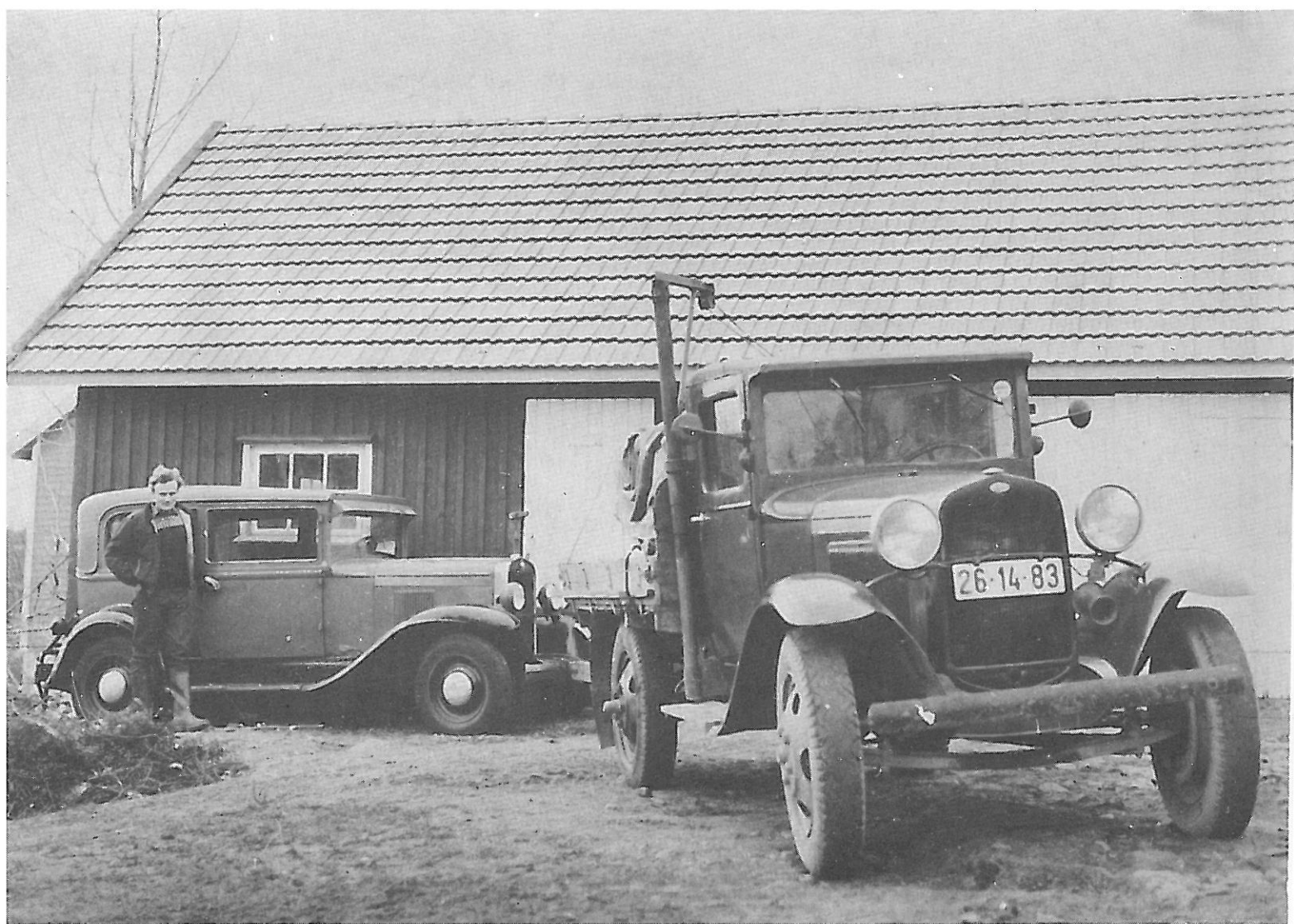


MOTOR- HISTORIKEREN

Nr. 1 – 1991



ORGAN FOR
MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN
OG HALLINGDAL VETERANVOGNKLUBB





MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
Stiftet 18. oktober 1972
Tilsluttet LMK

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

| | |
|--------------|---|
| Formann: | Alf Bryhn Spikkestadvn. 107, 3430 SPIKKESTAD Tlf. 03 28 53 47 |
| Nestformann: | Geir Hanevold Hanevoldvn. 40, 1370 ASKER Tlf. 02 90 06 43 |
| Sekretær: | Christian Christensen G. Blakstadsvei 30, 1393 ØSTENSTAD Tlf. 02 78 35 97 |
| Kasserer: | Knut Bjørhuus Skippergt. 52, 3040 DRAMMEN Tlf. 03 81 96 51 |
| Styremedlem: | Tor-Stein Hella Ringveien 37, 1370 ASKER Tlf. 02 79 01 34 |
| Styremedlem: | Runar Berg Thornegata 3, 3015 DRAMMEN Tlf. 03 83 15 69 |

RED'S

Dette nummeret av Motorhistorikeren er redigert av en redaktør som er opptatt av praktisk restaurering, mye god bilprat, spennende delemarkeder og gamle gode historier og bilder fra den gang da tette radiatorer og kranglete vakuums tanker var en del av hverdagen. De av dere som måtte synes at det har blitt mye lokalstoff får bære over med redaksjonen, og heller ta pennen fatt i neste nummer selv.....

Kanskje kan noen av artiklene utløse ideer eller lyst hos noen til å sette i gang med et restaureringsobjekt eller å grave litt dypere i delerlageret når et medlem står i beit for deler?

Og kanskje får noen et tips om løsning av et problem de har plundret med lenge?

God lesning ønskes av redaktør 2, Jan H. Shetelig

FORMANNENS

Jeg vil på vegne av MHK-Drammen få benytte anledningen til å sende en nyttårshilsen til våre medlemmer, våre tilsvarende klubber i inn-og utland, også våre sponsorer som støtter oss i klubbarbeidet. Vi går inn i et år med store uroligheter rundt i verden, jeg håper at de "store gutta" finner fram til løsninger som kan redde menneskeheten fra store katastrofer.

Vår gammelbil-og MC hobby må også leve under stadig stadig økende avgifter, skatter og prisøkninger. Nå var det atter en gang våre bruksbiler og vår hobby som skulle avgiftsbelastes. Det ser nesten pent ut, nå var det sosialdepartementet det skulle bli lagt under! Hva blir det neste?

Vår klubb er også ute og gjør krav på dere, har du husket medlemskontigenten for 1991?

Såfremt ikke du har betalt, så kan dette være den siste avis du mottar fra oss. Til deg som har LMK-forsikring på ditt kjøretøy ber vi om at du passer godt på. Såfremt ditt medlemskap ikke er i orden vil klubben i framtiden varsle UNI/LMK med den følge at du vil miste din gode forsikringsavtale. Skjerp deg, våre "falkeøyne blir heretter finpusset. Til orientering nevner jeg at vår klubb har over 100 LMK-forsikringer på våre kjøretøy. Dette er blandt de beste på landsbasis, det er bra men vi ønsker enda flere. Tilbudet er meget godt, snakk med gutta i teknisk komite.

Noen ord tilslutt vedrørende årsfesten den 16 februar. Det blir en hyggeaften i godt lag. Har du ikke meldt deg på, så ring Tore Fridheim (festkomiteen) og du er garantert en hyggelig aften! Velkommen i godt lag!

Hilsen



GRATULERERER.

Klubben gratulerer Torolf B. Andersen med 75-års dagen.



AASS BRYGGERI-DRAMMEN



Forsidebildet: Chevrolet 1929 Sedan og Ford AA last avbildet i Råde, Østfold 1/5-66. Den komplette idyll?

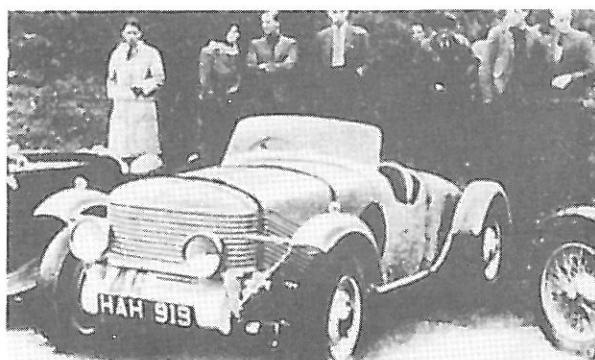
En god porsjon flaks

Etter å ha holdt på med bil og gammelbil endel år, er det ikke uvanlig at jeg påtar meg ett og annet mekkeoppdrag. Denne gangen gjaldt det overhaling av forstilling på en 1947 Healey Duncan 2,5 litre. Denne bilen er en av Donald Healeys første kreasjoner, og samarbeidspartner var Ian Duncan. Basis for konstruksjonen var et Riley 2,5 litre chassis. Hensikten var å bygge en lett konkurranse-bil med høy ytelse og primitiv komfort. Dette ble bekreftet i en omfattende test i bladet The Autocar i 1948 som kunne rapportere 0-80 km/t på 7,2 sekunder og tilsvarende 0-112 km/t på 14,6 sekunder. Men hva har så alt dette med mekkeoppdraget å gjøre? Vel, etter å ha gjennomført oppdraget skulle bilen testes skikkelig. Med to overliggende kamaksler og lav vekt gikk styggen faktisk radig. Nå til poenget, som endel av Motorhistorikerens lesere vet så har engelske biler ofte teleskopisk ratt. Man kan regulere rattets avstand til dashbordet ved at rattet glir på splines(riller).

