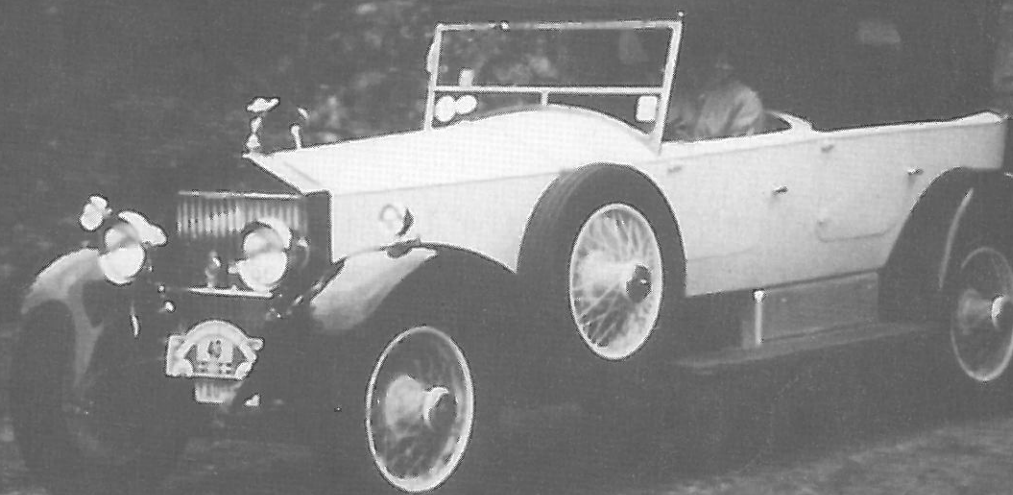


MOTOR- HISTORIKEREN

Nr. 1 - 1988



ORGAN FOR
MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN
OG HALLINGDAL VETERANBILKLUBB



MOTORHISTORIKEREN:

Redaktør:

Ivar Engerud,
Kroppanmarka 111,
7039 Trondheim
07-88 80 75

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strømsø
3003 Drammen

Bankkontonummer: 2200.07.28865

MEDLEMSKONTINGENTEN 1987:

Hovedmedlem med avis.....kr 130,-
Husstandsmedlem uten avis.....kr 20,-

TIL ALLE MEDLEMMER I MHK-DRAMMEN:

Takket være velvillig bistand fra Nedre Eiker Kommune (Brannvesenet) har vi nå fått et "rom" for oppbevaring av klubbens eiendeler. Noe vi er veldig glade for, så får vi alt klubbmateriellet på ett sted!

I løpet av 15 år så har nok endel ting ligget rundt omkring hos våre medlemmer (løpskomite, festkomite osv.)

Såfremt DU skulle ha noe som tilhører klubben, vær vennlig å kontakt oss.

På forhånd hjertlig takk!

Hilsen Styret.

=====

STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, Postboks 169, 3430 Spikkestad 02-355356(J),02-855347(P)
NESTFORMANN: Jan Shetelig, Blaveisv.11, 1370 Asker 04-807354(J),02-850070(P)
SEKRETÆR: Kjell Ødegård, Loesmov., 3300 Hokksund 03-753583
KASSERER: Bjørn Themte, Løkkev. 38, 3050 Mjøndalen 03-876680(J),03-878508(P)
STYREMEDL.: Harry Stensrud, Evjegt.1, 3050 Mj.dalen 03-876136
STYREMEDL.: Tor-S. Hella, Ringv.37, 1370 Asker 02-780160

Trondheim 8/2-88

RED's

Hei, og fortsatt godt (nytt) år! Tiden flyr litt i raseste laget for undertegnede for øyeblikket, men her er i hvert fall nr.1-88. Vi(jeg) har en målsetning om å gi ut 5 nummer av klubbavisa vår i 1988, hvilket i første omgang betyr nytt nummer til maimøtet og ett til før ferien.

Dette nummeret bærer kanskje litt preg av at jeg jobber for å bli litt mer ajour. Håper imidlertid at noen bilder fra sist sommer faller i smak, og at du finner noe av interesse blant det andre stoffet, som er "blanda drops". I forbindelse med dette nummeret vil spesielt takke Øivind Langeland, Grete og Tore Woldstad, Asle Wang og Hans Øye for bidragene.

Har du noen stikkord, ønsker eller bilder (som du får tilbake) til neste nummer, er jeg mer enn takknemlig. Send det til adressen øverst til venstre før 1. APRIL.

Forsiden viser Scandinavian Viking Rallys mest langveisfarende, D. Bacacos fra Hellas i sin kremgule 1928 Rolls Royce Phantom I Tourer på vei gjennom Knuten ved Geiranger.

Ivar

Spikkestad, febr.1988.

Kjære medlemmer !

Sjøl om jeg skriver februar, så tillater jeg meg å ønske alle medlemmer og andre lesere et riktig

G o d t N y t t å r !

For de av oss som dyrker m.c.og gammelbilhobby, synes jeg det nå ser noe dystert ut. Priser-skatter-avgifter på alt stiger og stiger mindre igjen for mange av oss til en "hobby" som alltid gjør små eller større inngrep i lommeboka

L.M.K. har for kort siden avviklet sitt tradisjonelle årsmöte i Oslo med meget godt frammöte fra alle landet,s klubber.

Noen godbiter nevner jeg her, meget kort:

Gode tilbud til alle medlemmer vedrørende forsikkring fra UNI.

Nå utvidet til å omfatte både vårt gamle kjoretøy-husforsikkring - innbo-reiser o.s.v - o.s.v.

Den för omtalte skiltsaken til våre kjoretøy ser nå ut til å komme iorden, muligens sen höst 1988.

Mange ting er ryddet av veien, men noen detaljer er fremdeles ulöste ovenfor myndighetene.

Mer om dette på våre möter- eller i neste avis.

Vår tradisjonelle årsfest ble avvikklet fredag 5 febr.d.å. på Böndernes Hus i Mjödalen, med meget god deltagelse denne gang.

Alt tilrettelagt på beste måte av vår festkomite,slik at alle skulle ha en hyggelig kveld.

Ved middagsbordet ble det som vanlig overrakt noen hedersbevisninger for de som har gjort en god innsats gjennom flere år. Denne gang, var det:

R.W.Hansen - Tore Woldstad (nevner m/fruer) og Frode Holm, som fikk hvert sitt fat m/vårt klubbmerke og innskripssjoner. Årspokalen for året 1987 gikk denne gang til Rolf Tingval.

Jeg tillater meg også gratulere og samtidig takke for en god innsats.

Men ved denne årsfesten var det for meg nok en stor overraskelse.

Etter noen vakre ord fra vår sekretær Kjell, så var jeg ved denne årsfest funnet verdig, å bli utnevnt som æresmedlem av klubben. Jeg har i alle disse årene, hatt en stor interesse for denne hobbyen som vi driver med.

Mange ting er gjort- men sikkert flere oppgaver i framtiden.

En ting vil jeg nevne, har i disse årene vært sammen med mange ulike personer i styrer og komiter, samarbeidet har alltid fungert på beste måte.

Nevnes bör også at en formann gjennom flere år ikke kan drive en klubb-forening alene, uten å ha med seg flere medarbeidere.

Tilslutt vil jeg få takke det sittende styre- og alle medlemmer for denne ærefulle utnevnelse som jeg setter meget stor pris på.

Håper også i framtiden at vi for beholde det gode miljø som alltid har vært i vår klubb.

Hilsen

Alf.



STIFTET
18. OKT. 1972

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ)

3003 DRAMMEN

Bankgirokonto 7137 20 19934

Postgirokonto 3 75 09 24

MEDLEMSMØTET 3/11-87

Møtet ble som vanlig avholdt på HV-huset. Alf åpnet møtet ca. kl. 19.30, og ønsket de ca. 80 fremmøtte velkommen, og spesielt til tre damer som denne gang var møtt fram.

Vi hadde denne gang fått besøk av vår redaktør og eminente foredragsholder Ivar Engerud. Alf informerte kort om Ivar til andre medlemmer som ikke kjenner han så godt, og takket samtidig for utmerket jobb i forbindelse med utgivelsen av vår jubileumsbok, ved å overrekke han vår vimpel.

Alf orienterte kort om turen til Marinemuseet i Horten, og besøket hos Kjeldsberg, Horten Bilmuseum, videre kunne han fortelle at danmarksturen blir i august neste år.

Dermed overlot Alf ordet til Ivar Engerud, som holdt et glimrende foredrag med lysbilder fra sin tur i USA i sommer. Det var en engasjert forsamling som hørte på, for alle greide å holde munn.

Etter kaffepausen fortsatte fordraget til Ivar. En stor kveld ble avsluttet med medlemmenes "ti minutt" ca. kl. 22.25.

Sekr.

MEDLEMSMØTET 3/12-87

Årets julemøte ble som vanlig holdt på HV-huset. Det var meget godt fremmøte denne gangen, da ca. 100 medlemmer hadde funnet veien dit denne gang. Det ble mye prat frem og tilbake før møtet kunne starte ca. kl. 19.30.

Alf ønsket alle velkommen. Etter en kort orientering fra Alf's side angående ting som hadde skjedd den siste måneden, overlot han ordet til Jan H. Shetelig. Jan holdt et foredrag om restaureringens fallgruber. Han ønsket også å få i gang en dialog med klubbens medlemmer hvor tekniske ting kan diskuteres.

Etter foredraget til Jan ble det kaffepause og utlodning, og med dette gikk møtet over i hyggelig samvær.

Per Jon Moen solgte motorbøker til jul, og Jan Tolfsby solgte de nye kalendrene til NVK. Møtet ble avsluttet ca. kl. 22.30 med ønske om god jul til alle medlemmene fra Alf.

Sekr.

MEDLEMSMØTET 5/1-88

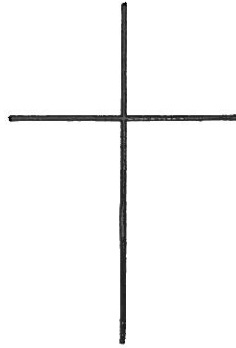
Årets første møte ble som vanlig holdt på HV-huset: Ca. 50 medlemmer var møtt frem. Alf ønsket alle velkommen med håp om et godt nytt år. Alf orienterte om ting som var skjedd siden siste møte. Styret hadde vært og sett på nytt møtelokale, og formannen la dette frem for medlemmene. Ingen avgjørelse ble tatt, og det ble foreløpig bestemt at vi møter opp på HV-huset som vanlig til februar møtet.

Etter dette ble det kaffepause og utlodning. Etter kaffepausen kunne Martin Fella opplyse at Drammenløpet er lagt til søndag 28. mai. Baker'n orienterte kort om årsfesten 5. februar.

Alf leste opp et brev fra AMCAR klubben i Buskerud (USCCB), hvor de ønsket et samarbeide om løp etc. Det ble bestemt at fire medlemmer i klubben skulle ha et møte med AMCAR klubben. Etter dette ble det mimrestund med gamle lysbilder som Jan Shetelig og formann Alf viste.

Medlemmenes "ti minutt" ble avholdt på tradisjonelt vis. Ca. kl. 22.30 kunne Alf ønske alle vel hjem.

Sekr.



Bjarne Holmen til minne

Så har lyden av dreiebenken forstummet i det lille, velutstyrte hobbyverkstedet i Engene 55 i Drammen. Arbeidslyset er slått av og døren stengt, - Bjarne Holmen er horte. Søndag 9. august døde han stille, 79 år gammel.

Bjarne var et av våre eldste og mest trofaste medlemmer. Fra han kom med i klubben i dens spede begynnelse uteble han så godt som aldri fra et møte. En stillfaren mann var Bjarne, en som ikke brukte de store ord. Sjelden grep han ordet i forsamlingen, og ennå sjeldnere hevet han stemmen over det naturlige volum. Men han var med i miljøet, han var t i l s t e d e , og gledet seg stort over det.

Det skulle bli motorsykler som kom til å stå Bjarnes hjerte nærmest. Allerede i 1926, da han var 18 år, kjøpte han sin første motorsykkel. Senere ble det flere; hvor mange som var i hans eie visste han vel bare selv. Også som konkurransekjører utmerket Bjarne seg i yngre år, og hans triumfer på ulike racerbaner i 30-årene er mange. Da Drammensavdelingen av "Arbeidernes Motorklubb" ble stiftet i 1934 var han en av ildsjelene, og han fungerte en tid som klubbens viseformann.

I sine yrkesaktive år var Bjarne Holmen knyttet til NSB's verksted på Sundland, hvor han tilegnet seg grundig og allsidig mekanisk erfaring. Han var en fagmann av den gamle skolen som etterstrebet det bunnsolide; egenskaper som senere har kommet flere av MHK's medlemmer tilgode når de har søkt Bjarnes bistand ved restaurering eller andre mekaniske problemer. Innenfor sitt store interessefelt -motorsykler og biler- fulgte han i alle år med i den tekniske utviklingen, og hans gode hukommelse gjorde ham etterhvert til et slags "levende leksikon" på området. Han delte velvillig ut av sin viten til alle som hadde spørsmål å komme med.

Sykdom la dessverre i de senere årene en viss demper på Bjarnes aktivitet, men han yt- tet det han maktet, og var medvirkende til at en rekke motorsykler av edel årgang i tur og orden rullet ut på veien. Uten Bjarne ville dette ikke vært mulig, så hans posisjon som en verdig bevarer av motorhistoriske kjøretøyer er forlenget markert.

