjarmende Coupe-karosserier.

Midt mellom sportsbiler og vakre luksusbiler sto et minne fra 1. verdenskrig. En pansret 1917 Rolls-Royce militærbil som er intakt ned til sine Vickers maskingevær hadde kommet over fra Tank Museum i England. Det imponerende kjøretøyet, som veier nær 4,6 tonn, er en av tre overlevende av de totalt 377 produserte slike biler.

Gabriel Voisin konstruerte og produserte noen av 20- og 30-tallets mest spesielle biler. Fabrikken lå ikke langt fra Bagatelle i Paris, og i parken falt vi fullstendig for hans personlige 1928 C15 Sport Petit Duc. Den var lakkert i gult og sort i et utrolig Art-deco monster, og interiøret var alt annet enn standard. Et annet imponerende Parisprodukt var en gedigen 1932 Renault Nervastella. Den mektige 4,2 liters åttesylindrede bilen var utstyrt med et klassisk Coupé-Chauffeur karosseri fra Binder, Paris.

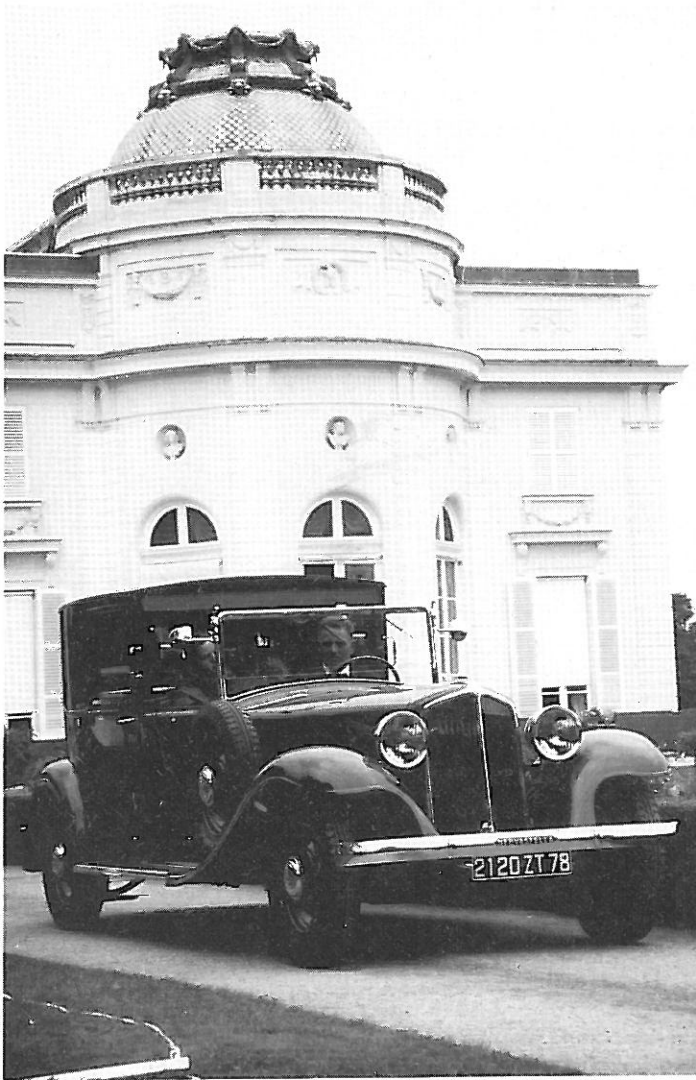
«Car of the show»-titelen ble hentet til Mexico av en av verdens fremste Ferrari-samlere, Lorenzo Zambrano, for sin nydelig nyrestaurerte 1962 250 GT SWB Bertone Berlinetta. Dette er den andre av de kun to spesialkarosseriene Bertone produserte på Ferrari 250 GT SWB, og den er nå brak tilbake til farger og det utseendet den hadde i debuten på Genèveutstillingen. Den nydelige, lette coupedesignen er en av de første bilene signert Giorgetto Giugiaro.

Til forskjell fra tilsvarende arrangementer USA, har franskmennene bevart en rekke interessante biler i nærmest perfekt originalstand, bare vedlikeholdt opp gjennom tiden av sine pedantiske eiere. Selv ikke den mest perfekte restaurering kan skape den samme følelsen som å se en original Bugatti eller Alfa Romeo racingbil med eksosrester i hekken fra Mille Miglia eller Monaco Grand Prix.

De kommer hvert år til Bagatelle - kanskje et reisemål for en weekentur i september?