Donald Healey bygget bare 15 eksemplarer, og hadde ikke plassert rattet langt nok fra dashbordet. Jeg hadde akkurat kjørt forbi en buss og dratt skikkelig ut på 3 gir da rattet var litt nær dashbordet. Jeg trekker litt til meg, og i ca 60 km/t sitter jeg med rattet i fanget bare forbundet til bilen via tutledningen.

Hva gjør man så i en slik situasjon? Tidligere har girstangen på min kjære PV løsnet i et lyskryss i Oslo-rushet, men dette var nytt! Jeg tro inn clutch og brems, og flaksen ville at styggen trakk til høyre ved oppbremsing. Det løp et autovern av solid type langs veien, og på den måten kjørte jeg "radiobil" langs autovernet til farten var null. Begge høyre skjermer ble litt krøllete, men det var beskjedent i forhold til alternativet.....

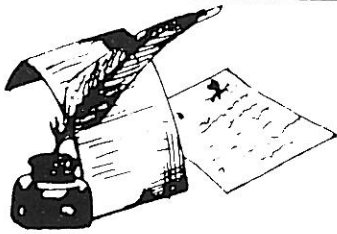
Eieren ble temmelig hvit da historien ble kjent, og jeg fikk jobben med å sette en 6 mm bolt som sperre øverst på rattstammen. En titt på min Jaguar konstaterte samme konstruksjon. En ny bolt er derfor reservert til denne.



The original "Spiv"—prototype of the Healey-Duncan light sports two-seater, with the wide front first adopted, now modified on the production version.

RED.

Healey Duncan 2,5 litre. Bilen ble av samtidens motorjournalister kalt "Spurven". Ingen dårlig karakteristikk for en kryssning mellom Cord 810 og kjerra til Donald Duck.



FRA
STYRETS
PROTOKOLLER...

Medlemsmøte 1. november 1990.

I nærvær av ca. 40 medlemmer åpnet Alf møtet ved å fortelle litt om programmet for kveldens møte.

Derefter leste han div. skriv som var kommet:

- fra en norsk-amerikaner som driver i bildeler i USA.
- fra Asbjørn Rolseth i Trondheim angående ny lastebilkalender.
- fra Bruktbilforum.
- fra LMK angående Annonseavisen, Bertheaus nye bok, terminliste og referat fra arbeidsutvalget.

Alt var klart for årsfesten 16. februar, komiteen venter nå bare på påmeldingene. Det ble sagt en del om sponsing av turer og av årsfesten.

Deretter ble det vist Video, alt om SKF kulelagre og en video om Jan Sheteligs Chevrolet da den ble lakkert.

Kaffepause med utlodning og medlemmenes 10-minutter ble også denne kvelden avvirket.

Alf takket for fremmøte kl. 2145.

Sekr.

Medlemsmøte 6. desember 1990.

Alf ønsket 60 kvinner og menn (2 kvinner) velkommen til dette "julemøtet".

Av innkommen post kan nevnes et skriv fra et firma ANTIQUE AUTO A/S i Minesund som kan skaffe deler, og som har en del biler tilsalgs.

Neste møte regner vi med å få besøk av en fra Norske Shell.

Alf fortalte at Thorolf Andersen var 75 år 26. november, og at klubben gir han en blomst.

Det var et nytt medlem på dette møtet.

Skriv fra LMK fortalte om en ny avgift på motorkjøretøy som forsikrings-selskapene skal kreve inn, og at saken angående de gamle skiltene nå sannsynligvis blir løst innen utgangen av året. Prisen til årsfesten er nå bestemt til å være kr 100,- pr stk.

Alf kunne fortelle at styret hadde gitt 500 kroner til redd Barna under TV-aksjonen.

Etter kaffepausen viste Alf egne lysbilder med kommentar.

Tilslutt var det loddtrekning og medlemmenes 10-minutter.

Møtet ble hevet allerede kl. 2145.

Sekr.

Medlemsmøte 3. januar 1991.

Alf åpnet møtet kl 1930 og ønsket alle de 60 tilstedeværende velkommen, spesielt to fra Shell, og ønsket godt nytt år.

Han kom først inn på en Amerikansk Drammenser som drev med bildeler i USA, og som gjerne sto til tjeneste for våre medlemmer.

Brev fra LMK omhandlet opprettelse av et felles medlemskartotek.

LMK kunne også meddele at skiltsaken ennå ikke er klar. Videre forsøker LMK å forhandle seg frem til en lettelse for gamle biler angående den nye avgiften som skal innkreves av forsikrings-selskapene.

Årsfesten ble nevnt.

Så overtok Georg Bull fra Norske Shell og holdt et fint foredrag om oljeprodukter som omhandlet alt fra smøring til brennstoff.

Etter kaffepause med loddsalg fortsatte Bull som nå fikk hjelp av Jørgen Langum fra Finn Yttreide i Drammen, som fortalte om hvilke Shellprodukter de kunne levere til gunstige priser lovet han. Alf takket og gav de to hver sin vimpel og jubileumsbok.

Ola Hegseth fra UNI-forsikring fortalte så litt om LMK-forsikringen.

Etter medlemmenes 10-minutter ble loddtrekningen foretatt og et langt men innholdsrikt møte var slutt.

Sekr.

Fordums sus på tre hjul



NESØYA: Vi vekker oppsikt der vi kommer. Ikke så rart, for det er slett ikke hver dag en nærmere 50 år gammel tysk motorsykel med sidevogn er å se på veien. Selv ikke naboene til Einar Fjærvoll i Jon Smørs vei på Nesøya er vant til å se ham kjørende

på en av de mange tyske motorsyklene han har restaurert fra krigens dager. Småjentene stopper opp og vinker fnisende til oss, naboene hilser blidt og fremmede biler kjører nesten av veien for oss, i forbauselse.

Jo, Einar Fjærvoll kan fortelle mang en historie om oppmerksomheten han vekker når han for en gangs skyld beveger seg ut på veiene. Som da han på sykkel, i «full mundur», var på vei fra det ene innspillingssted til det annet. Han ble observert av en mann som var vel glad i det sterke. Mannen gned seg i øynene, kom bort til Fjærvoll og idet det gled et lettelsens slør over hans ansikt, utbrøt han: Nå trodde jeg jaggu at jeg måtte slutte å drikke!

Det hele startet med at Einar Fjærvoll i 1943 kjøpte den gamle viserguttsykkelen som Budstikka i sin tid hadde. Den byttet han til seg for et trekkspill av Gullberg på Gyssestad. Ungguttene var mektig stolt av «lettvekten», en 98-kubikker TWN med totakter Sax-motor. 16-åringen var syk etter å kjøre og fant stadig påskudd til å ta en tur som hjelpebrannmann i Sivilforsvaret. Men han ble titt og ofte stoppet av tyskerne mens han var ute på sine såkalte «øvelser». Til slutt måtte Fjærvoll selge sin aller første motorsykkel, for å finansiere andre. – TWN'n var morsom den. Jeg skulle gjerne hatt en slik igjen, – jeg har dessverre ikke noen bilder engang av den gamle sykkelen, sier han.

Men om TWN'n mangler i dag, har Fjærvoll en samling motorsykler det ikke finnes maken til. Gårdsplassen hjemme i Jon Smørs vei bærer tydelig preg av husbondens hobby. Hans kone skulle forøvrig en gang forklare hvor hun bodde, hvorpå damen svarte: De bor vel ikke ved siden av han skraphandleren på toppen av bakken, vel? Men fruene bodde ikke ved siden av, men sammen med mannen og hans gamle motorsykler, – og biler. Men etterhvert er det blitt bygget til ikke bare en ekstra garasje men to, som nå huser det meste av materiellet.

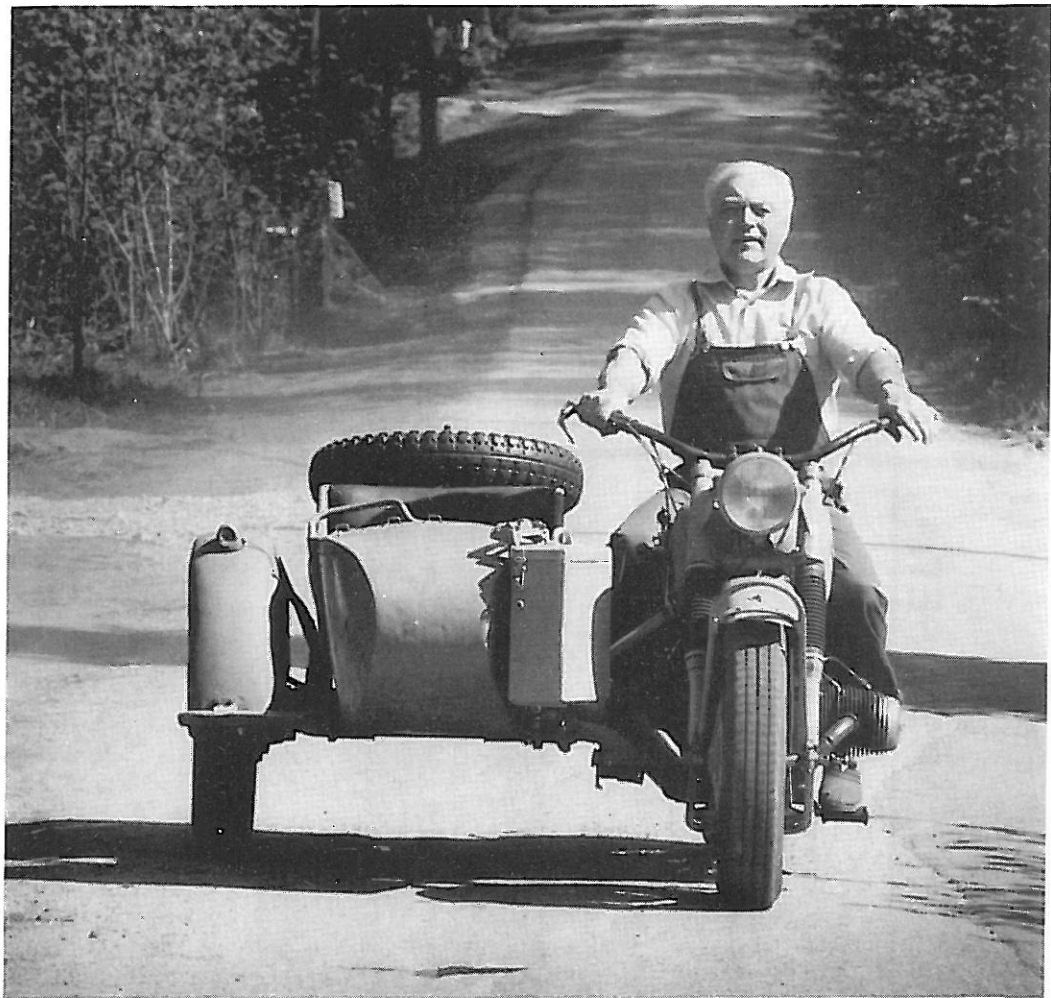
Til ære for oss har han nå stilt opp tre av sine stoltheter ute på gårdsplassen: En Zundapp KS 750 fra 1942, som fremdeles har de tyske skiltene på, en BMW R 75 av samme årsmodell som er registrert med norske skilte og en 36 HK's Kettentraktrader. Sistnevnte er en terrengsykkel med en Opel personbilmotor og var veldig populær på Østfronten. Teknikken på de tyske syklene var også langt kommet allerede i krigens dager. Her er finesser som revers, hydrauliske bremses og differensialspærre, noe som gjorde kjøretøyene dyre og dermed ikke laget i så store serier, som igjen gjør dem desto mer attraktive for samlere.