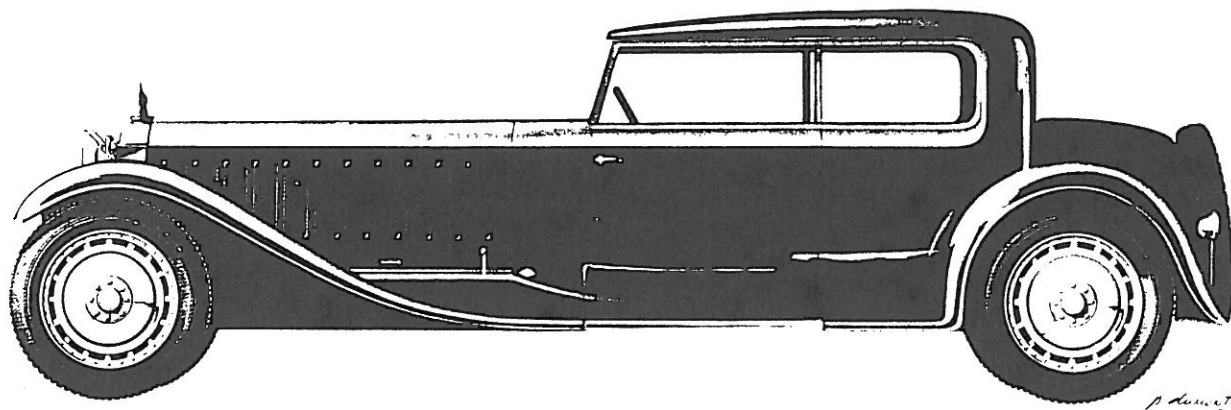
Hans livslange ekteskap med Solveig ga dem ingen barn. De sto hverandre meget nær, og i årenes løp fartet de viden omkring både med motorsykkel og bil på utallige utflukter. Etter pensjonsalderen var reisemålet for det meste campingvogna ved Djupdal i Numedal.

Da hans kjære Solveig døde i mars 1987, var det som om hele Bjarnes verden raste sammen. Og fem måneder senere døde også han.

Med Bjarnes død er en motorhistoriker i ordets egentlige forstand gått bort. Med den plass han opparbeidet seg i vårt miljø, vil hans minne leve videre i mange, mange år. Egentlig burde det vært anbragt en motorsykkel på hans gravsted, ja, vi tror at Bjarne ville satt pris på det. Og den burde vært av pureste gull...!

Litt av hvert om STORT og smått...

VI får begynne på samme sted som i forrige nummer, med salget av Briggs Cunninghams Bugatti Type 41 Royale Coach by Kellner. Prisen, ja den ble 5 millioner pund, eller 62,8 millioner kroner! Nå spekuleres det omkring hvem som i virkeligheten kjøpte bilen/kunstverket.... Direktøren for British Science Museum, Nick Harley, fikk tilslaget på verdens dyreste bil, men på vegne av hvem bød han? I februarnummeret av "Thoroughbred & Classic cars" refereres det til at den ledende teorien går ut på at den er kjøpt av et konsortium av svenske forretningsmenn.... Følg med, følg med, her er sikkert ikke siste ord sagt.



BUGATTI Coach Kellner « 41 »

HELT sikkert er det imidlertid at Sverige har fått sin første Duesenberg siden herrene Ivar Krüger og Erik Åkerlund på toppen av sin rikdom hadde hver sin i 30-årene. Nå dreier det seg om en La Grande Phaeton, som er kjøpt av en svensk forretnings-sammenslutning.

EN av Norges eldste biler er nå ferdigrestaurert av Trygve Krogseter etter mange års innsats. Bilen det er snakk om er selvfølgelig hans 1904 Cadillac, som er bygd opp fra nesten ingenting til den stand vi ser på bildet til venstre. Ikke rart at MHK-erne Fredrik Lid og Jan Roger Sand Olsen kaster beundrende blikk på det fine arbeidet. Debuten skjedde under Sandvigen - Sundvolden sist høst, og senere har den også deltatt i det



tradisjonsrike "London - Brighton". Vi vil bare henge oss på i rekken av gratulanter, og ønske til lykke med en av de få ekte veteraner i Norge. Så får vi håpe at den også vil bli brukt i årene som kommer. Trygve skal ikke bli arbeidsledig fordi om Cadillacen er ferdig, for en fugl har visket oss i øret at neste prosjekt er en annen messingbil, en ca. 1917 Pathfinder. Lykke til!

DET er kommet en rekke nye veteraner på norske veier de siste årene, delvis på grunn av de gunstige importreglene og delvis på grunn av god innsats i garasjene på objekter som har vært i Norge hele tiden.

EN god del av disse var samlet under Sandigen - Sundvolden-løpet sist høst, og fra Tore Woldstad har vi fått låne noen bilder av de aller eldste nykommerne.



Torkel Langsæters 1914 Panhard & Levassor er blitt en virkelig perle. Et nydelig arbeide utført av eieren selv.



Postverket har også gjort en god jobb med å få sin 1914 FIAT 15 Ter Lorry på veien, hvor de er flittige løpsdeltagere.

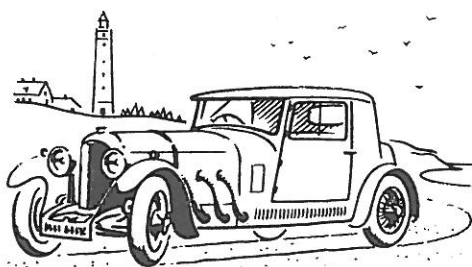


Per Terje Nordheim har så vidt vi vet importert denne 1911 International Tourer. Legg merke til handa som stikker ut ved høyre forhjul. Ivrig tilskuer!

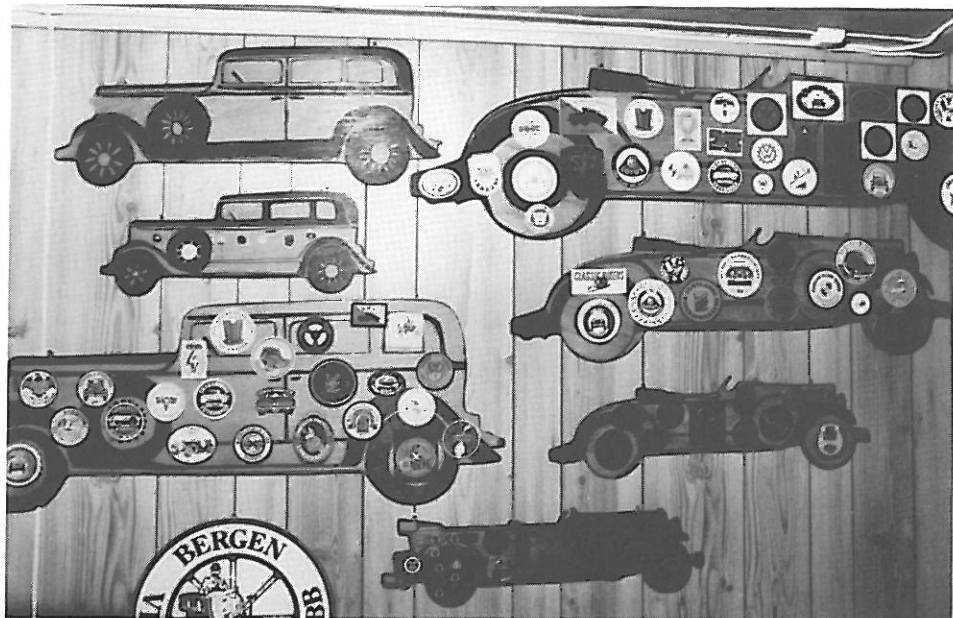


Terje Roy Boe passerer en tidlig 60-talls Buick i sin 1912 Rover Tourer. Den er importert siste året og er en eldre engelsk restaurering.

APPROPOS import. Etter hva vi leste i tidligere nevnte "THOROUGHbred & Classic cars" er en meget spesiell sportsbil på vei til Norge etter restaurering i England. Det dreier seg om en 1932 MARENDAZ Special 13/70 Sports Tourer som har stått lagret i 25 år. Tegningen til høyre forestiller en tilsvarende Coupe, og som man ser, er likhetstrekkene med Bentley slående. I hvert fall når det gjelder radiatorens utforming. Noen storselger ble Marendaz aldri, og produksjonen opphørte i 1936.

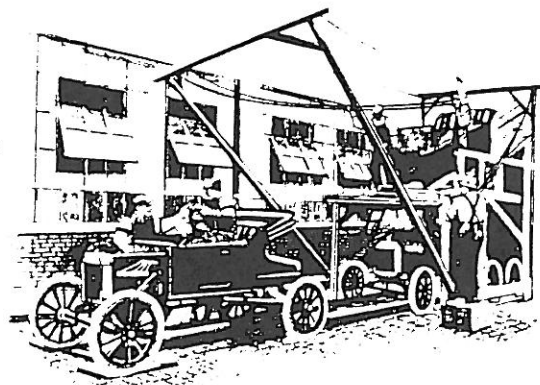


FRA Bjørn Themte har vi mottatt vedstående bilde av hele hans samling av klubbmerker fra norske, svenske og finske veteranbilkubber. Samlingen er fremskaffet ved at 53 norske, 73 svenske og 11 finske klubber er tilskrevet. Som dere ser har responsen vært god, men Bjørn savner enda svar fra noen klubber. Bjørn haper at samlingen med tiden skal bli komplett, så har dere merker til overs, er det bare å si i fra til: Bjørn Themte, Løkkeveien 38, 3050 MJØNDALEN.



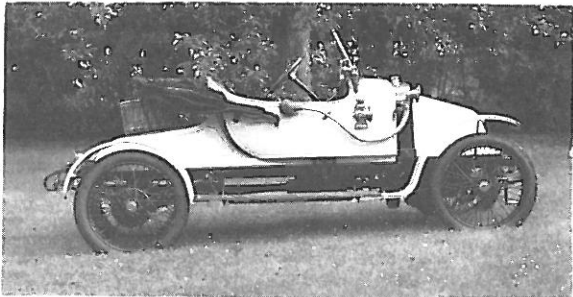
Det er sikkert mange som husker det knallgode tilbudet Asle hadde fått på kjøp av en Volvo Amazon for den latterlige sum av kr. 50.000,-. Nå er det ikke lenger noen nytte å ringe Asle og legge inn høyere bud, for bilen ble selvfølgelig solgt på et blunk. Som dere ser på bildet til venstre er den allerede kommet på skilter, og ikke uventet var det en svenske som bet på røverkjøpet, se bildet til venstre.

Som nevnt i forrige nummer, er det i år 75 år siden Ford introduserte deres "moving assembly line", samlebåndsproduksjonen. Basert på Fredrick Taylors ideer om "Scientific management", arbeidsforenkling for den enkelte operatør og nitide tidsstudier av hver enkelt arbeidsoperasjon for montasje av delene, økte man produktiviteten drastisk. Til høyre ser du en av de siste operasjonene i det karosseriet blir satt ned på chassiset som er klart og kommer trillende inn under båndet med karosseriene. Hver arbeider utførte kun én eller to operasjoner før delen gikk videre til nestemann i linjen; ikke som tidligere da hver mann utførte store deler av montasjen av komponenter hver for seg. Som eksempel på effektiviseringen gikk montasjetiden på en magnet ned fra over femten minutter til tretten minutter og ti sekunder med det nye produksjonssystemet. Mest imponerende var produksjonstallene som steg dramatisk: Fra å ha produsert ca. 150.000 biler med drøyt 14.000 arbeidere i 1912, gride 12.880 arbeidere å produsere nær 300.000 biler i 1913! Henry Ford hadde virkelig begynt å produsere folkets bil, og vi vet hvordan det gikk videre med Tin Lizzy.



VIL du lese om dette, og andre sider ved Ford opp gjennom tidene fra Henrys fødsel i 1863, kan du jo se etter "FORD. The Men and the Machine" av Robert Lacey. Den gir nok et litt annet bilde av legenden enn det vi er vant til å lese om i typiske veteranbilbøker. Såvidt jeg vet er den også oversatt til norsk.

DET er ikke så ofte det kommer ut spenningslitteratur som for det meste handler om veteranbiler, men med det samme du er ute for å tittle etter paperbackutgaven av Ford-boken kan du jo se etter "The Seventh Royale" av Donald Stanwood. Han spinner en historie rundt legenden om den syvende Bugatti Royale som det har vært så mye snakk om de senere år. Boka er rykende fersk, trykket i januar 1988 i USA, så jeg kan ikke verken si om den er god eller dårlig i øyeblikket. Begynnelsen er i hvert fall lovende, så jeg vet hva som blir sengelektyren for mitt vedkommende fremover!



NVKs veteranvognkalender for 1988 koster 45,- og kan bestilles fra: NVK, Postboks 37, Bækkelagshøgda, 1109 Oslo 11

Bildet til venstre er en 1912 Hurtu, hentet fra kalenderen.



Drammen Høvlerei a.s

al i trelast, spiker, stift, isolasjon, innredninger mm

Kreftingsgate 33, 3000 DRAMMEN

Tlf 03-837193



DEN 6. august 1937 ble en merkedag i bilhistorien. Da solgte Errett Lobban Cord alle sine rettigheter i Cord Co.. Dagen etter nådde produksjonen av Cord Model 810/812 2320 enheter i Connersville, Indiana. Det stoppet der. Den siste bilen i Cords fantastiske imperium hadde forlatt montasjelinjene.