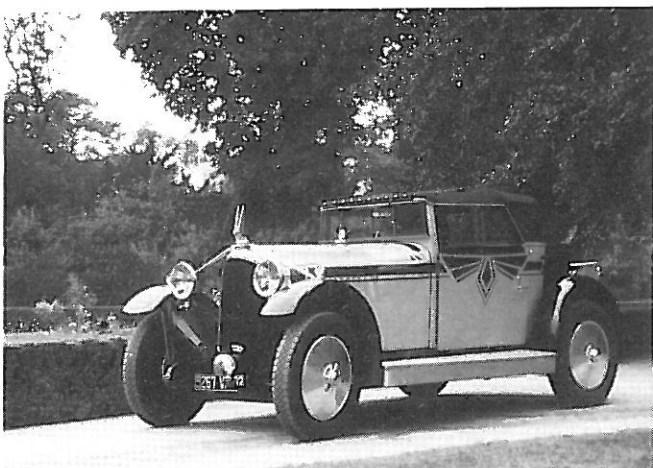
1962 Ferrari 250 GT SWB Bertone Berlinetta - Car of the show



Gedigen 1932 Renault Nervastella med Binder Coupé-Chauffeur karosseri



Original 1939 Peugeot D'arl Mat racer med Bagatelle i bakgrunnen



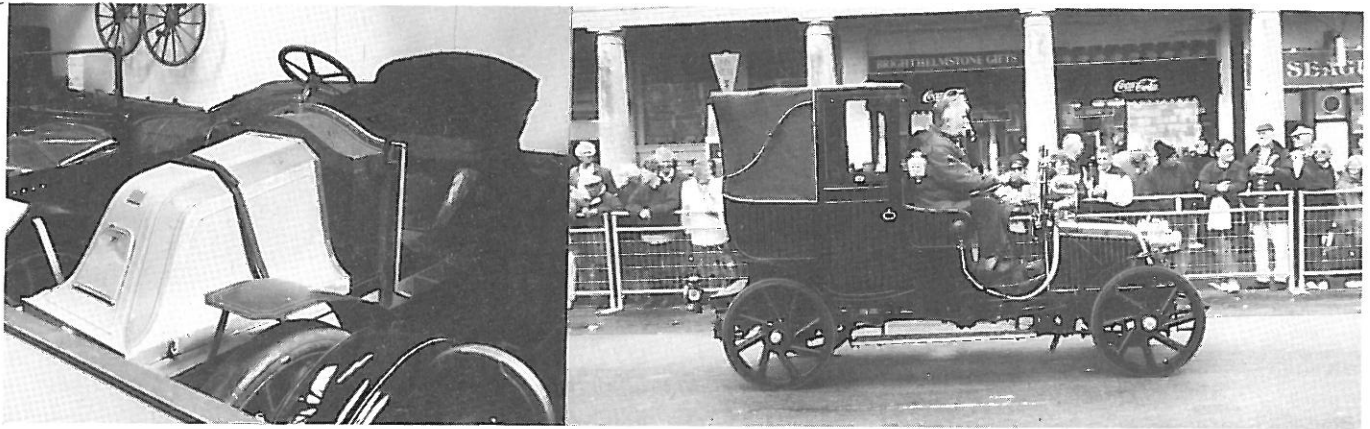
Utrolig spesiell 1928 Voisin C15 Sport Petit Duc - Gabriel Voisins egen bil.



Renault Pangea foran 10 av 1900-tallets vakreste bildesign.



1998: Renault - Innovasjon gjennom 100 år



1903 Renault Runabout i urestaurert forfatning på Svedinos

1903 Renault Landulet etter fullført London-Brighton



Enorm 1907 Renault XB Limousine

Norges største veteranbil? 1914 Renault ES 40 med Million Guet Limousine-karosseri fra England

*

90 ÅR SIDEN NEW YORK TO PARIS

La meg bare på tampen nevne at 12. februar er det 90 år siden starten gikk for verdens lengste billop, New York - Paris i 1908. Løpet ble vunnet av en amerikansk Thomas Flyer, som kom til Paris 30. juli 1908. Hvorfor jeg nevner det? Med på det amerikanske teamet var nordmannen Hans Henrik Hansen - men det visste du vel fra før?

På bildet (som er fra Harrah's Automobile Collection) sees Hansen som mannen med bart i baksetet...