– Selv om det er et trist kapittel disse motorsyklene representerer, mener jeg det er viktig å bevare denne serien i landet, sier Fjærvoll. Siden det er han som best har tatt vare på dette stykke krigshistorie, er han også en yndet statist med sine forskjellige motorsykler når «gamle» filmer skal spilles inn. Selv museer må låne av ham til spesielle arrangementer, som nå sist da han lånte ut sin Zundapp til Forsvarsmuseet.

Alt restaureringsarbeide gjør han selv. Selvlært er han og dyktig er han blitt etterhvert. Selv en som ikke akkurat kan kalles fagmann, oppdager raskt at her er alt gjort med nennsom hånd. Men den som måtte tro at det er skinnende blanke sykler han triller ut av sine garasjer, tar aldeles feil. – Syklene kan lett bli overrestaurert, sier han og har den filosofi at de skal se ut som de gjorde den gangen de var i bruk.

Bruk, ja, motorsyklene er selvfølgelig kjørbare. BMW'n med de norske skilte kan man saktens koste på seg en tur med. Det er nesten som man kunne mistenke ham for en aldri så liten «tjuvstart» før vi ankom, for BMW'n starter meget velvillig. Vi rygger og kjører, frem og tilbake, og manøvrerer oss frem mellom motorsykler og gamle biler (han har blant annet en toseters Baby Austin) og så kjører vi avgårde, som nevnt til stor begeistring for alle vi møter.

Einar Fjærvoll ser med større glede enn de aller fleste frem til å bli pensjonist. For om det står ferdige motorsykler «overalt», har han deler liggende til enda flere. Det eneste han mangler er tid til å sette delene sammen til fullverdige motorsykler.



I fredelig sommeridyll på Nesøya tar Einar Fjærvoll oss med på tur i sidevognen på 42-modellen BMW R 75. Da denne motorsykkelen ble brukt av tyskerne under krigen vakte den oppmerksomhet på en helt annen måte enn hva vi i dag opplever.

100-ÅRSLØPET.

I anledning av Mundal Hotel i Fjærland, og Union Hotel i Geiranger sine 100 års jubileum i 1991, blir det arrangert et meget spesielt veteranbillop.

Løpet starter i Fjærland i Sogn og Fjordane, passerer naturperler som Loen, og Stryn før veteranbilane tar fatt på gamlevegen over Strynefjellet til Grotli. Fra Grotli går turen ned den verdenskjente Geirangerveien til Union Hotel i Geiranger. Underveis blir det Lunch på Videseter Høyfjellshotel.

Tidspunktet er 7-9. juni 1991.

Fredag 7. juni blir det et kveldsarrangement på Mundal Hotel i Fjærland. Først blir det et besøk på det nyåpna Bresenteret, deretter samles vi på hotelet.

Lørdag 8. juni 1991 er selve løpsdagen. Vi starter fra Fjærland om morgenen, og etter å ha lagt bak oss ca 20 mil på en av vestlandets vakreste veggstrekninger, regner vi med å være fremme Geiranger ca kl. 17.00. Det blir lunch på Videseter høyfjellshotel under løpet. Lørdag kveld blir det premieutdeling og fest på Union Hotel i Geiranger.

Søndag blir det anledning til å se seg rundt i Geiranger, før hver enkelt setter nesen hjemover etter en opplevelsesrik jubileumsbeleg.

Prioriterte kjøretøyer:

1. Biler bygget i 1891.
2. Biler før 1940 med tilknytning til skysstrafikk eller turisme på Vestlandet.
3. Biler før 1940 med tilknytning til Vestlandet.
4. Andre biler t.o.m 1940 årsmodell.
5. Hvis en ikke får nok påmeldinger under ovenforstående punkter, kan biler fra perioden 1940-1950 delta i løpet.

Det er begrenset deltakerantall.

Hvis du har lyst til å se Vestlandet på sitt vakreste fra førerretet på din veteranbil, bør du snarest fylle ut og sende inn kupongen nederst på neste side.

Arrangører for løpet er :

Storjordens Automobilklubb,
Postboks 9032 Vegsund
6022 Ålesund

Sunnfjord Veteranvognklubb
Postboks 376
6801 Førde

Startkontingenten har vi satt til Kr 150,-

Overnatting på begge hotellene, lunch under løpet, frukost og middag begge dager, er gratis for sjåføren.

Priser for passasjerer i bilen:

Overnatting 7-8. juni på Mundal Hotel i Fjærland Kr 540,- inkl. middag og frukost.
Lunchen på Videseter Høyfjellshotel er gratis.
Overnatting på Union Hotel i Geiranger fra 8.-9. juni Kr 560,- inkl. middag Lørdag kveld og frukost Søndag.

Begge hotellene har barnerabatter.
Overnatting og måltider bestilles direkte hos hotellene.

Union Hotel tlf.: 071-63000
Mundal Hotel tlf.: 056-93101

Hvis du ønsker å melde deg på løpet, må du snarest sende inn svarslippen nedenfor. Du vil da få tilsendt en postgiro for betaling av startkontigent.. Påmelding anses bare gyldig når startkontingenten er betalt. Innbetalingene vil bli nummererte i den rekkefølge de ankommer vår postadresse. Prioritering av deltagere vil bli foretatt i h.t. dette.

Fyll ut svarslippen og send den til :

Storjordens Automobilklubb
Postboks 9032 Vegsund
6022 Ålesund

100 Årsløpet

NAVN:

ADRESSE:

POSTADRESSE:

BILMERKE:

MODELL/TYPE:

ÅRSMODELL:

Svarfrist: 1/3-1991

Busstrafikk i gamle Asker



Tre Kissel busser ca. 1926 og en Republic buss ca. 1930

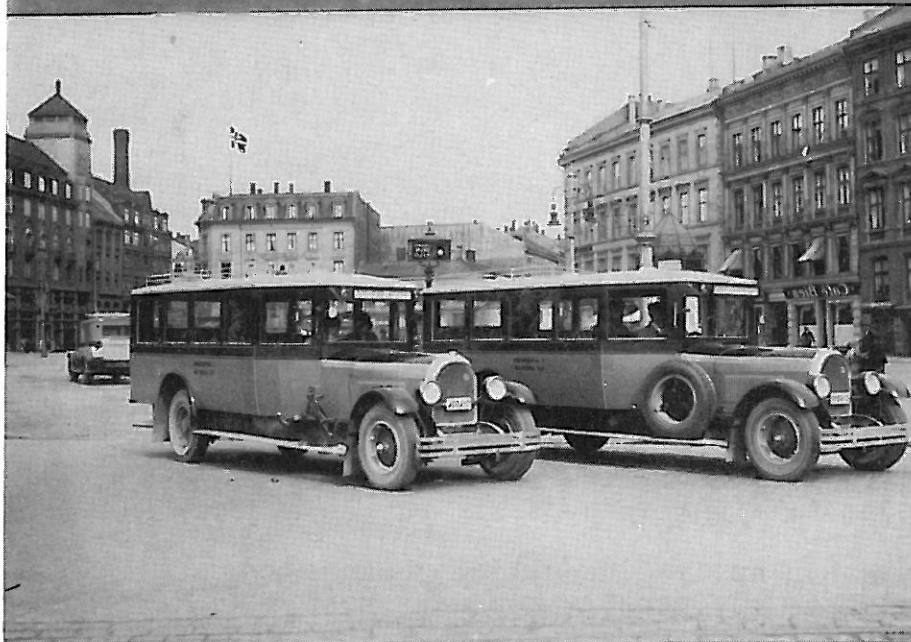
I perioden 1925-26 startet Karl Johan Jørgensen fra Bondivann i Asker sin bussrutevirksomhet mellom Oslo-Asker-Vardåsen og Dikemark. Han hadde gått til innkjøp av 3 stk busser av type Kissel, årsmodell 25-26.