Uten E.L. Cord ville Auburn utvilsomt fått en tidligere død, vi ville ikke fått noen Duesenberg Model J, og det hadde aldri blitt bygd noen bil med navnet Cord. Det ville heller ikke vært mulig å lage denne artikkelen fra "The 32. Auburn - Cord - Duesenberg International Reunion" i Auburn, Indiana første helgen i september 1987. Ironisk nok ganske nøyaktig 50 år etter at den definitive slutten på disse tre merkene.

Men hvilket treff! Plasseringen i tilknytning til den gamle Auburn-fabrikken, som nå er blitt et av USAs fineste og mest spesielle bilmuseer, er perfekt. Hver år samles entusiastene i "Auburn - Cord - Duesenberg Club" her på Labor Day Weekend. En tradisjon som strekker seg tilbake til 1956! Fjorårets treff var altså det 32. i rekken og samlet i alt 200 biler av disse merkene. Argangene strakk seg fra en 1904 Auburn til en mengde 1937 Cord 812. Når en dessuten legger til at det i tillegg til museumsbilene var møtt fram et 80-talls Auburns 1925-1936, et dusin Cord L-29,

15-20 Cord 810 og ca. 20 Duesenbergs, skjønner en hva dette dreier seg om. Med massevis av hyggelige mennesker i tillegg var helgen en kjempeopplevelse for oss fjerntboende skandinaver.

Selv hadde Janne og jeg bestemt oss for å ta turen til Auburn siden vi var i USA på den riktige tiden og hadde ubegrenset med flyturer inkludert. Tidligere bilhøydepunkter på turen hadde inkludert Imperial Palace Collection i Las Vegas og Pebble Beach Concours d'Elegance, så vi hadde allerede sett en rekke topp-restaurerte eksemplarer av merkene. Men forventningene var selvsagt svært høye da vi landet på Chicago O'Hara Airport og la ut på Highway'en østover mot Studebakerbyen South Bend for overnatting. Tiden tillot imidlertid ikke noe besøk på Studebakermuseet. Vi ville prioritere Auburn fullt ut denne helgen.

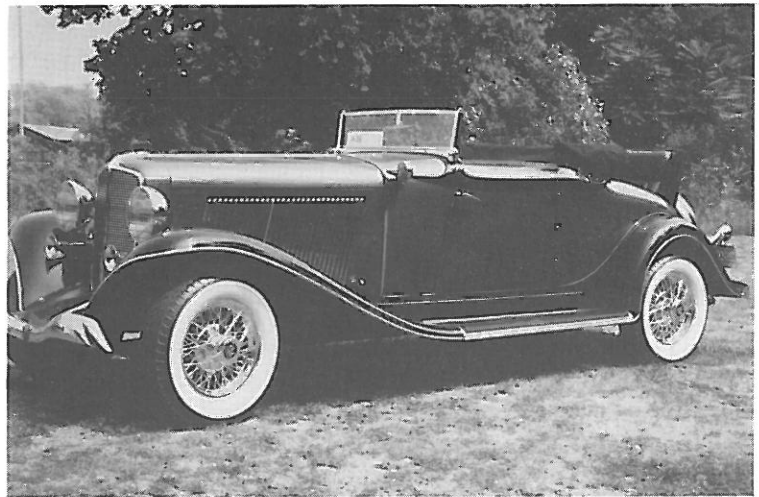
Fredag morgen den 4. september kjørte vi derfor videre gjennom en rekke bilhistoriske byer på vei mot målet. Indiana er jo hjemstaten til omkring 280 bilmerker, og motorhistoriske begivenheter var det mye av i Auburn denne helgen. Ved siden av A-C-D møtet har Dean V. Kruses auksjonsfirma bygd opp en kjempefestival i hjembyen med auksjon av et 1000-talls biler, bilsalg og byttemøte. Totalt regnet man med at det var omkring 150.000 bilentusiaster samlet i denne lille byen for dette arrangementet. Like i sørenden av byen var imidlertid vårt mål, A-C-D Museet, hvor det allerede var samlet et 50-talls biler da vi ankom fredag formiddag. De fleste av disse hadde vært sammen på en tredagers rundtur i Indiana før selve treffet.

Fra Bjørn Petter Gjerdrum hadde vi fått et par referanser til sentrale personer i klubben, og fra første stund ble vi tatt vennlig imot av klubbsekretæren Nettie Van Ausdal og en av verdens ledende Cord L-29 eksperter, Richard Greene.

"Year of the 1934 Auburn"

Hvert år siden 1973 har treffet hatt et spesielt merke eller modell som tema. Denne gang var turen kommet til "The forgotten Auburn" - 1934-modellen som bare ble produsert i 8 måneder som en overgangsmoell før den ble feid unde teppet igjen. I alt et dusin av disse bilene møtte fram i alle mulige forfatninger fra urestaurerte objekter til topprestaurerte utgaver. Nesten hele fredagens program var viet denne modelle med foredrag, restaureringstips og beskuelse av bilene.

1934 markerte også Auburns siste år med Lycomings V-12 motor, og blant deltagerene fant vi et utrolig eksemplar, Jim Stebbins' sølvgrå Salon Cabriolet. Med en pris rundt tusen dollar var Auburns V-12 "mer bil for pengene enn publikum noengang har sett" for å sitere Business Week. I 1934 lå Auburn imidlertid helt nede på 21 plass på salgsstistikken i et marked som var preget av Depresjonen. Jim Stebbins fortalte at hans gedigne 160 hk Salon Cabriolet ble kjøpt ny av et film-

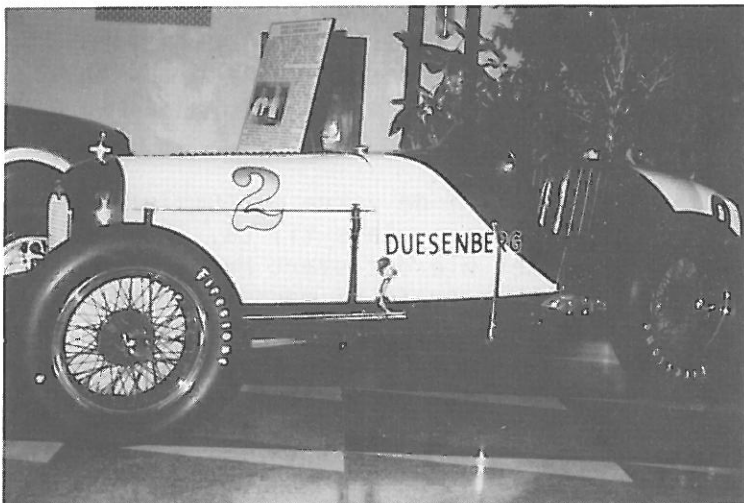


1934 Auburn 12-160 Salon Cabriolet, J. Stebbins

studio i Hollywood og brukt av skuespilleren James Cagney. Stebbins overtok bilen i 1976 og ga den en omfattende restaurering, som har bragt eieren mange priser siden den ble ferdig i 1986. Blant annet fikk den 100 poeng på Meadowbrooks Concours d'Elegance, og her vant den klassen for åpne Auburns.

"Auburn - Cord - Duesenberg Museum"

Siden fredagens program ikke var alt for stramt, benyttet vi sjansen til å bese A-C-D Museum. Musemsbygningen er i murstein og Art-deco-stil med store speilglassruter med gullskrift av firmanavnene. Rett innenfor dørene kommer du



inn i et lokale hvor du føler deg hensatt til fabrikkens showroom på 30-tallet. Rader av glitrende Auburn, Cord og Duesenbergs står på det flerfargede gulvet mellom greske søyler, belyst av eksklusive kandelabre. Utrolig spesielt! Oppe i annen etasje står administrasjonsdelen med de ulike kontorer for design, salg, eksport og E.L. Cords kontorer intakte. Mye av 30-talls atmosfæren finnes her også.

000

Til venstre sees en tidlig Duesenberg-racervogn.

"Concours d'Elegance"

Lørdag formiddag var avsatt til et av treffets høydepunkter, Concours d'Elegance i Eckhart Park bak fabrikken. Fra tidlig morgen rullet den ene fantastiske vognen etter den andre gjennom porten for å finne sin plass i de idylliske omgivelsene. Hvert merke hadde fått tildelt sine egne områder, slik at en samlet kunne studere både ulike karosserityper, restaureringer og utrolige orginalbiler samlet. Selv er jeg fasinert av Cord 810/812, Gordon M. Buehrigs siste design-mesterverk for Cord Corporation. Her sto de på rekke og rad i både standard- og spesialutgaver. Historien vil huske denne Corden som en fiasko, men for Buehrig var designen en suksess han har høstet ære for i 50 år i ettertiden. Et drøyt femtitalls av de 2320 bygde var altså samlet her. Her var også formgiveren selv, 84-årige Gordon M. Buehrig, som en selvskreven æresgjest. Selv var jeg så heldig å få hilse på "the grand old man", som fortsatt er meget åndsfrisk.

Buehrig har mer på samvittigheten i A-C-D sammenheng enn Cord 810/812. I en alder av 25 år ble han nemlig i 1929 ansatt som sjef for karosseridesignen av Duesenberg Model J. Fra hans hånd kom flere av de vakreste av de i alt 175 karosseritypen som ble bygd på J-chassiset. Også i Eckhart Park var flere av Duesenbergene ustyrt med karosserier signert Buehrig, og bygget av noen av USAs fremste karosseribyggere. Blant annet Keith Browns 1933 J Derham Convertible Sedan, Harry Van Iderstines 1932 J La Grande Dual Cowl Phaeton og Robert Bahres utrolige 1935 J Walker-La Grande Torpedo Phaeton. Andre karosseribyggere som var representert i dette eksklusive selskapet denne helgen var Murphy, LeBaron, Rollston og Bohman & Schwarz med sine ulike karosserityper.

Kun 475-480 av disse monumentale Duesenberg Model J ble bygd mellom 1928 og 1937 inkludert 36 utstyrt med kompressor og kjent som SJ. Av disse kjenner amerikanske eksperter sjeblen til og restene av 370 av bilene. Vi traff én av disse virkelige Duesenberg-historikerne, Norm Arbour fra New Jersey, som har oversikt over hver eneste kjente "J". Til sammen er de fem mann som systematisk samler historiene til så mange som mulig av disse chassisene, motorene og karosseriene. Arbour kunne fortelle at 270 av de kjente Duesenbergene er mer eller mindre komplette og autentiske. Selv stilte Norm Arbour med en unik 1929 J Phaeton by Floyd Durham som snart var ferdig etter en svært komplisert karosseri-restaurering.

Med en pris mellom \$13.000 og \$20.000 midt under Depresjonen var det ikke hvem som helst som kunne kjøpe en Duesenberg J. Blant de originale eierne finner en derfor nesten utelukkende kjendiser fra de mest eksklusive og velstående lag av befolkningen, og spesielt mange skuespillere. En av de mest "berømte" Duesenbergene på treffet var skuespilleren Tyrone Powers 1930 J391 Murphy Torpedo Convertible Berline. Han benyttet bilen på reiser verden rundt. J391 eies i dag av Joseph B. Folladori, som fikk tilslaget på den under Harrahs auksjon i 1986. Folladori, som er fra Duesenbergs hjemby, Indianapolis, avslørte i en lang og hyggelig samtale at han har en spesiell forkjærlighet for Indiana-produserte biler. Hjemme i garasjen har denne Duesenberg selskap med en 1929 J Judkins Coupe og en 1929 J Murphy Sedan, pluss 15 andre biler fra samme stat. Blant annet Auburn, Cord, Stutz og Marmon.

Lørdag kveld var det lagt opp til stort ball i de vakre museumsloalene, hvor fløyen med Auburn og Cord var rensket for å gi plass til ca. 300 festkledde entusiaster. Som resten av arrangementet ble det svært hyggelig med flere nye bekjenskaper og artige historier. Her traff vi mennesker som hadde eid sin Auburn, Cord eller Duesenberg siden krigen. Mennesker som hadde kjøpt den for \$50 og fortsatt hadde den. Spesielt artig var det å snakke med kanadieren Ted Macphail som kjøpte sin første Auburn, en V-12 Convertible, som trettenåring. Nå satt vi i det samme lokalet som han hadde kommet for å hente nødvendige reservedeler førti år tidligere! Slike opplevelser gir hobbyen en ekstra dimensjon - i hvert fall for meg!