SANDPRODUKTER

Vi kan tilby sand til de fleste formål

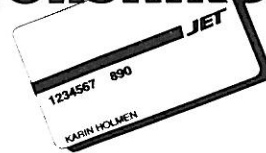
SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet
Vår kvalitet = En av landets beste

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen

Nå vil alle ha gult bensinkort



JET priser prisene nedover, og prisene er lavest det JET er etablert. Det Norske Kalkulasjonsvesnet dokumenterte høsten 1996 at bensinprisene blir billigere dess nærmere du kommer ubetjente stasjoner som JET. Så uansett hvor du kjøper bensinen bør du sørge for at det enten er hos JET eller i nærheten av en JET stasjon. Da er du sikret billig bensin.

Dertor er det alltid penger å spare med det gule JET kortet. JET kortet er kostnadsfritt å ha, og gebyrnett å bruke. Du betaler hverken administrasjon, gebyrer eller renter. Kan for bensinen. Ved bruk av JET kortet får du i gjennomført 1 månedskredit på bensinkjøpet.

Alltid lavpris - Alltid åpen

Rang gratis nr. 800 32 020, eller send kupongen til vår adresse så sender vi informasjon om JET, og søknadskjema for JET kortet.

JA, TAKK! Send meg kostnadsfritt en søknad for JET kundekort, uten fakturerings- eller årsavgifter. Kortet er gratis!

Navn: _____
Adressen: _____
Legg kupongen i en konvolutt og send til:
JET-Forum JET-AS, POSTBOKS 284, 1322 HOVIK
Vil du fakte kupongen er nummeret 67 53 66 22
GRONT TELEFONNUMMER 800 32 020

JET
Prispresser'n!

SPIRALDEKK

DRAMMEN GUMMISERVICE AS

Tordenskiolds gt. 74 - 3044 Drammen

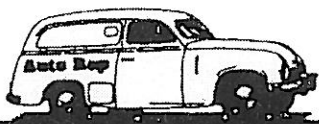
Telefon kontor: 32 83 36 63 - fabrikk: 33 05 89 85

ÅPNINGSTIDER: 08.00-16.30 - Lørdag 10.00-13.00

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

Rolf Maurseth
Vahlbakken, 3300 Hokksund
Tlf. 32 75 20 20



Bilforum

B·I·L·V·A·R·E·H·U·S·A·S

Bj. Bjørnsonsgt. 122, 3041 Drammen
Tlf. 32 81 27 80

HUSK MØTENE VÅRE!

- **Ordinært medlemsmøte første tirsdag hver måned.**
Dette er et organisert møte med innslag som foredrag, demonstrasjoner og orientering om aktuelle saker m.m.
Møtestart kl. 19.
- **Tredje tirsdag hver måned har vi "skravlemøte".**
På disse møtene har vi ikke fra styrets side noe organisert program.
Det er fritt fram for medlemmene å fastsette program.
Ellers brukes kvelden til kaffe, prating m.m.
Ta gjerne med koner, barn og barnebarn.
Dørene åpnes kl. 18 og lukkes når alle har gått.



Etter initiativ fra medlemmer vil vi
tirsdag 17. februar kjøre filmer fra klubbens barndom.

Møtelokalet er klubbhuset til Konnerud Jeger og Fisk i Stubberudveien 177 på Konnerud.

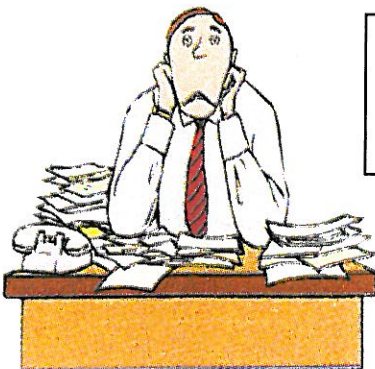
Ligger ved Dalen parkeringsplass på veien mellom Konnerud og Mjøndalen. Kjør Konnerudgata fra Drammen sentrum, høyre ved Statoil på Konnerud, rett gjennom rundkjøring inn i Stubberudveien - skiltet mot Mjøndalen - følg veien opp den bratte Grinderudbakken - etter ca 500 m ta av til venstre og kjør ca 200 m til parkeringsplass. Kommer du fra Mjøndalen så følg skilting mot Konnerud - etter å ha passert Ormtjern på høyre hånd og deretter bakketopp med avkjøring til SIF-hytta - følg veien ca 1 km og ta da av til høyre.

Redaktør for neste
er:

MOTORHISTORIKEREN

JAN SHETELIG
LYNGVEIEN 4B
3470 SLEMMESTAD
Tlf. 31 28 00 70

SVEIN ERIK FINNERUD
HOLEFELTET
3370 VIKERSUND
Tlf. 32 78 39 83



Send inn stoffet før 15. mars 1998