Senere kjøpte han en 1930 Republic. Busstrafikken gikk meget godt, og Jørgensen gjorde gode penger. Han var meget godt likt blandt folk, da han og hans medarbeidere gav topp service. Dette førte også til at han i oktober 1929 kjøpte en ombygget Buick 1924 syvseter som dannet grunnlaget for starten på drosjevirksonheten.

Den gang kunne man få en åpen bil av denne type for 3550 kr. Drosjeaktiviteten ble senere utvidet med en Buick 28.

I 1930 hadde Ingeniør Schøyen bestemt seg for å underlegge seg markedet Asker og omegn. Han hadde i mange år drevet bussvirksomhet i Oslo, nå var tiden for ekspansjon inne. Schøyen ønsket å ta konsesjonen fra Jørgensen som i 1930 drev rutene Oslo-Asker-Vardåsen-Dikemark og Lars Iversen som hadde ruten Asker-Volden-Slemmestad-Nærnes. Schøyen pøste inn materiell og kjørte til dumpingpriser for å komme inn på markedet. Han satset mye for å klare dette, og i begynnelsen tapte han ca. 135.000 pr. år. Dette var ikke ubetydelige beløp den gangen. Jørgensen og Iversen gjorde imidlertid fortsatt gode penger inntil 1932 da situasjonen for dem ble ganske uholdbar. De hadde ikke økonomisk ryggrad til å konkurrere med store busselskaper som Ing.O.Schøyen A/S. I 1932 fikk derfor Schøyen konsesjon for hele området samtidig som Jørgensen og Iversen måtte legge ned bussdriften.

Jørgensen satset nå isteden for fullt på drosjedrift. Dette livnærte han seg av i resten av sin yrkesaktive periode. Det ble en næring som også gikk i arv til hans barn. Til slutt kan det legges til at Karl Johan Jørgensen var onkel til min mor.



Tordenskjolds Plass i Oslo. 25/26 Kissel.

Bruk Personkort i Norge som i utlandet.

Du kan ta ut kontanter, betale bensin,
betale varer og tjenester.

Det er gratis å bruke kortet i
norske miniBanker, bensinminiBanker
og butikktterminaler.

sparebanken
NOR



Karl Johan Jørgensen i sin Buick 28.



Rutebilen

Oslo - Asker - Vardåsen - Dikemark

Stopper paa Signal.

EKSTRABIL

Oslo-Asker Vardåsen-Dikemark

J. Jørgensen - Asker - Tlf.



J. Petitta Boktrykkeri - Oslo



Utgaar fra Tordenskjolds plass nærmest Vestbanen.

Indehaver: J. JØRGENSEN, Telf. Asker 190.

Referat fra turen til Beaulieu 6-13 september 1990

(Mel: Jeg sliper kniver, jeg sliper sakser)

Nå har vi atter hatt tur til Beaulieu,
og vi har kost oss og hatt det bra.
Og vi har handlet no' helt utrolig,
og brukt opp penger var enda da'!
Det har blitt verktøy,
Det har blitt dekker,
Det har blitt deler av mange slag.
Hos Marks and Spencer
er tomt i hyller,
i "Antic's" var no' for enhver smak!

At voksne menn alltid er som gutter,
får vi bekreftet på slik en tur!
De ser og plukker på hver en mutter,
og øya lyser av glede pur!
Det prates Austin,
det prates MG,
og Morris Minor og Chevrolet.
Mens ølet flommer,
og whisky renner,
vi har det godt, og vi stresser ned.

Og de hoteller som vi har bodd på,
har vært perfekte, det vil vi si.
Det samme kunn' ikke Hilton by på,
som Cleveland, Ros'lyn og Fleur de Lis.
For slik en service,
og slik en varme,
som disse vertskap for oss har vist!
Vi har vært mer som,
i en familie,
de har gjort oppholdet til en fest!

Men hvem har gjort denne turen mulig?
Jo det er Martin vi takke vil.
For alt sitt arbeid, ja det er trolig,
at han får jobben i fler' år til!
Og denne gang,
vil vi også takke,
vår kjære Arild som stiller opp.
Med buss og Ragna,
det er alt dette,
som gjør at turen vår ble helt topp!

På hjemvei:

Så gikk alt bra gjennom Svenske tolla,
var kanskje noen som var litt redd?
Vi kan jo ennå få bussen "kolla",
på norskegrensa er de beredt!
Så røyk opp tobakk,
og drikk fra flasker,
så går det bra denne gangen og.
For om du sjangler,
med nikotinsjokk,
samvittigheten æ'kke lenger grå!



Truls, Dagfinn, Martin (med lue!) og Trygve.

Og med det samme vil jeg få takke,
hver og 'en for en artig tur!
Når reisen nå imot slutten lakker,
det gå'kke an for no'n å være sur!
Vi har hatt moro,
vi har fått venner,
og vi er blakke på turen hjem.
Men minner har vi,
og ønsker gjør vi,
at vi møtes om ett år igjen!

Britt.



Knut Bjørhuus, Reiulf Wold, fru Bjørhuus og Lorang Henriksen.

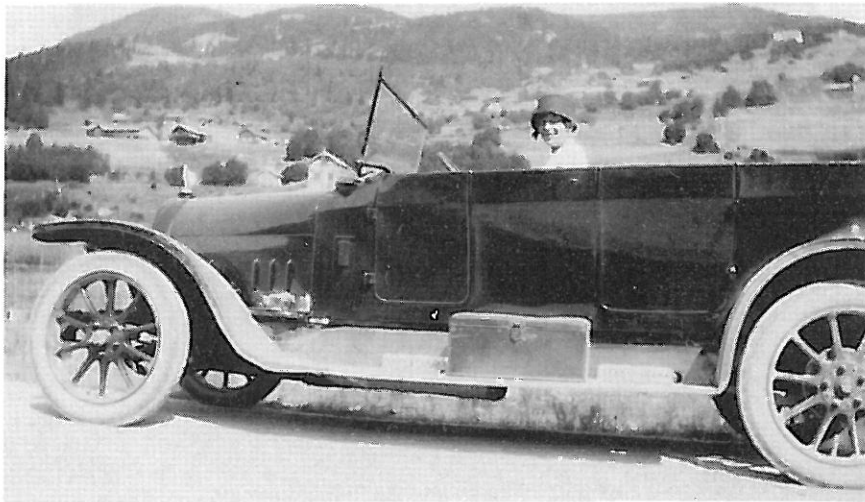


Britt og verten Dick i baren på Cleveland hotell, Bournemouth.

FRA FOTOALBUMET I

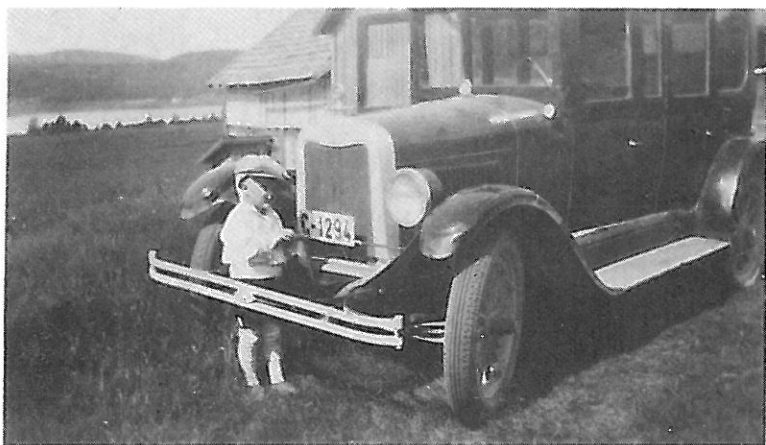


Denne gangen har vi rotet i Jan Shetelig og Geir Hanevolds familiealbum fra 20-årene. Jans bestefar Sigurd Lutken hadde bildelagentur i Skippergaten, Oslo. Han kjørte blandt annet løp med Macken Aas. Her ser vi herr Lutken i en 20-talls Ford T.



Her poserer fru Lutken i det som red. har fått opplyst til å være en fransk Mathis. Korreksjoner mottas gjerne! Hun tor aldri førerkort, men kjørte alle de bilene familien eide!

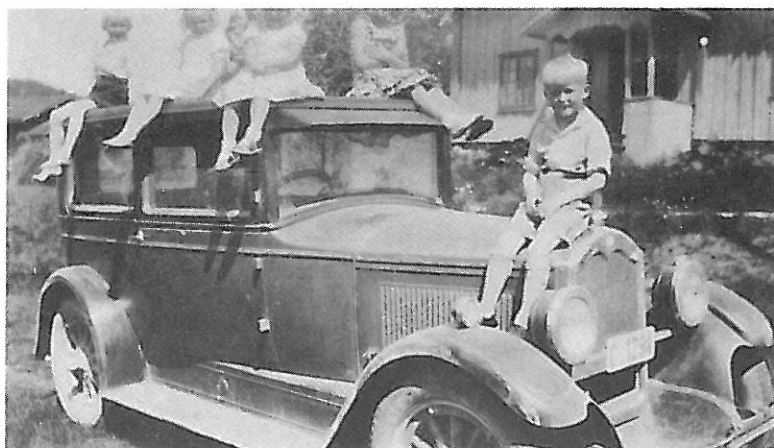
FRA FOTOALBUMET II



25 Chevrolet Sedan.



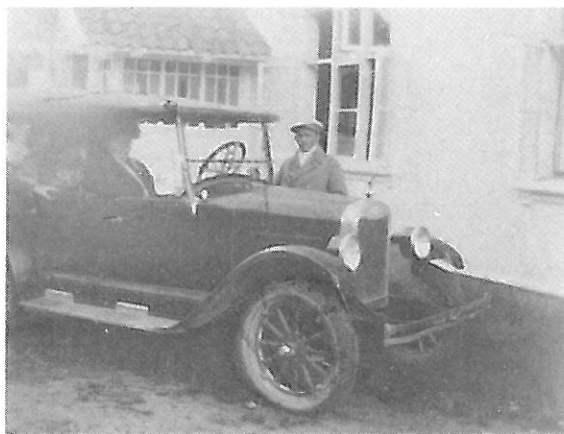
Geirs bestemor.