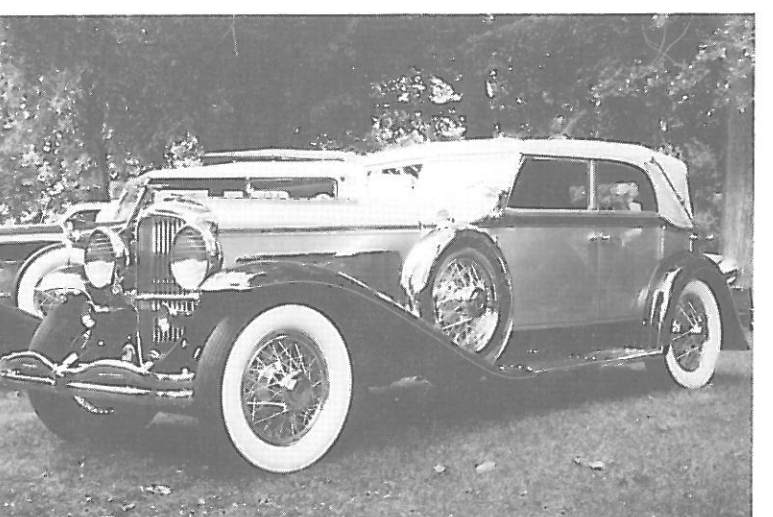
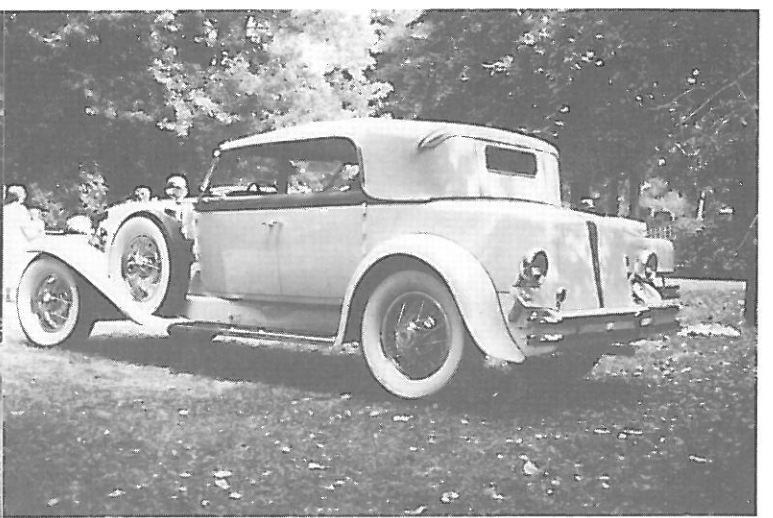
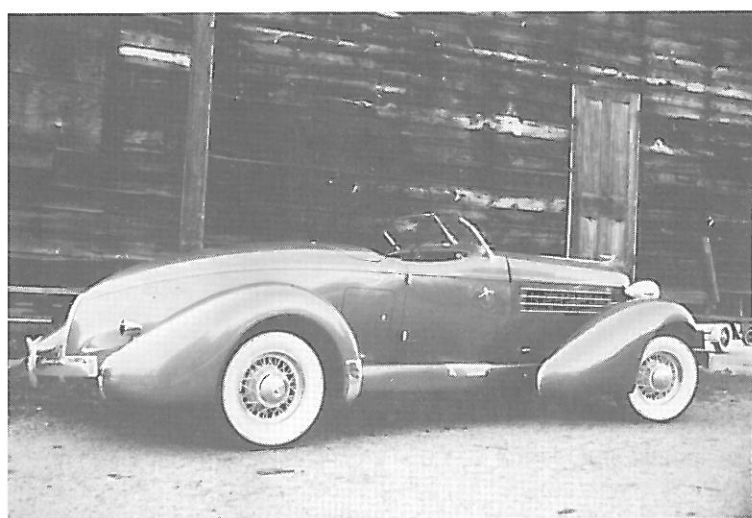
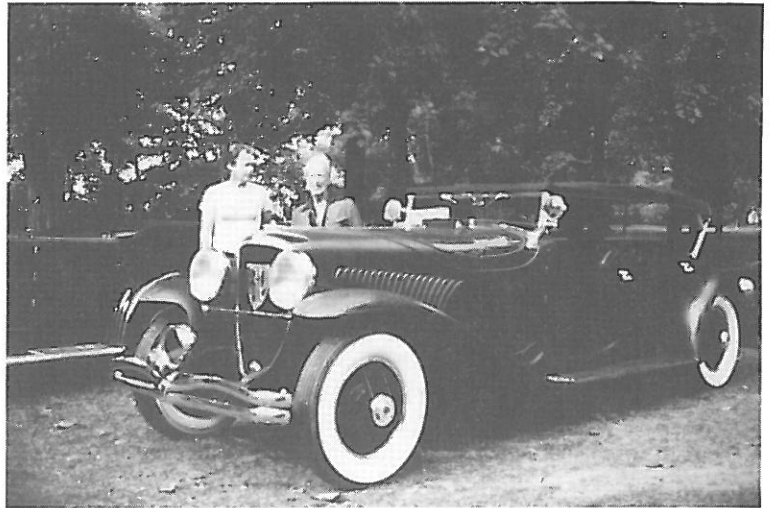
Bildene i høyre rad viser

*Norm Arbour og Clive Kearl
ved Arbours 1929 Duesenberg
Phaeton by Floyd Durham.

*Joseph B. Folladoris J391
Torpedo Convertible Berline
by Murphy.

* Keith Browns nydelige 1933
Derham Convertible Sedan

Under sees to G. Buehrig-
designs, Carol Greenes 1935
Auburn 851 og en 1937 Cord
812 S/C Sportsman

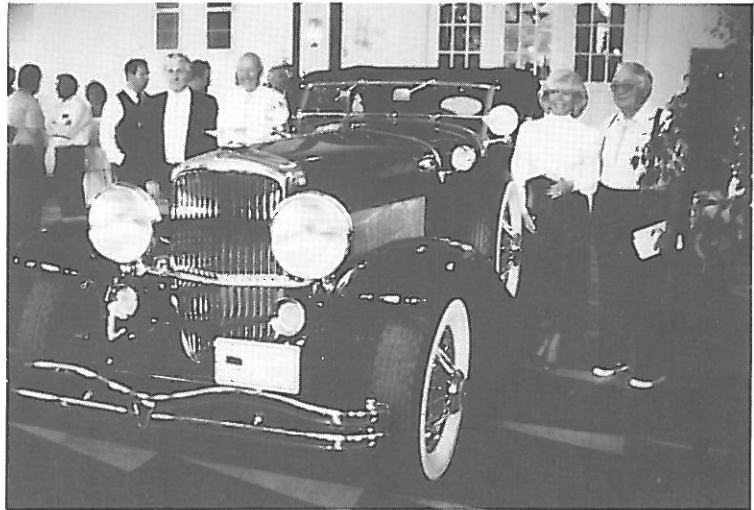


"A-C-D Club Award Banquet"

Søndag formiddag skulle resultatene fra lørdagens Concours d'Elegance bekjentgjøres, og utallige priser og premier til medlemmer og biler utdeles. Banketten markerte den offisielle avslutningen på treffet, og blant de mange æresgjestene merket vi oss tidligere omtalte Gordon M. Buehrig, Denny Duesenberg (Fred's sønn), den svært respekterte motorhistorikeren og forfatterinnen Beverly Rae Kimes og "Old Cars"-redaktøren John Gunnell.

Det vil føre alt for langt å komme inn på de ulike premievinnerne, men en bil er det umulig å forbigå i stillhet: Robert Bahres nyrestaurerte 1935 Duesenberg J582 Torpedo Phaeton by Walker-LaGrande. En utrolig vakker vogn som vant alt den kunne vinne og ble "Car of the Show". Under selve kåringen ble den enorme, sorte Torpedo Phaetonen kjørt inn i lokalet til stor applaus fra hele forsamlingen. Deriblant mannen som tegnet det vakre karosseriet for over femti år siden: Gordon M. Buehrig.

Robert Bahres Duesenberg Torpedo Phaeton var ferdig-restaurert bare noen uker før treffet. Bildet viser fra venstre Robert Bahre, Gordon Buehrig, J582, Denny Duesenberg og fru Bahre med noen av de mange trofeene restaureringen ble belønnet med. Totalt ble det bygd 5 Torpedo Phaetons av tre forskjellige karosserifabrikker, og denne er én av to fra Walker-LaGrande. Bilen er restaurert etter en kollisjon med et tog i 1942!



Etter avslutningen av premieutdelingen var vi så heldige å få en avtale om fotografering av "The black beauty" i Eckhart Park med Bahres private restauratør, Chris Charlton. Plassen tillater ikke visning av disse bildene her, men de som var på novembermøtet, så sikkert hvilken utrolig vogn det var. Ellers dukker den nok opp i farger med komplett historie i "Right On" og "Classic Motor" i en ikke alt for fjern fremtid.

"Goodbye, Auburn"

Dessverre har alle gode ting sin ende, og søndag kveld var det tid for å si adjø og takk til våre nye venner og kjøre til Chicago i løpet av natten. Før vi forlot Auburn fikk vi imidlertid tilbud om å bli med klubbsekretæren Nettie Van Ausdal å bese E.L. Cords hjem! Et tilbud vi dessverre måtte avslå (denne gang) for å komme oss av gårde på første etappe til Denver. Og opplevelsene gikk over til minner. Gode minner. Om en hyggelig klubb med et meget godt miljø og vennlige mennesker. Om den utrolig gode mottagelsen vi fikk som oversjøiske gjester, og de fantastiske bilene og det spesielle museet.

Til de som noengang får mulighet til å dra til Auburn første helgen før første mandag i september har jeg bare én ting å si: Gjør det! Ta gjerne kontakt med museet på forhånd for å ordne overnatting. (Husk det er ca. 150.000 bilentusiaster i Auburn denne helgen). Du vil ikke angre!

Ivar Engerud

Redaktøren har vært så heldig å få fatt i noen bilder fra Jubileums-løpet 15. august 1987.

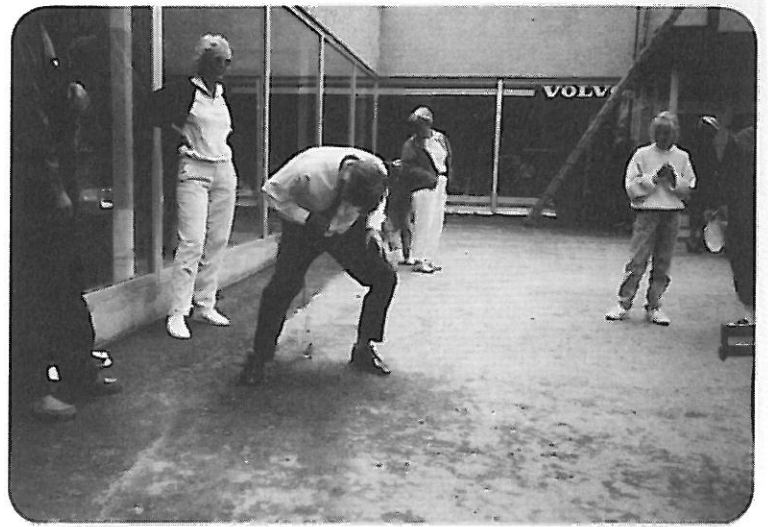
Under sees en del av de danske deltagerne i sine flotte kjøredoninger, blant annet Opel, Ford, Chevrolet og Morris.

Til høyre strever Tore Woldstad med å få blyanten ned på brusflaska.

I midten et rent damelag i Tores 1930 Ford A Town Sedan: Ellen Aaby (nærmest) og Aud Hansen.

Nederst viser Gunnar og Tore Woldstad frem den fine "vandrerradiatoren" som danskene hadde med.

Fotos: Grete og Tore Woldstad.



Motorhistorisk Klubb - Drammen 1972-1987

15 år



*- en kavalkade i ord og bilder
fra klubbens 15 første år!*



ooo000ooo

FORØVRIG HAR KLUBBEN FOR SALG:

- | | |
|---|---------------|
| - Vognmerke, emaljert klubbblem for montering på bil/mc | kr 120,- |
| - Slipsnål, emaljert klubbblem med nål | kr 20,- |
| - Klistremerke, klubbblem i plast pr stk kr 10,- | 3 stk kr 25,- |
| - Pute med klubbblem | kr 35,- |
| - T-skjorte med klubbblem, voksne/barn | kr 35,- |

Alle rekvisitter kan kjøpes av kasserer på møtene, eller bestilles på klubbens adresse. Porto i tillegg til prisene ved forsendelse.

Har du ennå ikke skaffet deg boka vi har gitt ut i anledning 15 års jubileet?

Boka er på 96 sider og omhandler tiden fra like før MHK ble stiftet, hele klubbens historie fra 1972 og frem til i dag.

Det er dessuten en liten fotokavalkade fra dengang kjøretøyene var nye.

Siste del av boka er en stor kjøretøykavalkade med presentasjon av de aller fleste av klubbmedlemmenes kjøretøyer som har deltatt i våre arrangementer i løpet av alle disse årene.

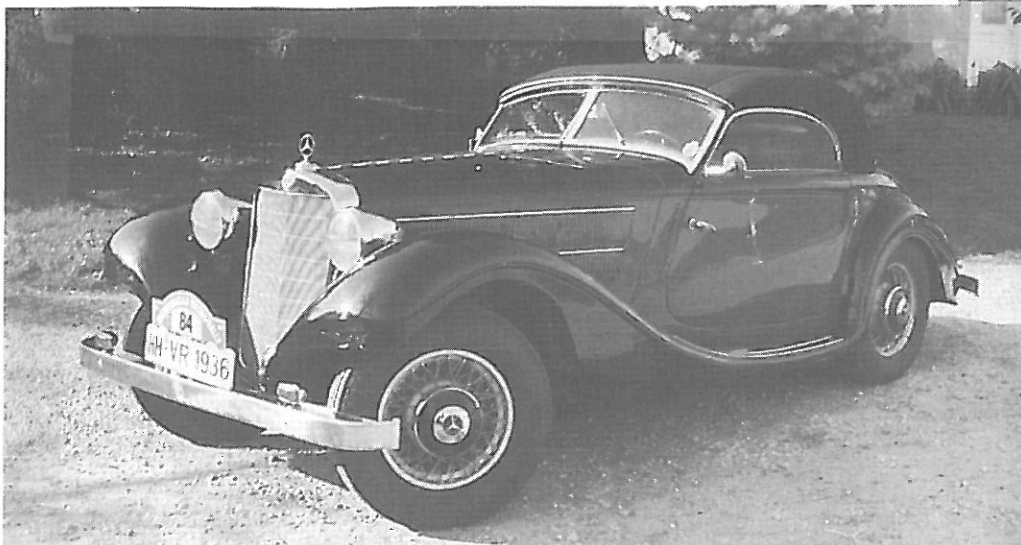
PRISEN ER KR. 60,- fritt tilsendt eller den kan også fås kjøpt hos kassereren på møtene.

SKRIFTELIG BESTILLING KAN SKJE TIL KLUBBENS ADRESSE:

MHK-DRAMMEN, Postboks 2193,
Strømsø, 3001 DRAMMEN.

SCANDINAVIAN VIKING RALLY 1987 samlet den fineste bilpark som noengang har gått på norske veier. Her er noen få bilder fra det svært vellykkede løpet. Du kan lese mer om det i Hans Øyes artikkel i forrige nummer av Motorhistorikeren.

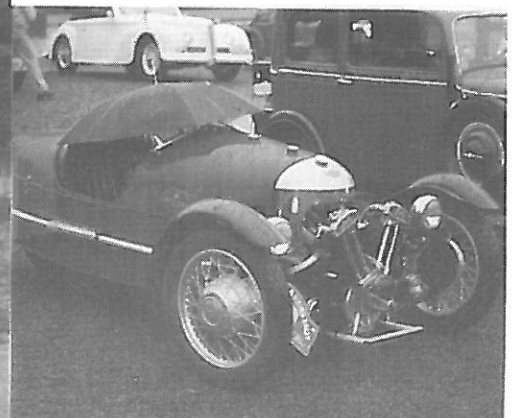
FOTO: Ivar Engerud



Øverst: Mercedes Benz 320 A Cabriolet har en nydelig design.

Midten: En av BMWs mest suksessfulle løpsvogner på 30-tallet var modell 328, som kun ble bygget i 461 eksemplarer i løpet av 10 år. Her er en av de gjenværende parkert for kvelden i Balestrand.

Nederst: Sigurd Bollings 1929 Bentley 4½ Litre er i nærmest perfekt urestaurert forfatning.



Paraplyen får gjøre nytten som tak når himmelens sluser åpner seg over en 1935 Morgan.

ANNONSER

JEG ønsker å komme i kontakt med veterankamerater som har - eller kan tipse meg om deler til følgende biler fra 20-tallet:

Buick 25-25 Standard Six (Åpen) spesielt bakpart, panser, torpedo, skjermer, kalesjebøyler m/m. Dessuten opplysninger om hvilke deler som kan passe fra senere Buick'er.

Overland Whippet mod "96" 1927-28 (Åpen) spesielt hovedlykter, v.bakskjerm (m/vulst), lysbryter, gearkasse, kalesjebøyler, frontrutestendere, seter m.m.

Ford TT (last): Bra bakhjul 33x5 og to små stigbrett.

Jeg har mye byttedeler til den som kan fremskaffe mer eller mindre av disse deler. Jeg kan nevne deler til Ford T, Chevy 36, Chevy 20-talls, Nash 27 Spes. Six, BSA toseter ca. 1930, Fiat 1500 ca. 1937, Maxwell ca. 1909, Stoeuer ca.1910, Dodge 1947, Opel Blitz 1939 (det meste), Chevy 1935 last (det meste, men dårlig), helstål bakdel til liten åpen 20-tallsbil. Ford Anglia 50-talls: rustfrie karosserideler. Opel hjul 135x935 m/ubrukt Michelindekk. Lykter til Chevy 29, De Soto 30 og førkrigs Bosch-lykter m/stag.

PS: Skogsvrak e.l. av ovenstående Buick-modell er også av interesse for måltaking.

HENV.: Nils O. Aspjøt, 1523 Svinndal. Tlf 032-86881 (sen kveld)

ooo000ooo

ØNSKER: Alt av deler til Nash Ambassador 1935 av interesse.

HENV.: Tore Bjerke, Mikkelsveien 11, 3055 Krokstadelva. Tlf 03-874152(P)
03-876923(J)

ooo000ooo

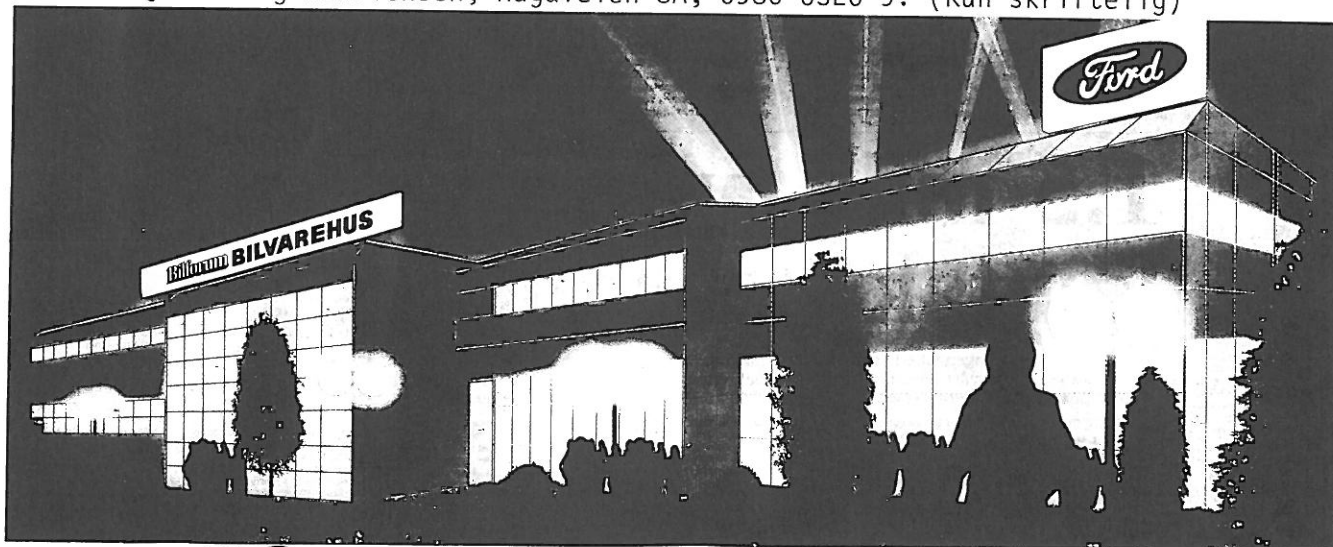
SELGES: Volvo Amazon, B18, 4-dørs til salgs for ca. 2.000,-. Er registrert og kjørbar.

HENV.: PREFAB A/S, Svelvik

ooo000ooo

SELGES: Flere motorhorn til Ford A: Sparton, Stewart-Warner, Ames og E.A. (De to siste merker er meget sjeldne i USA). God stand og dyre. Cowl-lamps 1930-31(nye)

HENV.: Kjell Wang-Henrichsen, Hagaveien 8A, 0980 OSLO 9. (Kun skriftelig)



Bilforum
B · I · L · V · A · R · E · H · U · S
Bj. Bjørnsonsgt. 122 Tlf.(03) 81 27 80

**Buskeruds største
bilvarehus**

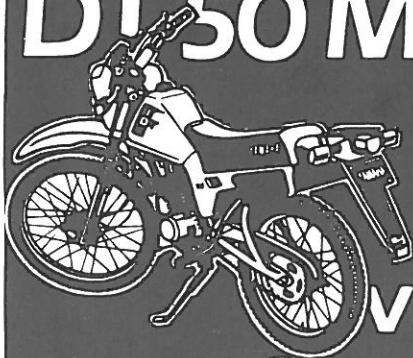
MOTORSYKKEI Omsetning a/s

Telefon 83 45 08
Postgiro 55 23 34 5
Bankgiro 6138.05.06784
Ø Eskerv. & Gulskogen

Motorsykler - Verksted - Deler - Utstyr - Service



DT 50 MX



En
virkelig
«off-roader»!

GO YAMAHA ALWAYS!

Spesialbygget for det norske marked – en motorsykel som har alle mopedens fordeler. Like velegnet på vei som i terreng. Effektiv monoschock demper, blinklys og bagasjebærer. Den tøffeste trail-mopeden, se den selv

I vår MOP-SHOPI

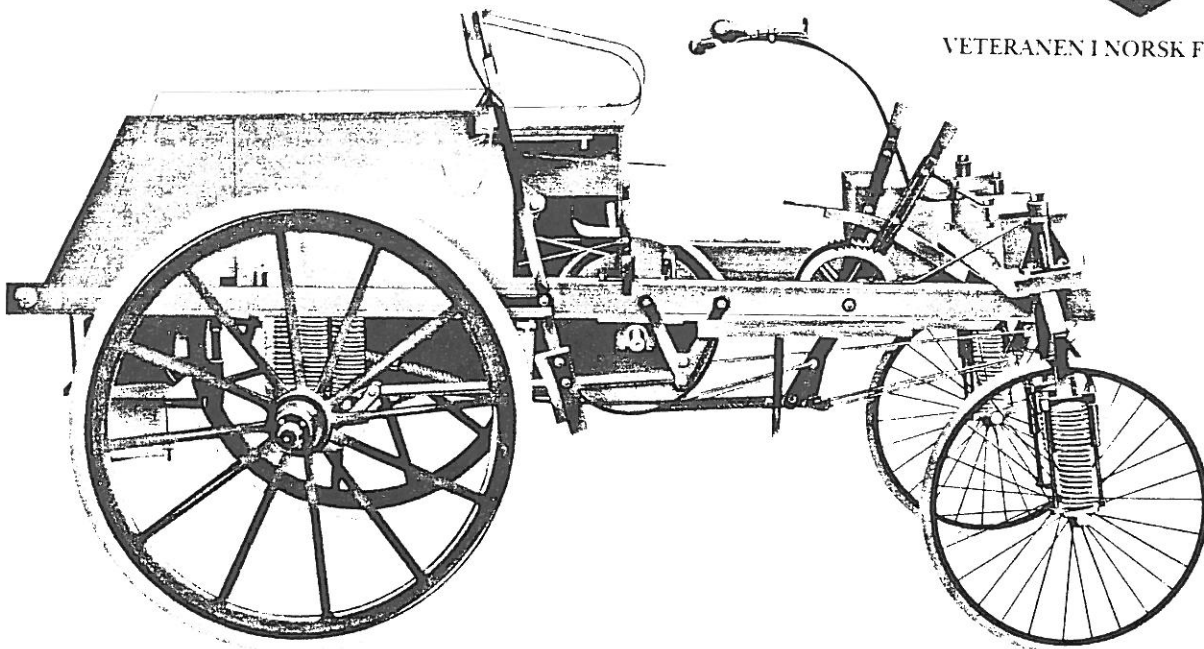
YAMAHA

Kvalitet sparer penger

Importør: HEGNA YAMAHA A.S



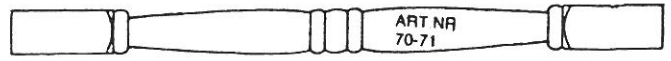
VETERANEN I NORSK FORSIKRING



Knight, 1895. Den én-sylindrede motoren på 1565 cc ga bilen en toppfart på 13 km/t.



SAND - SINGEL



ART NR 70-71

VI LEVERER ALLE TYPER SINGEL, PUKK, STØPESAND, PUSSESAND, FUGESAND, BLÅSESAND, FILTERSAND, SEMENT, FERDIGMØRTEL.

HAVEHELLER - BELEGNINGSSTEIN - FORSTØTNINGSMURER - KANTSTEIN

STIGER

i tre og aluminium

FLAGGSTENGER

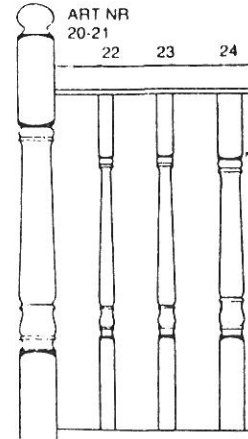
i tre, aluminium, glass-fiber. Disse kan monteres av oss.

FLAGG - VIMPLER

Dreide søyler

til utvendig og innvendig bruk.

BÅTMASTER

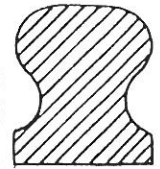


ART NR 20-21

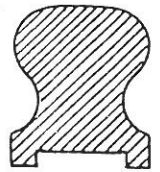
22

23

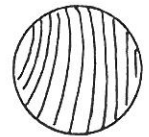
24



ART NR 01



ART NR 02



ART NR 05

Profilerte håndreker i lam. furu

14

13

ART NR 10-11



K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING — BYGGEARTIKLER

Øvre Storgate 45, DRAMMEN. Tlf 03-831955

ART Nr 42-43



Boligplaner...

Vi gir deg råd og veiledning gjennom tre viktige temaer

- Tiden før du skaffer deg bolig
- Bolig og finansiering
- Privatøkonomi

Spør etter

SB·GUIDEN
•Sparing•Lån•Bolig•Økonomi



erker
viker

S Sparebanken Buskerud
Drammen Sparebank

Hovedkontor: Bragernes torg 11, 3000 Drammen
Filialer: Fjell, Konnerud, Spikkestad, Sykehuset, Tangen og Åssiden.

STAFETTEN

"Historien om kjøp og restaurering av Chevrolet 1927"

- Jan Shetelig -

Jeg ble for alvor grepet av gammelbilbasillen i 1979. På tampen av militærtjenesten på Evjemoen ved Kristiansand begynte jeg å titte på diverse gamle biler. Det skulle først være Willys Jeep. En av gutta i troppen hadde en 1946 Cadillac, og han mente jeg heller burde satse på noe "sivilt".