26 Buick.



26 Buick og ?



25 Chevrolet Touring.

Geir Hanevolds bestefar på morssiden het Solberg. Han ankom første gang Askerbygden iført motorsykkel. Han etablerte seg etterhvert som byggmester, og har blandt annet ansvaret for låven på Skaugum gård.

LESERNES MENING

Det har etterhvert dukket opp mange selgere av krimskrams på Ekeberg. Kan styret i MHK oppfordre NVK om å henvise disse til egne stands/plasser?

Erland Erlandsen

Medlemmenes ti-minutt fungerer ikke slik den burde. De som spør etter deler får sjelden noe svar selv om det ganske sikkert er noen som har deler som andre har bruk for. Slik det nå er er det ingen vits i å spørre etter deler eller tilby noe til salg. SKJERP DERE!!

DELETUR 1

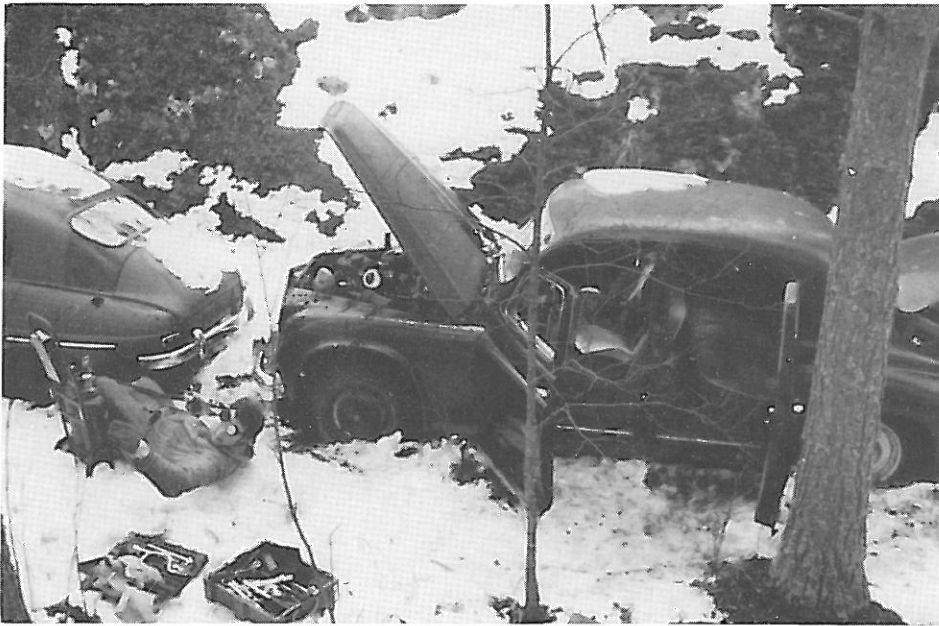


Observante MHK'ere vil ha fått med seg disse bilene hos Fiskum Bil i begynnelsen av 80-årene. Bilene ble kjøpt av en Asker-kar for 10.000,- . 29 og 30 Chevrolet Sedan.



DELETUR 2

Alle har hørt om istiden, mellomkrigstiden og jobbetiden. For noen gjelder også begrepet Rovertiden (1980-1990 e.Kr.) Ekspedisjonen gikk til Rokosjøen, Løten. I tillegg til godt deleutbytte fikk vi et uforglemmelig besøk på et klassisk samvirkelag. Obligatorisk loff og tubeost ble innkjøpt av ekspeditrise med hårruller!



DELETUR 3

Ved Holtets Bilverksted i Ås stod denne fine 33 Pontiac Sedan. Hver gang red. passerte, måtte vi innom for å se om bilen fremdeles stod der. Geir Hanevold og Henrik Fjellhaug kjøpte og hogde en 31 Chevrolet fra samme sted.



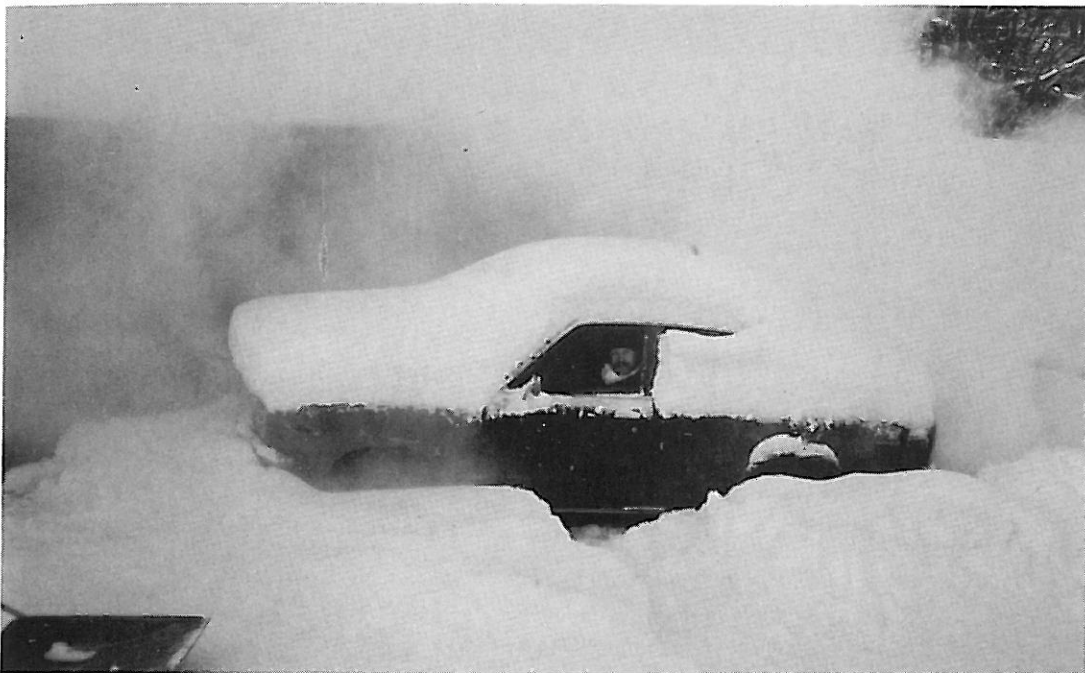
DELETUR 4 (Rapport fra Shiamuslimenes åndelige leder i Asker)

Det går lang tid mellom hver gang Motorhistorikeren mottar reisebrev fra Erland Erlandsen. Hans gule Yamamoto Pickup er stadig på farten opp og ned vårt langstrakte land. Herr Erlandsen har selvsagt valgt seg ut noen av Turistforeningens absolutte perler, noe han ønsker å dele med dere lesere.



Først ut er denne 29 Chevrolet Last. Bildet er tatt i 1990!

DELETUR 4 FORTS.



Her sees Erlandsen umiddelbart etter bøtlegging for mangelfull skraping av frontrute i Torpo sentrum.



Gapende pansere! Nærmest en Kölnerford.

DRAMMENS LØPET
25. mai 1991

DELETUR 4 FORTS.



40-talls Ford Delivery. Til høyre en Kadett samt bakenden av 29 Chevrolet last.



Dette bildet er dedikert til Rolf Viktor. Bilen? En Vauxhall Victor selvsagt.

ÅMOTLØPET

1. juni 1991

Mer om dette i neste avis.

Neste nummer

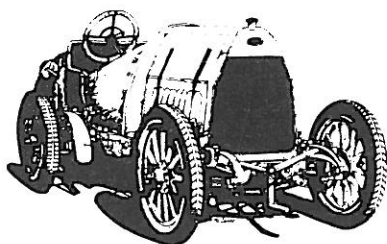
...ja, det vil forhåpentligvis bestå av litt for enhver smak. Nå som vi har blitt fem om å dele oppgaven, er det litt lettere å planlegge ett nummer pr mann enn å "fille" ett nummer annenhver måned. Ved at hver enkelt allierer seg med egne "stoffleverandører" tror jeg også at Motorhistorikeren blir mer variert og interessant for oss alle.

For aprilnummeret ønsker jeg alle bidrag hjertelig velkomne.

Redaksjonsadressen for nr.2 1991 er

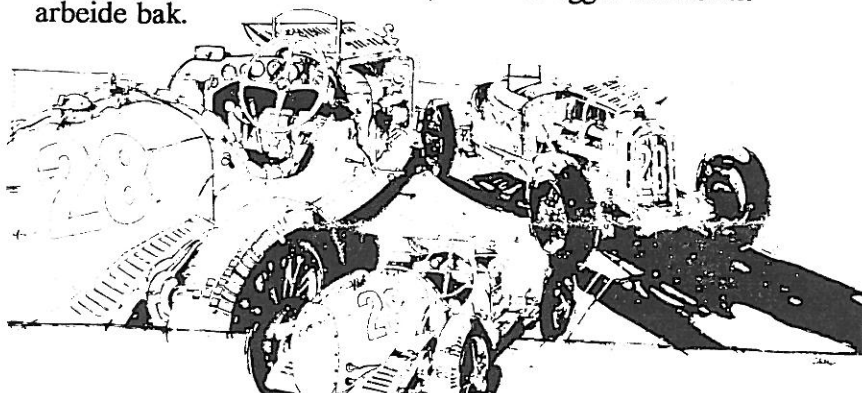
Ivar Engerud, Maurrudløkka 2, 3408 Tranby Tlf 03-854075

Nummer 2 vil blant annet inneholde en relativt stor presentasjon av Alf Bryhns Buick 1932, som ble ferdigrestaurert sist sommer.



Videre en liten oppfølgingsartikkel på Trumbull. Alle kjente jo bilen til Arthur Moe, men få kjente/kjenner noe om selve bilmerket. Vi vil derfor gi litt merkehistorie om Trumbull.

Det som er skrevet om Jackson er også relativt sparsomt. Både når det gjelder bilmerket som sådan og ikke minst Karl-Henrik Henriksens 1920 modell, som det ligger et enormt arbeide bak.



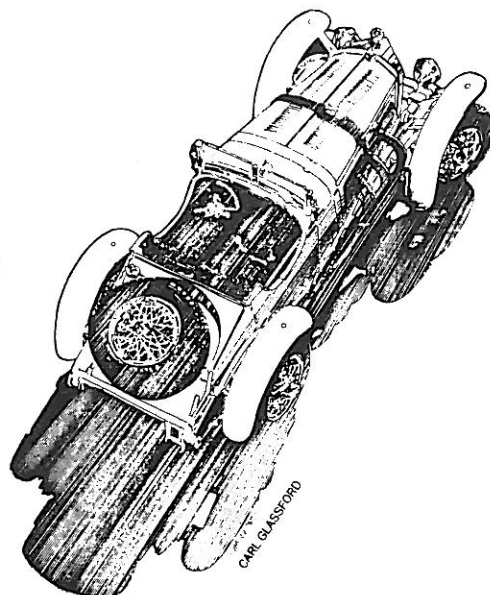
Utesesongen er ikke spesielt aktiv, men 11. februar starter "2. Rally Monte Carlo Challenge", et historisk rally med startsteder i henholdsvis Edinburg og Oslo. Vi håper å få vært tilstede ved starten i Oslo og få med litt biler og tekst fra løpet, som har fem norske lag påmeldt. Blant annet Greta Molander og Gunnar Fadum som vant Rally Monte Carlo i 1955. 150 biler eldre enn 1963 starter, hvorav 33 i Oslo.

Originalbilder har jeg noe av, men jeg kan love forsiktig behandling og snarlig retur til de som vil låne bort eldre bilder for publisering.

Litt av hvert om stort og smått både fra lokalt miljø og fra den store verden skal det vel også bli plass til.

Men som sagt er alt stoff velkomment - det skader ikke å kunne levere noen ferdige sider til neste redaktør heller!

Ivar



bygget både hus og bil egenhendig

Det er mange år siden vennene fant på å kalle Geir Hanevold «Reo», etter den kjente Reodor Felgen. Om originaliteten ikke er like stor, er til gjengjeld mangfoldet enormt for 33-åringen fra Asker. Nevn en ting den karen ikke fikser! Jo, rørlegger- og elektrikerarbeide, - det tar han ikke sjansen på.

Husbyggingen startet for syv år siden. Det første som måtte gjøres var å rydde den skogvokste tomt. Så ble en traktorgraver, en 56-modell Nuffield, innkjøpt til skrapprisenpris. Men Geir skulle bruke den og gikk i gang med restaurering. Gravearbeidet utførte han selv og huset ble bygget, riktignok med NOE hjelp av far og venner. Snekkerarbeide, murerarbeide. Han gikk i gang uten annen erfaring enn å ha hjulpet til med bygging av en hytte tidligere.

Tre bind utgitt av NBI om husbygging ble studert på sengekanten.

- NBI har forresten utrolig mye bra kompetanse og deres rådgivningstjeneste benyttet jeg meg flittig av, sier han. - Det er nok av fallgruber å falle i på byggedetaljer, som hvordan badegulvet skal legges, hvordan man skal bestå en pipe og hvordan huset bør ventileres for å unngå råte. Men alt er slikt det går an å spørre seg frem til, sier han.

Geir har hatt en meget stor fordel som husbygger i forhold til de fleste andre. Han har ikke hatt tidspress på seg. Derfor har han eliminert tabber som kunne ha oppstått på grunn av tidsnød og han hatt tid til å vente til materialer har vært på tilbud. Nå har han selvfølgelig også tegnet huset selv. På datamaskin har han konstruert detaljene og regnet ut på kvadratmeteren hvor mye materialer han har trengt. To år gikk med bare til planlegging og innhente anbud. Bare på vinduene sparte han 30.000 kroner på det viset.

- Dessuten fikk jeg svært gunstig anbud på arbeidene jeg måtte ha hjelp til, fordi jeg hadde tid til å vente på at elektriker tok det i ledige stunder, sier han.

Spesielt til garasjebygget har han også fått tak i brukte materialer, gratis. - Denne gamle vinduspotten i mеккеverkstedet er da mye koseligere enn en ny, sier han fornøyd. Peisen på kjøkkenet er murt opp av murstein fra Aker brygge. 300 murstein fikk han tak i der.

Med egeninnsats, anbudsinnhenting, kjøp av ting på tilbud og bruk av gamle materialer har han fått seg en bolig på snaue 300 m²

boligflate, - til omlag en tredjedel av prisen av hva andre må ut med. - De trodde meg faktisk ikke i banken da de hørte hvor lite jeg trengte å låne. Jeg måtte hjem etter dokumentasjon før jeg fikk pengene. Men jeg bommet bare på 10.000 kroner, sier han.

Føreløpig har han konsentert seg om å bygge. Innredningen får komme ettervert, er hans filosofi. Men også inventaret bærer preg av Geirs sans for å utnytte ressursene best mulig. Det andre ikke har sett noen fremtid for, har han omhyggelig tatt vare på og satt i stand. - Allerede da jeg gikk på skolen, fant jeg ut at folk kaster utrolig mye brukbart. En tur innom dynga på Sem var fast takst hver dag på vei hjem fra skolen, sier han. Nå er det ikke så lett å komme til søppelfyllinger lenger. - Men containere som står ute er det fremdeles fritt frem å stikke nesa oppi, sier han, og dessuten er han flittig på loppemarkeder. Er gjenstandene ødelagt, spiller det ingen rolle, for Geir fikser alt fra gressklippere til gullrammer.

I garasjen står en 31-modell Chevrolet Special Sudan, skinnende blank og forseggjort til minste detalj. Bare i den er over 2000 arbeidstimer nedlagt. Fra å være en dårlig delebil, er den nå bedre enn fabrikkny. Noe deler er importert fra USA, men mye av delene, som skjermmer har han selv laget. Neste prosjekt er oppbyggingen av en -29 modell to-seters Chevrolet Roadster. Når vi kikker mistroelig bort på et par hauger med rustent jern, sier «Reo» bare: DET der, det er da ikke noe problem!

ABB TORDIS ØBØHR

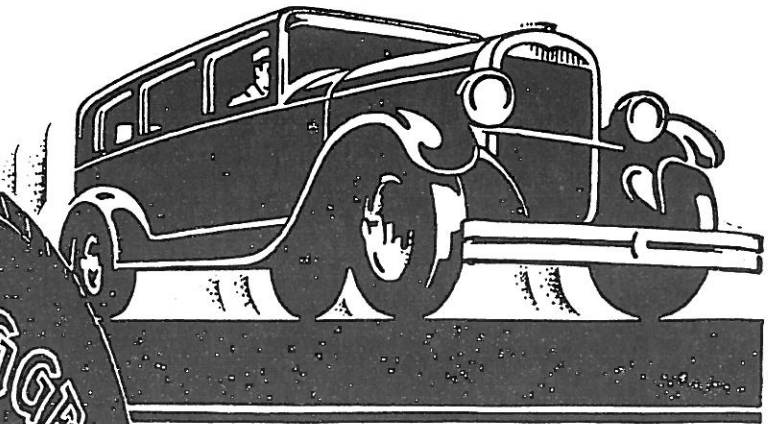
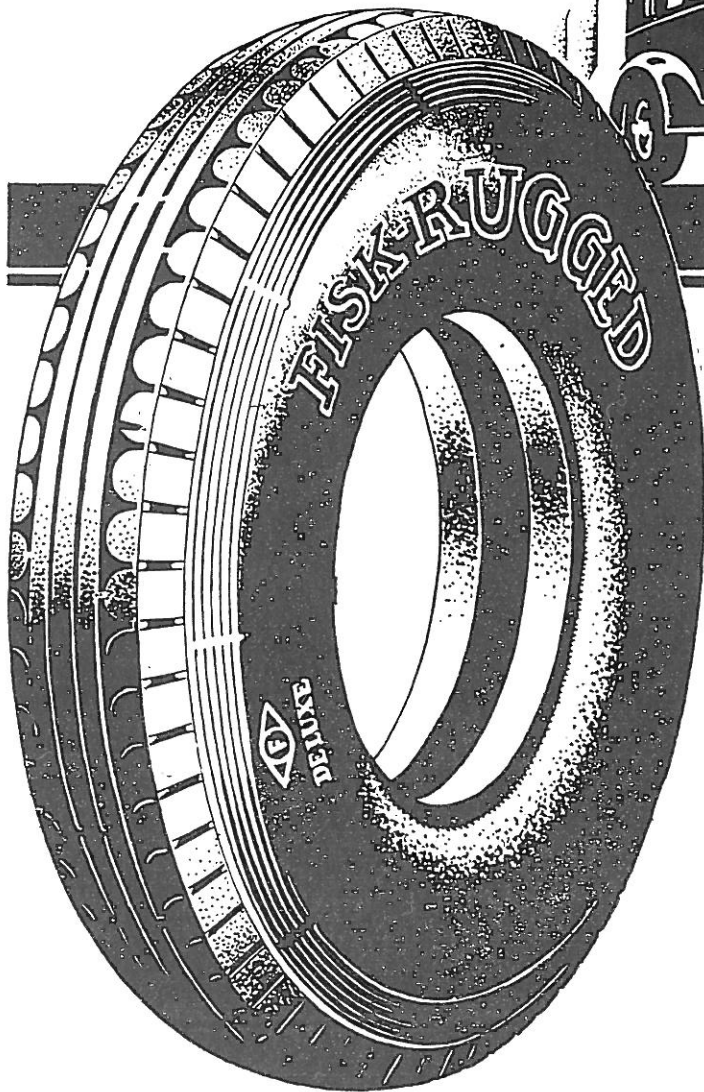
Bortsett fra rørlegger- og elektrikerarbeide har Geir Hanevold i Asker bygget sitt hus på nesten 300 m² selv. Han startet med å rydde tomt, med en 56-modell Nuffield traktorgraver - som han måtte restaurere først. I