Letingen begynte, og både en A-Ford og en fin 1932 Chevrolet Sedan kunne endt som mitt første objekt. Penger var imidlertid en begrensende faktor, og jeg endte med to ukomplette chassis'er som skulle være 1927 Chevrolet. Med disse chassisene som besto av motor, drivverk og fjærer, samt hjul fulgte en torpedo, 3 bakhjører, en fordør, diverse 26-27 og 28 deler som jeg ikke så forskjell på dengang. Bilen(e) var et typisk resultat av å ha blitt "samlet" over tid med bruk av "grovfilter" ved vurdering av delenes årgang. Vel, ved dimmisjon ble alle delene fraktet hjem i to porsjoner og installert hjemme hos opphavet. Ved demontering av det beste chassiset fant jeg i hvert fall ut at en bil var "ren" 27 sv det som fantes. Dette var heller ikke skrudd fra hverandre av håpefulle tidligere eiere. Jeg fant halm og korn i motor og gearkasse, så bilen hadde fristet sin tilværelse i eller i nærheten av en låve.

Jeg ribbet nå ned chassiset og lempet det på taket av min utmerkede 60 PV (fin bil dette Øyvind) og kjørte til sandblåsing. Motoren var god og sliten, men lot seg rotere. Nesten samtlige lager var tært av forurensninger i oljen, og det måtte støpes nye. Jeg tok stemplene fra 28 motoren som var overdimensjon. Tilsvarende måtte kamakselen tas fra delemotoren på grunn av utpreget pukkelfinish. (Settherdingen var slitt helt bort). Motoren fikk altså boring, støping av bære- og rådelagre, nye foringer, samt planing av topplokk og sylindertopp. Alt dette fikk jeg for 5.500,- hos Møller & Larsen i 1980.

Den første tiden hadde jeg mer enn nok med ramme og drivverk, og på grunn av delechassiset hadde jeg en del å velge i. Jeg hadde gått igjennom karosseridelene og fikk der bekreftet mine antagelser; her var både hummer og kanari.

Etter innkjøp av boken "Chevrolet, the coming of age 1911-1942" fikk jeg etter hvert den oversikt som enhver gammelbileier må ha for å kunne se hva som passer til akkurat sin bil. De fleste av delene fikk jeg tak i gjennom annonser i NVKs rundskriv og resten ble funnet på vårens og høstens loppe- og delemarked. Noe kom også fra MHK Drammens auksjonsmøter.

Jeg monterte motoren selv, og la ikke merke til at overhalingsverkstedet hadde snudd en bærelagerskål. Dette resulterte i at oljen ikke kom skikkelig fram til hele lagerflaten og lageret "klinge" seg under innkjøring. Jeg hadde dessuten mye arbeid med å få toppen tett for vann. Topplokkene på 1927 Chevrolet har kun ett utblås for eksos og får derfor stor varmekonsentrasjon om midten. Dette fører som regel til sprekker. Tilslutt ble nå chassiset ferdig kjøreklart og karosseriarbeidet kunne ta til.

Bunnbjelkene som ligger på chassiset var borte, så jeg fikk låne maler fra Arendal. Alt treverk i dører, dørstolper, seter og bunn ble laget nytt, enten etter maler eller etter fotografier av andre biler.

Også bøyene til kalesjestativet måtte lages, dette gikk fint med lånte maler/jigger fra Jan Erik Finnerud på Nesbyen. Ettersom karosseriet begynte å ta form, økte behovet for trim og snadder. For Chevroletiere før 1929 er det relativt dårlig tilbud på delesiden. Allikevel er det noe å få, som blant annet radiatoremblem, motometer, baklysglass, parklysglass osv. Lykteringer i aluminium ble laget nytt.

Som så mange andre innser man først etter å ha holdt på en stund hvilket omfang en slik totalrenovering har. Dette faktum førte til en pause hvor en 1952 Rover P4 ga den kjærkomne muligheten til å kjøre og delta i løp med gammel bil. Roveren skulle også settes i stand, og Chevroleten sto stille en stund.

I 1984 fikk jeg registrert bilen hos Biltilsynet, men var ennå ikke ferdig. Jeg fikk 2 års utsettelse på visning, og først i 1986 gikk bilen til salmaker og kunne debutere i Sandvika - Sundvolden samme høst. Total restaureringstid ble altså hele 7 år, dog med endel kortere og lengre opphold.

Nå går bilen fint, og tåler godt utflukter som Bolkesjø og lignende. Som så mange andre har jeg fortsatt kløe i fingrene etter nye mekke-utfordringer, og jeg har derfor begynt på min SS Jaguar fra 1938 som jeg gleder meg til å få ferdig en gang.....

Stafettpinnen sendes videre til Tor-Stein Hella.

ooo000ooo

Nedenfor ser du det prektige resultatet av restaureringen. Foto: Jan Shetelig.



årsfesten

Referat ved Asle

Årets årsfest ble avholdt på Jans Mat og Vinhus i Mjøndalen den 5. februar. Oppslutningen var formidabel; hele 67 personer var påmeldt og så vidt vites møtte alle sammen. Festkomiteformann "Bakern" (sivilt navn er visst nok Ole Johannes Stangejordet!) ønsket alle velkommen, og vi ble deretter servert nydelig mat og drikke. Som sedvanlig talte også formann Alf med ispedde vitser av grovere karakter. I sin tale kunngjorde Alf at Rolf Thingwall ble vinner av fjorårets årspokal. Rolf kunne dessverre ikke delta på festen, så premien blir overrakt senere. Med til historien hører at Alf et par uker senere satt på

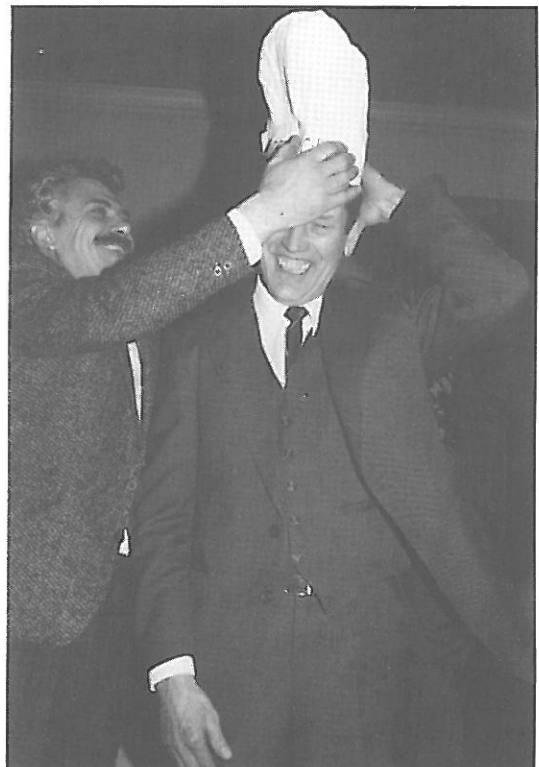


undertegnedes kontor og ringte NAF for å takke for pokalen. NAFs Ivar Haare satte for så vidt pris på takknemligheten, men fikk ikke alt til å stemme: Har du fått pokalen da Alf, den sto jo her for noen minutter siden! En lett rødmande formann lot falle noen gloser som ikke lar seg gjengi, og fikk raskt lagt skylden på Øivind. Nok om det, festen gikk sin vante gang med såvel rock, romantikk og dunder. Som vanlig ble det utdelt æresbevisninger til de som fortjente sådant. I år var det Grethe og Tore Woldstad og Bodil og Rolf Viktor Hansen for godt utført arbeid i henholdsvis festkomite og løpskomite. Oddleif sto også for en utdeling. En gåtefull tale framført i lett trav endte med at Finn Bryhn ble utnevnt til superkokk for sin mangeårige innsats på kjøkkenet. Dessverre ble viktig bevismateriale fra festen ødelagt da referenten på grunn av stundens mangelfulle førlighet presterte å åpne kamerahuset. Kanskje det var like bra? Vi konkluderer med at festen var svært vellykket, men neste år ønsker vi festen igjen lagt til en lørdag, og forsynt med et orkester som ikke er fullt så tunghørte som årets.



BILDENE: Øverst er "Bakern" i aksjon, til venstretaler formann Alf Ross (kan han være skyldt til Diana?)

Til høyre blir Finn tildelt æresbevisningen "Superkokken".



Minneord

John Hervard

Vi har mottatt den triste melding om at nok et medlem av MHK-Drammen er gått bort. John Hervard var et mangeårig og trofast medlem. Han begunstiget klubben med sin muntre tilstedeværelse i mange klubbsammenhenger. Det var sjelden MHK hadde et arrangement og John ikke deltok på en eller annen måte. Han var alltid på møtene, og han utførte ofte den viktige jobb som postmannskap i våre løp. Når det gjelder gamle kjøretøyer syslet John med motorsykler av ymse slag og A-Ford. Denne Forden hadde han nedlagt et stort arbeide i, men dessverre skulle han ikke få oppleve dagen da den ble ferdig. Vi sender våre medfølende tanker til Johns kone og barn, og lyser fred over hans minne.

Asle.

Oddleif Kvaalseth

ALT I MURING

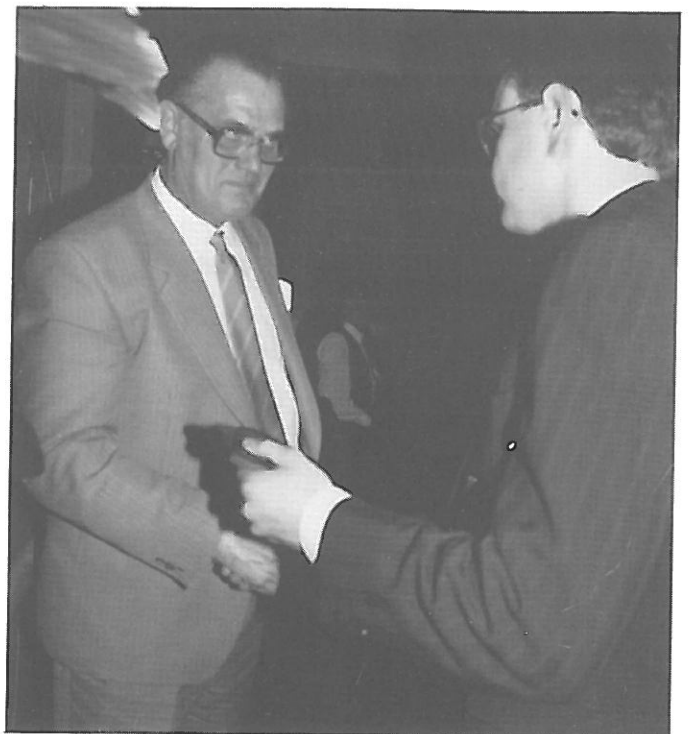
PEISER-SKIFER-NATURSTEIN

TLF: 03-880430

GRATULERER!!

Motorhistorisk Klubb-Drammen har fått sitt annet æresmedlem. Hedersbevisningen ble utdelt på årsfesten, og mottakeren var - vi hadde nær sagt selvfølgelig - vår kjære formann Alf Bryhn. Alf er en av klubbens pionerer, han var med på klubbens offisielle fødsel i 1972, og har siden vært en drivkraft i særklasse. I tillegg til å ha vært formann i åtte år har han også nedlagt et betydelig arbeide på andre plan i klubben. Jeg tar neppe munnen for full ved å tilskrive Alf mye av æren for MHK's størrelse idag, aktivitetsnivået, og ikke minst det gode miljøet. Vi gratulerer deg så mye Alf, men tillater oss å påpeke at dette ikke er noen trygdebillett, du slipper nok ikke unna i fremtiden heller!

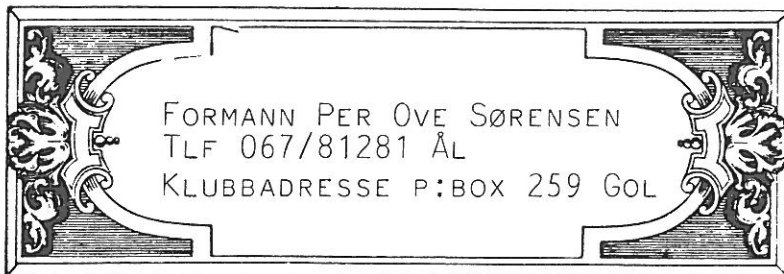
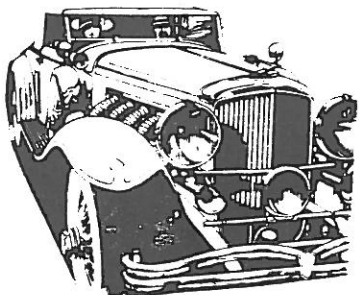
Bildet: Alf mottar æresmedlemsskapet av sekretær Kjell Ødegaard.



Asle

VETERAN POSTEN

HALLINGDAL VETERANVOGNKLUBB



ÅRSMØTE

BLE HOLDT PÅ EIDSGÅRD HOTEL DEN 26/1 MED HELLER DÅRLIG FRAMMØTE
DET VAR DE VANLIGE 10-12 MEDLEMMENE.

PROGRAM FOR KVELDEN VAR VIDEO FRA HALLINGDALSLØPET VED MAGNE.

ETTER VALG BLE STYRET SOM FØLGER:

FORMANN: PER OVE SØRENSEN ÅL.