Chevrolet'n har han bygget opp fra en «dårlig delebil» - og arkitekt for og husbygger av villaen på nesten 300 m² bostate har Geir Hanevold selv vært. (Foto: Tore Bergsaker)

garasjen har han stående en 31-modell Chevrolet og huset innreder han gjerne med gamle møbler og gjenstander fra loppemarkeder og containere. Og alt blir bedre enn nytt etter at Geir har pusset opp og restaurert tingene.





EPOKEGJØRENDE NYHET

FISK har på grunn av den enorme suksess som det nye luksus ballong dekk

FISK RUGGED DE LUXE

har hatt i Amerika og den derav voldsomt økede produksjon kunnet gå til det revolusjonerende skritt å redusere prisen på dette dekk til den tidligere listepriis for «H e a v v D u t y», som dermed utgår av fabrikasjonen.

FISK byr derved sine kunder fordeler som ingen annen.

FISK hoveddepot er:

A/S MOTORGUMMI

Bilhuset, Bygdø allé 23

Oslo

Telefon 46 628

Telegr.adr.: Motorgummi



FORLANG

FISK

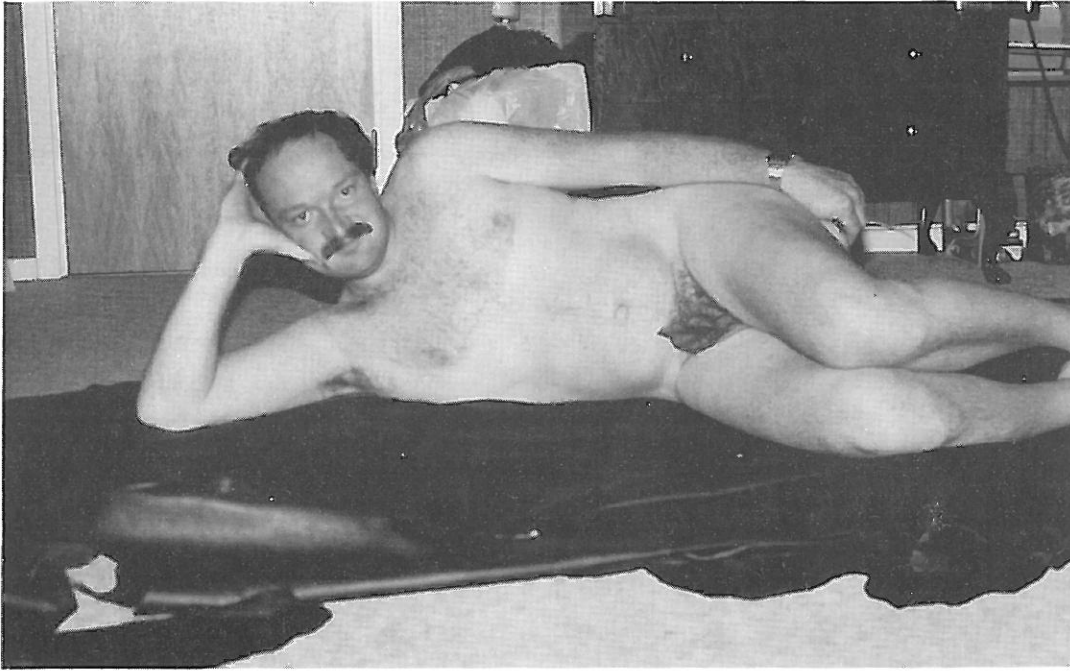
RUGGED DE LUXE

SLADDER, MOBBING OSV.



ved Asle

Vi fortsetter vår serie om PR-kåte medlemmer. Inspirert av kjendisadvokat Mona Høiness posering på et bilpanser har vår ellers så beskjedne Jan Shetelig følt seg kallet til å påta seg strø-jobb som reklameobjekt for veteranbilhud. Jobben ble vunnet i sterk konkurranse med Dan Børge Akerø, som ikke nådde opp.....!

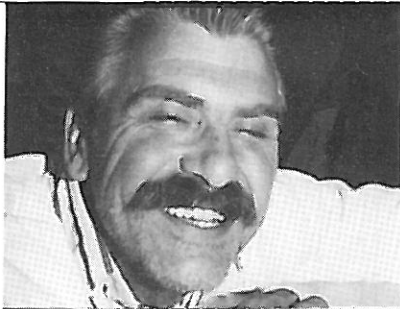


I visse kretser går det rykter om at det har ankommet endel sovietisk militærutstyr pga nedrustning i øst. Det sies at dette utstyr vil kunne bli brukt på deltakere som benytter usportslige metoder i MHKs løp for å komme høyt opp på resultatlistene.



Etter at Frederic Hauge måtte stampe islenderen har Erland Erlandsen prøvd å ta markedsandeler fra Bellona. Her avbildet ved en tønne med problemavfall i Ytre Arna.

Det ryktes at enda et kjøretøy har kommet ut fra garasjen til Gunolf Larsen i Mjøndalen. Denne gangen er det en Gnome & Rhone motorsykkel fra krigens dager som har fått oppleve sin annen ungdom.



Oddleif "Karoli" Kvålseth har på ny investert i gammel vogn. Denne gang er det en 1952 OPEL BLITZ hentet hjem fra Telemark. Bilen har fastmontert sædbukk på planet og har tidligere vært firmabil for distriktsveterinæren i Seljord. Oddleif ønsker at bilen skal fortsette i samme gjerning og vil opprette fast tømmerute hos våre medlemmer. NB! Tjenesten er også tilgjengelig for bikkjer og katter.

Undrenes tid er ikke forbi. Redaktøren av denne spalte har hatt den utrolig sterke opplevelsen å få iaktta en brannkonstabel fra Nedre Eiker i edru forfatning. Redaksjonen har mottatt en annonse fra brannsjef Bjørn Themte der han søker etter IOGT-medlem som kan håndtere pulverapparat og brannbil. Vi foreslår at stillingen annulleres og at den edrue brukes for framtiden. Mot et passelig honorar vil undertegnede bistå hr Themte som headhunter.

Det er i disse dage utkommet et fellesskriv fra Forvarets Overkommando og Vegdirektoratet adressert til prøvehopper Gunnar Kjemperud. Man ønsker å fortelle Gunnar at krigen er slutt - nå kan du kjøre med lys på vogna igjen, i alle fall når det er mørkt.

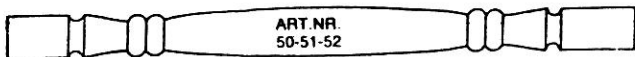


Det ryktes videre at Per Gran-Henriksen har solgt sin BMW RK70 eller noe i den duren. Motorsykkel med sidevogn og revers og diffspærre og litt av hvert fra krigen.

Griseflaks har en gris fra Tranby hatt i jula. En mann som ikke får lov å gå på møter mer, eller har han mistet kartet? Han vant i alle fall DT-BB/Lions julelotteris aldeles nydelige Ford Fiesta. Han ble iaktatt beskuende sin gevinst i gummistøvler og utrangert lue med ubenevnt navn fra Forsvaret. Navnet er Arne Lyngås.

Uheldig har en annen bygdens mann vært. De som fulgte med i DT-BB før jul kunne se at en Volvo PV hadde kollidert stygt med en buss på Modum. Det var vårt medlem Ola Saastad som elegant ekspederte Volvoen over i historien. Dessverre fikk Ola ødelagt beina sine. Vi håper du snart er på beina igjen. (Forøvrig er det kanskje liten trøst i at du visstnok er tremenning til sladresjefen??? Verda er lita!!)

Til slutt en påminnelse: Et av våre medlemmer glemte en desembernatt igjen truse og skammel utenfor Woldstads Sandforretning i Drammen. Rekvisittene må snarest avhentes, om så ikke skjer vil sakene bli solgt for veldedig formål.



SAND - SINGEL



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

HAVEHELLER - BELEGNINGSSTEIN - FORSTØTNINGSMURER - KANTSTEIN

STIGER

i tre og aluminium

FLAGGSTENGER

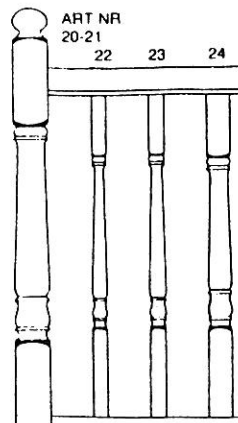
i tre, aluminium, glass-fiber. Disse kan monteres av oss.