KASSERER: MAGNE SKREDDERBERGET GOL

MEDL STURLE VEIEN GOL

" BIRGER SVARTEBERG ÅL

LØPSKOMMITE: THOMAS ØYE

MAGNE SKREDDERBERGET

ANDRES BLEIKTVEDT

FORSIKRINGSKOMMITE: THOMAS ØYE

MAGNE SKREDDERBERGET

REGNSKAP BLIR LAGT FRAM PÅ NESTE MØTE.

NESTE MØTE BLIR DEN 8/3 PÅ EIDSGÅRD HOTEL I KAFETERIAEN

PROGRAM SWAP MEET VIDEO FRA CALIFORNIA OG ORIENTERING OM NYE
FORSIKRINGSREGLER VED OVE SØRENSEN.

Strømmen

Vedgassgenerator

Patentert

Instruksjonsbok

A/s Strømmens Værksted

— 2 —

4. Tennpluggen med høiere varmeverdi må i almindelighet innsettes.
5. Startbatteriet bør ha en kapasitet på minst 120 amp. timer.
6. Dynamoen må reguleres så den dekker det økede strømforbruk.
(Det kan være nødvendig å sette inn ny dynamo med spenningsregulator for å dekke strømforbruket på enkelte vogner. Dette for å unngå for hyppig oppladning av batteriet.)

Fylling av generatoren.

Ved første ifylling av generatoren og etter senere hel tomning av denne må følgende iakttas:

1. Generatorens undre del (reaksjonssonen) fylles med trekull godt omkring forbrenningsdysen (45 liter) gjennom skruelokket E.
2. Videre fylles trekull i generatoren gjennom topplokket B i 10 cm's høide over den koniske forbrenningsdyse (20 liter).
3. Resten av generatoren fylles med ved.

Trekullene må være av prima kvalitet, brent av løvved og i **valnøtt størrelse**.

Hovedfilteret J.

Dette er utstyrt med vannlås og skal fylles med vann.

1. Øverste skruelukk L tas av.
2. Kranen M på rørledningen fra filteret til motoren åpnes.
3. Ca. 30 liter vann fylles i filteret gjennom øverste luke L, hvorefter lokket settes på.
4. Tappekranen M på filteret åpnes, så det overflødig vann kan renne ut, hvorefter kranene M på filteret og på rørledningen mellom filter og motoren lukkes.

Til erstatning av flytende motorbrensel omdannes i denne generator almindelig tørr ved til gass for drift av motoren.

Veden som anvendes bør helst være løvved, som er lufttørrt sommeren over. Øreved har vist sig meget god, for øvrig kan også gran anvendes, helst blandet med løvved i et forhold fra 50 til 75 % løvved. Furu har vi emu ikke utprøvet.

Lengden av veden bør være fra 5 til 8 cm. og et lignende størstemaal i tykkelse.

Anlegget består av:

1. generator A med syklofilter G
2. kombinert kjøler og gassfilter J
3. oplyringsvifte
4. reguleringsspjeld
5. rørledning og bend frem til motoren.

Den gass som dannes gir under ellers like forhold ca. 60 % av bensinydelsen.

Følgende forandringer bør derfor foretas med motoren for å opna best mulig ydelse:

Forandring av motor.

1. Kompressjonen økes til mm. 1 : 7, helst mer.
2. Tenningen innstilles ca. 30° for topp (bør helst anordnes med handregulering) og finstilles under prøvekjøringen.
3. Coilen på nyere vogntyper vil i fleste tilfeller kunne anvendes.
Er tenningen svak, må ny coil innsettes.
Forhandlere for elektrisk utstyr vil gi service og opplysninger om coil og tennpluggen.

— 3 —

(N.B.! I den kolde årstid må vannlåsen **tappes** om bilen settes bort, og det er fare for frost. Skruelokket L på den side av filteret hvor gassen føres inn fra generatoren må da tas av. Dessuten åpnes selvfølgelig kranene M.)

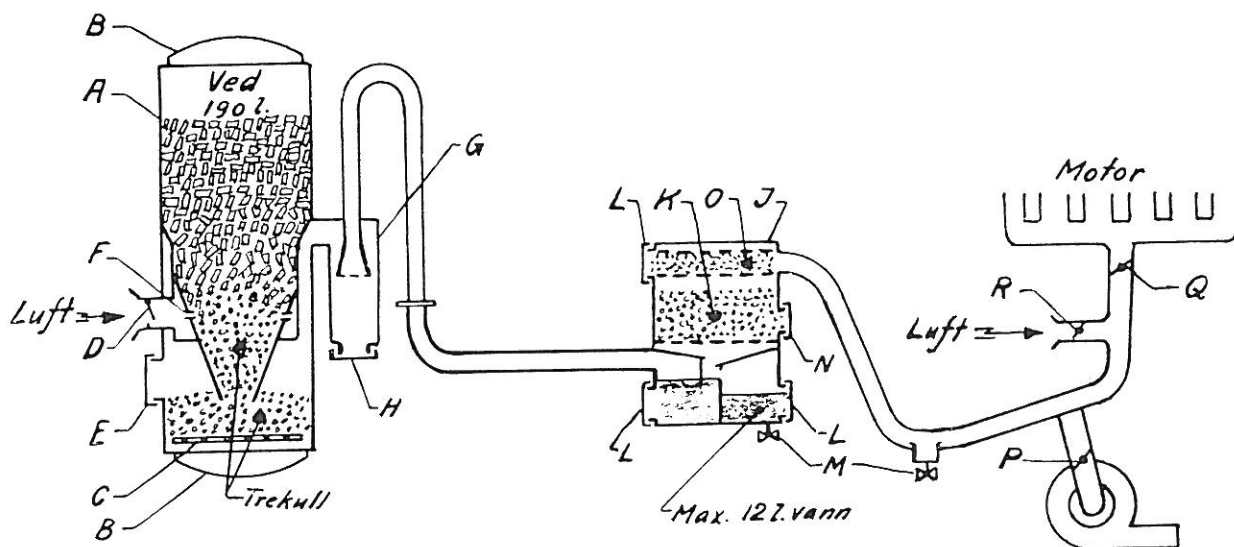
Hovedfilteret er forsynt med kjølerør. Herved kondenseres den fuktighet som finnes i gassen under gassens strømming op igjennem filtermassen. Fuktigheten binder støvpartikler og øker filterets effektivitet. Ved store mengder av fuktighet vil filteret bli selvrensende, idet vannet vasker filtermassen når det kondenseres og faller ned i samlebeholderen i filterets bunn.

Opfyring.

Efter at generatoranlegget er fylt som foreskrevet, kan opfyringen skje på følgende måte:

1. Litt pussegarn på en jerntrod dyppes i parafin, olje eller lignende.
2. Viftespjeldet P åpnes.
3. Gass Q og luftspjeld R lukkes.
4. Viften settes i gang.
5. Pussegarnet antendes og holdes foran innsugningsventilen D på generatoren i 1- 2 minutter.
6. Gassen vil etterhvert begynne å strømme ut fra vifterøret.
Efter 5 minutter kan gassen prøves ved å tende «pa».
Når gassen brenner med ren flamme er anlegget ferdig til start.
Flammen slukkes.
Viften stoppes og viftespjeldet P lukkes.

Skjematisk oversikt



- | | | |
|----------------|-----------------|------------------------------|
| A: Vedbeholder | G: Cyklonfilter | M: Tappeskrane |
| B: Lokk | H: Renseluke | N: Tømmeluke for filtermasse |
| C: Rist | J: Hovedfilter | O: Uttrekbart toppfilter |
| D: Luftventil | K: Rensemasse | P: Viftespjeld |
| E: Stakeluke | L: Renseluke | Q: Gasspjeld |
| F: Trekkhull | | R: Luftspjeld |

6

Start av motoren.

1. Handgass-reguleringen innstilles så gassspjeldet Q gir $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{2}$ åpning (som for rask tomgang).
2. Startingen foregår på vanlig måte, med undtagelse av at man samtidig må åpne luftspjeldet R sakte for å oppnå den riktige luftblanding.

Motoren må ikke «ruses» straks etter starten. Ved rusing vil motoren være tilbøielig til å stanse igjen.

Stell og vedlikehold.

Enhver gassgenerator vil selvfølgelig medføre endel arbeid til stell og vedlikehold, og driftsresultatet er i høy grad avhengig av den interesse og gode vilje chaufføren legger i sitt arbeid.

Det som i første rekke må iakttas er følgende:

1. Generatoren må ikke kjøres helt tom. Etterfylling av ved må skje helst for nivået er nådd den koniske forbrenningsdysen. Før etterfylling av ved skal forbrenningsdysen stakkes. Er veden rå anbefales å fylle hyppig og lite av gangen, så man ikke plutselig får en stor vannmengde avdampnet i vedbeholderen.
2. Mulig kondensvann i rørledninger må avtappes et par ganger om dagen. Kraner M.
3. Cyklonfilteret G tømmes hver dag eller endt kjøring ved å ta av skruelokket H.
4. Skakeristen i generatorens undre del (C) skakes likeledes hver dag og om nødvendig for å bedre gasskvaliteten oftere, alt avhengig av vedens kvalitet.
5. Annen hver dag eller minst for hver 500 km. må hovedfilteret J spyles med vann, mens anlegget

7

er varmt. Overste og begge nedre skruelokk L tas av. Sluttfilteret (O) i øverste luke trekkes ut, kranene (M) åpnes og med en vannslange spyles filterne grundig inntil de er godt rensset.

Efter spylingen fylles vannlasen som tidligere beskrevet.

6. For hver 1000 til 1500 km. må filtermassen tas ut av filteret for en mere grundig rengjøring. Uttagningen skjer gjennom midtre luke (N) og tilføringen gjennom øvre (L).

Luftspjeld (R) og gasspjeld (Q) bør samtidig ettersees så disse er rene og lettbevegelige.

Likeledes må generatoren tømmes helt, rengjøres og ettersees grundig innvendig for mulige lekkasjer.

7. Det er helt påkrevet at alle forbindelser, baker og lokk er absolutt tette. Hver gang man setter på et skruelokk, skal gjengene innsettes med grafittfett. Asbestpakningen i lakkene (B) må alltid ettersees, så disse er tette og slutter godt til ved lukking av lokket. For å gjøre pakningen mykere, kan asbestsnoren dyppes i vann.

Almindelige bemerkninger.

Motoren bør ikke kjøres på tomgang lenger tid.

Skal bilen stå lenger enn 5 min., bør motoren stoppes.

Tomgangen skal være rask.

Ved start efter en midlertidig stans må viften kjøres til gasskvaliteten er i orden.

Generatoren vil kunne «stå» inntil 2 timer uten at det er nødvendig å «fyrer op» med pussegarn.

Enhver gassgenerator utvikler kullos som er giftig og livsfarlig. Gassgeneratoren må derfor startes i friluft — ikke inne i garasjer eller lignende.

Brannfare: Husk at generatoren gløder flere timer etter at motor eller vilte er stoppet.

Strømmen, 15. juni 1940.

A.s Strømmens Værksted.

TILBEREIDNINGEN
AV GASS

OLJEKRISEN FOR NOEN ÅR SIDEN ^{FØRTE}
TIL STOR INTERESSE OG ETTERSPØRSEL
ETTER GAMLE GENERATORER.
INTERESSEN ER VEL FREMDELES TIL-
STEDE, OG SIDEN JEG ^{ER} BLANDT DE SOM
LÆRTE Å KJØRE MED GENERATOR OG
LEVDE MED GENERATOR I NOEN ÅR
FORDI FAR KJØRTE DROSJE I NES
SKAL JEG BRINGE VIDERE NOE AV DET
JEG HUSKER.

DET VAR SELVSAGT ULIKE TYPER
GENERATORER PÅ MARKEDET. FORUTEN
KARBIDGENERATORER (SOM OFTE BLE
BRUKT TIL Å DEKKE OVER AT DET BLE
KJØRT PÅ BENSIN) VAR DET TO HOVED-
TYPER. DE SOM GIKK PÅ VED (KNOTT)
OG DE SOM GIKK PÅ TREKULL. VI
HADDE EN SOM HET UNIVERSAL HVOR MA
VED Å SKIFTE FILTRENE KUNNE BRUKE
BEGGE DELER.

DET VAR SOM SAGT MANGE TYPER, OG.

JEG HUSKER SVEDLUND, SVENSK OG BLE IMPR²ERT AV DROSJEEIERNES FELLESKJØP
IMBERT VAR VEL TYSK, MEN BLE BYGGET PÅ LISENS. ROLA, EN LITEN BILLIG
TREKULLGENERATOR. STRØMMEN BLE BYGGET VED STRØMMEN VERKSTED, OG EN
INSTRUKSJONSBOK ER KOPIERT PÅ FOREGÅENDE SIDER. SYSTEMET SAMMENLIGNET MED
EN VEDOVN ER I KORTHET DET AT MAN I EN VEDOVN TILSETTER BRANNGASSENE
LUFT OG FÅR DE BRENT OPP, MENS MAN I EN GENERATOR FØRER GASSENE FRAM TIL
MOTOREN HVOR DE BLIR BLANDET MED LUFT OG FORBRENT I MOTOREN.

GENERATORENS GASSPRODUKSJON ER DERFOR AVHENGIG AV EN "TREKK". DEN LAGES
VED OPPFYRING AV EN VIFTE, OG VED DRIFT AV MOTOREN. LITE TREKK GA DÅRLIG
GASS. GOD TREKK GOD GASS. BLANDINGSFORHOLDET GASS LUFT MÅTTE JUSTERES
VED FORNDRING I TREKKEN. GOD GASS MYE LUFT, DÅRLIG GASS LITE LUFT
HÅNDGASS OG LUFT BLE REGULERT MED TO SMÅ SPAKER PÅ DASHBORDET.

MEN LA OSS GÅ IGJENNEM INSTRUKSJONSBOKEN TIL STRØMMEN,

DET GIKK NOK ⁴HRDT UTOVER OREVEDEN I NORGE I DE ÅRENE, DEN BLE FORTRUKKET
FORDI DEN HAR LITE INNHOLD AV TJÆRE. PRODUKTET VAR GENERATORKNOTT ELLER
BARE KNOTT. KNOTTEFABRIKKER VOKSTE OPP SOM PADDEHATTER UTOVER BYGDENE.
DE MEST AVANSERTE SAGENE HADDE FLERE SAGBLAD PÅ SAMME AKSEL MED 6 CM
AVSTAND OG KUNNE TA 60 CM VED AUTOMATISK INN PÅ DEN ENE SIDE, OG FERDIG
KNOTT UT PÅ DEN ANDRE SIDEN. DEN MÅTTE VÆRE TØRR OG DEN BLE LEVERT I SEKKEF

MOTORYTELSEN BLE REDUSERT MED CA 40%. MAN LOT BENSINFORGASSEREN SITTE
VED SIDEN AV GASSTILFØRSELEN OG HADDE EN LITEN TO TILTRE LITER TANK
FOR BENSIN SLIK AT EN I BRATTE KNEIKER VED Å TREKKE I EN HANDEL PÅ

DASHBORDET FIKK LITT BEDRE FRASPARK. DROSJER FIKK TILDELT LITT STARTBENSIN, MEN MED ALLE DE BRATTE SETERVEIENE I HALLINGDAL RAKK DEN IKKE LANGT, JEG HUSKER AT BYFOLK SOM SKULLE PÅ HYTTA OFTE HADDE MED SEG EN FLASKE BENSIN SLIK AT DE SLAPP Å SKYVE , ELLER GÅ DEN SISTE KNEIKEN.

FOR Å ØKE KOMPRESJONEN BLE TOPPLØKKET SLIP NED , I HVERT FALL PÅ TOPPVENTILMOTORER, SIDEVENTILERTE HADDE VEL FOR TYNT LOKK TIL AT DET KUNNE GJØRES.

PÅ GRUNN AV DEN NEDSATTE EFFEKT GIKK MOTORENE KALDERE OG LITT LENGERE PLUGGER VAR NØDVENDIG. DE BLE ALLTID KJØRT MED TO BATTERIER FORDI BRUK AV VIFTE TIL Å FYRE OPP GENERATOREN KREVDE MYE STRØM, DESSUTEN KREVDE SELVE STARTINGEN MERE STRØM ENN TIL BENSIN FORDI MOTOREN STARTET PÅ EN ANNEN MÅTE. DEN BEGYNTE Å TENNE SVAKT OG STARTEREN MÅTTE FØLGE MED TIL MOTOREN KUNNE GREIE SEG UTEN . DET BLE BRUKT NOE VI KALTE STARTFORSTERKERE. DET BESTOD I EN BRYTER SOM VAR MONTERT UNDER GULVET (HVOR BATTERIEEN LÅ) MED EN SPAK GJENNEM GULVET. DET VAR 6 VOLTS ANLEGG OG VED Å TREKKE I SPAKEN KUNNE MAN KOBLE OM BATTERIENE FRA PARALLELL TIL SERIE OG FIKK DA 12V PÅ 6V STARTER. MEN MAN MÅTTE PÅSE PÅ OG "KJØRE IGANG" PÅ 6 OG SÅ OVER TIL 12. DETTE GA LETTERE START OG STARTERENE TÅLTE DET GANSKE BRA. JEG HAR EN SLIK BRYTER LIGGENDE.

KNOTTEGENERATORENE VAR VEL BILLIGERE I DRIFT ENN TREKULLGENERATORENE MEN TIL GJENGJELD KREVDE DE MERE RENGJØRING. KNOTTEGASSEN INNEHOLDT VANNDAMP OG TJÆRE SOM MÅTTE SKILLES UT. EN SER PÅ TEGNINGEN FØRST SYKLONFILTERET SOM SKULLE SKILLE UT FASTE PARTIKLER, DERETTER VANNFILTERET, GROVFILTERET OG TILSLUTT FINFILTERET. VANLIG VAR OGSÅ Å KJØLE MED GASSEN I EN KJØLER SOM VAR MONTERT FORAN BILENS RADIATOR (IMBERT) SAMTIDIG FIKK EN DE KONDENSERT ENDEL VANNDAMP OG TJÆRE , SOM KUNNE TAPPEES UT I BUNNEN. DET ER VIST TAPPEKRANER PÅ TEGNINGEN , OGALLE STEDER PÅ ANLEGGET SOM DET KUNNE SAMLES OPP KONDENS MÅTTE HA TAPPEKRANES.

TENNING AV GENERATOREN SKJEDDE VANLIGVIS MED EN GAMMEL AVIS SOM BLE VRIDD OG SATT INN LUFTINNTAKET, FLAMMEN BLE SUGD INN OG ANTENTE TREKULLEN. UNDER OPPFYRING BLE TREKKEN FREMKALT AV VIFTEN, GASSE BLE FØRT I ET RØR SOM MUNNET UT UNDER DET ENNE STIGBRETTET (PÅ FØRERSIDEN) VIFTESPJELDET BLE BETJENT FRA DASHBORDET. VAR GASSEN DÅRLIG, BRANDT DEN BARE SÅLENGEN MAN HOLDT FYSTIKKEN BORTTIL, ELLER DEN KUNNE BRENNE ET STYKKE UT FRA RØRET. VAR DEN GOD BRANDT DEN MED BLÅ FLAMME HELT FRA

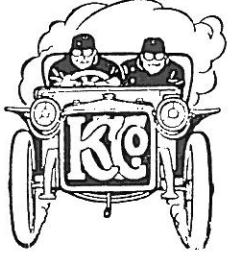
RØRET

JEG KAN IKKE HUSKE KNOTTEFORBRUKET , MEN JEG MENER AT EN KJØRTE CA 3 MIL PÅ EN SEKK KNOTT. BLE GASSEN DÅRLIG UNDERVEIS, MÅTTE EN UT Å STAKE, FOR Å FÅ DEN TIL PAKKE SEG SAMMEN I GENERATOREN . DET SAMME GJØRDE EN VED ETTERFYLLING

DET VAR NOE FORSKJELLIG HVORDAN MOTORENE GJORDE SEG NYTTE AV GASSEN GM'S TOPPVENTILMOTORER GIKK SVÆRT BRA ,OG SÆRLIG DE SOM HADDE SLIPT NED TOPPLOKKET. A FORDEN VAR BRA V8 MINDRE BRA FOR DEN HADDE KORTERE SLAGLENGDE. FAR KJØRTE MED EN STUDEBAKER PRESIDENT ,REKKEÅTTER SIDEVENTILT. DEN GIKK BRA, MEN DET VAR TILSLUTT UMULIG Å FÅ HJULLAGRENE BAK TIL Å HOLDE. DET VAR IKKE GUMMI Å FÅ,OG GENERATOREN MED KNOTTEFORSYNING GA EN EKSTRA VEKT BAK, SOM GJORDE AT DEN FIKK MONTERT 32X6 HØYTRYKK BAK (FRA AA FORD FORAN). DETTE VAR FOR HARD KOST FOR LAGRENE, OG TILSLUTT SPRAKK KARDANHYLSEN.

Automobiler.

„Daimler“ med ventilløse motorer „Knight“
„Darracq“ med ventilløse motorer „Heriot“
„Berliet“ og „Unic“ drosche- og rutevogne
„Commer Cars“ lastevogne og omnibusse.

<p>Motorer:</p> <p>Raaoiljemotoren „Hexa“ gaar uden vandind- sprøitning.</p> <p>Benzinmotoren „Perta“ 1ste klasses svensk 4 takt motor.</p> <p>Jollemotorer, norske 2 takt motorer.</p>		<p>Rekvisita:</p> <p>Michelin gummiringe. Polack massive gummi- ringe. Bosch magnetapparater og tændpluggere. Fichtel & Sachs kugle- lagere. Rotherham & Son, motor- armatur. „White & Poppe“ for- gassere.</p>
--	--	--

Kolberg, Caspary & Co.
Raadhusgt.26. - Ingeniører - Kristiania.

NYTT

DEN NYE FORMANN HAR ANSKAFFET ET MEGET BEVARINGSVERDI KJØRETØY BUICK SUPER 8, JUBILEUMSMODEL 1953 KM.STAND 137000 OG LAGET I 2400 EKS. INNKJØPT PÅ VESTLANDET.

DEN NYE FORMANN HAR TATT INITIATIVET TIL Å KONTAKTE ÅMCAREIERE I DALEN SIDEN DISSE IKKE HAR EGEN KLUBB. DETTE HAR FØRT TIL AT VI NÅ ER 50 MEDLEMMER. SÅ FÅR VI OGSÅ HÅPE AT DETTE KAN FØRE TIL BEDRE FRAMMØTE PÅ MEDLEMSMØTENE

Sladder, mobbing osv

ved Asle

Vi fortsetter vår serie med konkurranser. Forrige omgang led under dårlig deltagelse, men vi prøver på nytt. Vedkommende som løser gåten loves en overraskelse. Løsningen skal være navnet på en kjent dansk by.



Festkomiteen har virkelig klart å få fart i sakene. Mjøndalens svar på Bach, Baker'n kan også kunsten å finansiere det søte liv. Årsfesten gikk skudd med et ubenevnelig beløp. Så fantastisk er det at neste år er det besluttet å feire på Continental.

Ivar er så tynget av alle innsendte bidrag til avisen at han for å rekke å redigere dem har blitt nødt til å sette neste deadline 1.april.(1 år).

A U K S J O N

Tradisjonen tro avholdes auksjonsmøte i april. Følgelig møte vi mannsterke både MHK'ere og Hallinger på Heimevernshuset i Drammen 5. april. I skrepper og kasser, under armen og i innerlomma bringer vi med alt vi ikke selv har bruk for og selger på auksjonen. Selgeren setter en pris på det han ønsker å selge, overskytende går i klubbkassa.

Tore Bjerke skal visstnok selge sin Austin 10 igjen, men har liten kundemasse forløpig. Kun en storvokst kar med hybel på et herværende asyl har meldt sin interesse. Han skulle bruke bilen som sommerhus.

Avisa har hatt en voldsom økning i trykkeutgifter. Har leseren kontakter som kan påta seg en slik jobb, så vennligst meld fra til Asle Wang, tlf 03-812780 på arbeid, 03-830112 privat.(Jeg er ikke så nøye med skattedirektoratets direktiver for forretningsførsel).

Klubben skal selge "campingvogna. Vogna er ombygd og egner seg utmerket som pølsebu, arbeidsbrakke, mobilt kontor mm. Vogna er i meget god stand og har innlagt 220V anlegg. Bud over kr 10.000,- mottas på klubbens adresse.

	NORMANN BILVERKSTED
	FRIDGEIR NORMANN Alt i reparasjoner og karrosenskader STJERNEVEIEN 7 - 3000 DRAMMEN Tlf. (03) 82 18 01

WANG, ASLE
GAMLEBAKKEN 28

3046 DRAMMEN

Blad i abonnement

Returadresse:

Motorhistorisk Klubb
- Drammen

POSTBOKS 2193 3003 DRAMMEN

På dette nummers førsteside er det gjengitt forslag til nytt klubb-
emblem for HALLINGDAL VETERANVOGN KLUBB. Reaksjoner på forslaget
gis til Hans Øye på Nes.

Av aktiviteter framover i året nevner vi allerede nå hva som kommer til
å skje.

- Aprilmøtet i Drammen er som vanlig viet auksjon av alskens rariteter.
 - Tirsdag 10. mai avholdes vårsjekken på NAF Testestasjon i Drammen.
Gratis sjekk av gammelbil/mc. Møt opp fra kl 18.00.
 - Drammensløpet 1988 går 28. mai. Innbydelse i neste nummer.
 - Sommerløp til Grepan på Tjøme kjører vi 11-12. juni. Innbydelse
kommer senere.
 - Helgen 19.-21. august er vi invitert til Danmark. Nordjysk Vintage
Motor Club feirer sitt 25 års jubileum med løp og festligheter i
Aalborgtraktene. Vi får bo på Hotel Scandic i Aalborg for en svært
gunstig pris. Også her kommer innbydelse senere. Påmeldingsfrist
er i begynnelsen av juni.
 - Krødertreffet, løp med festligheter og utegrilling mm på Hamremoen
i Krødsherad går 26-28. august. Som de fleste vet er dette et sam-
arbeidsprosjekt mellom MHK-Drammen, Hallingdal, Horten og Ringerike.
 - Hallingdalsløpet i Nes/Gol-traktene arrangeres 29. mai. Start fra
Nesbyen. Innbydelse kommer senere.
-

Ola Hegseth i LMK/Uni Forsikring har dyster melding til alle som IKKE
har LMK-forsikring. Vanlig UNI veteranforsikring går opp 50% fra neste
forfall. Da blir det dyrt! Det samme gjelder for alle de som trodde
de var verdens smartest da de tegnet LMK forsikring gjennom lokale
agenter og ikke gjennom klubbene. Disse polisene er ugyldige og betraktes
som ordinære poliser. Altså; 50% prisøkning.