FLAGG - VIMPLER

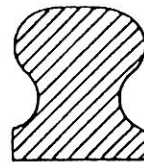
Dreide søyler

til utvendig og innvendig bruk.

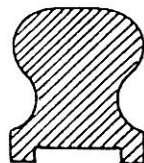
BÅTMASTER



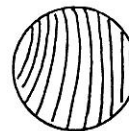
Profilerte håndreker i lam. furu



ART NR. 01



ART.NR. 02



ART NR. 05



K. BERGERUD EFTF.

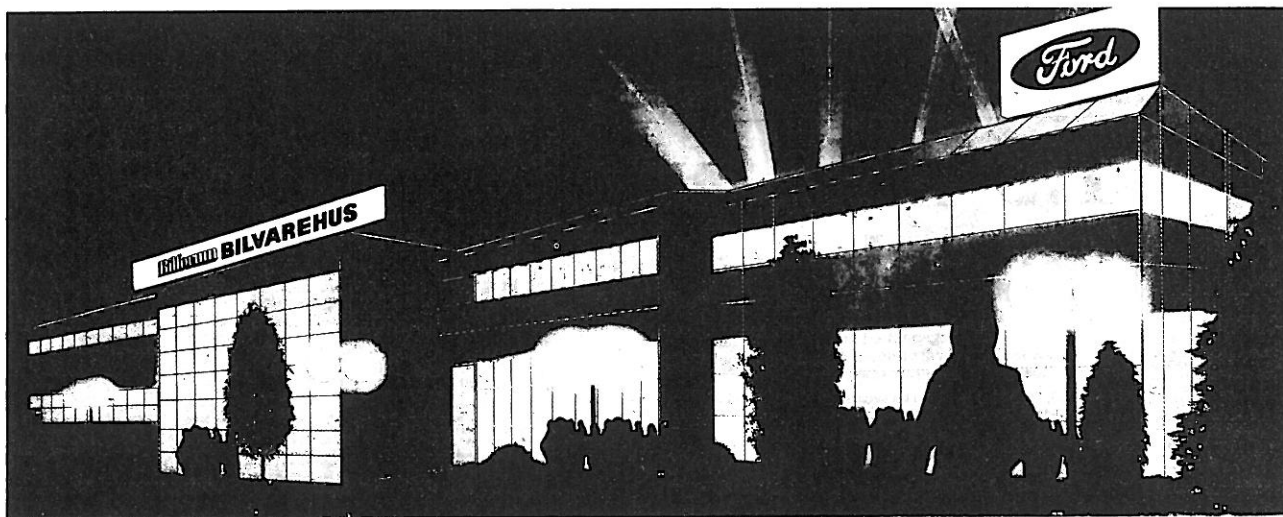
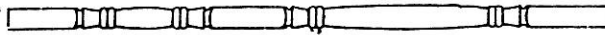
SANDFORRETNING — BYGGEARTIKLER

Øvre Storgate 45, DRAMMEN. Tlf 03-831955

ART NR 10-11



ART.NR. 42-43



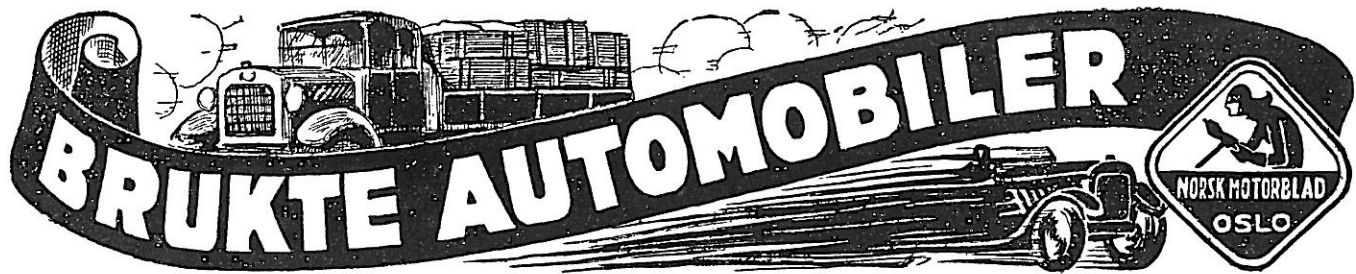
Bilforum

B · I · L · V · A · R · E · H · U · S

Bj. Bjørnsonsgt. 122 Tlf.(03) 81 27 80

**Buskeruds største
bilvarehus**

BRUKTE AUTOMOBILER




Auto-Centralen.

Inneh. Ing. Sv. Thillesen.

Wergelandsveien 3. Telf. 10 488.
Landets ældste og største
spesialforretning i brukte
biler.

Alltid stort lager av brukte, gode biler
til usedvanlig billige priser.
Fra kr. 750,00.

Cathineo Bang A/S

Fr. Stangsgt. 41. Telefon 41 820

LOCOMOBILE, 5-seter, 8 cyl., privat
kjørt, glimrende stand.

ERSKINE SIX 1929-modell, 4-dørs
sedan.

Ovennevnte vogner, der er kun privat
kjørt og forøvrig i udmerket stand,
selges meget rimelig pr. kontant eller
avbetaling.

Norsk Bilimport

Ibsengården, Drammensveien.

Telefoner 45102 & 45803.

DURANT 2 d. Sedan.

DURANT m. topp.

BUICK privatkjørt etc.

Billigste lager av brukte vogner.



Citroën
Verkstedet i Stensga-
ten 18 utfører repara-
sjoner i vinterhalvåret
til reduserte priser.
Telefon Verkstedet 66213

Fransk Autoimport
Tlf. 24856, 14779, Kirkegt. 17, Oslo

Kjøp/Salg/Bytte

Kjøpes: Til Oldsmobile/Chevrolet lastebil, 2 stk felger til bakhjul med 10 hull til dekkdim. ca 825-900 x 20". Henv. Erik Holde, Eikholtveien 7B, 3031 Drammen. tel. 03 88 31 15p, 03 818390 j. 8-15.

Beaulieu 91. Noen plasser ledig. Henv. Martin, tel. 03 821232p, 03 739645j.

Selges; 33 Graham Sedan vurderes solgt. 8 syl. rekke. Nesten komplett bil. Rad.kappe mangler. Henv; Bjørn Erik Lundstad. Tel mob. 094 94373 el. 03 835237



TELEGRAM ADR: HEIRIK. H. H. H.

Forhandler av brukte automobiler
Specialitet: Canadian Buicks

Eftertrykk forbudt.

A. Egeland.

Holmboes gt. 4. Tlf. 65 028.

SEDAN 5 seter kjøpes. Samme sted
1 CHEVROLET og 1 FORD lastebil
tilsalgs.

Nils Gjostein.

Kjeld Stubsgt. 5. Telef. 26714-24614,

Stort lager av brukte biler. Lave
priser, rimelige betalingsvilkår.

Automobilfirma

Leif Mathiesen

& R. Hesselberg-Meyer.

Tollbodgt. 30 - Tlf. 14385, 21074, 14593

Avdelingen for brukte vogner:

Engensgt. 9. Telefon 20195

Et godt utvalg i gode, brukte automo-
biler, såvel åpne som lukkede i alle
prislager og på rimelige betalingsvilkår.

Nash Automobilkompani.

C. Paaske A/S Haxthausensgate 3.

Telf. centralbord 41 930.

Avdeling: Brukte automobiler.

BUICK 1928 mod. 5 s. 4 d. Sedan.

CITROEN 1928 mod. 4 s. åpen.

ESSEX 1928 mod. 5 s. åpen.

BUICK 1927 mod. 7 s. chassis.

CHRYSLER 1926 mod. 5 s. åpen.

DODGE 1926 mod. 7 s. åpen.

CADILLAC 1922 mod. 5 s. coach

STUTS 1919 mod. 7 s. åpen.

Oslo Bilophugning.

Munkedamsvn. 44/46. Tlf. 11 195.

Landets største utvalg av brukte deler
til billige priser.

Brukte biler

til rimelige priser.

Nilsen & Robsahm,
Sverresgt. 5,

Telefon 80 099.

Osmond Motor A/S

Pilestrødet 75 c. Telefon 63 123.

Brukte last- og rutebiler.

M. Ravneberg A/S

Automobilforretning.

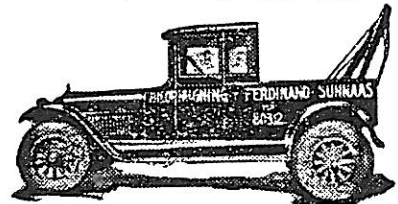
Majorstuvn. 31. Telf. 64 717.

Oslo

Vi har som regel byens beste utvalg
i pent brukte biler. Stort utvalg i
sedaner og åpne biler av nyere, mest
kjente merker. Dessuten fører vi godt
utvalg i lastebiler, samt motorsykler.
Endel åpne personbiler realiseres til
røverkjøp. Avbetaling innrømmes.

Ferdinand Sunnaas

OSLO FØRSTE BILOPHUGNING



Lager:

Havegaten 36 Telf. 80312, 80756

Utsalg:

Jernbanebryggen, like ved Øst-

banestasjonen. Telefon 14 412

Stort utvalg i brukte deler, rekvisita
samt gummi.

BROCKWAY 1½ ton, luftgummi.

Gustav Thrane-Steen.

Kjøp/Salg/Bytte Kjøp/Salg/Bytte

ANNONSE: 1964 FORD THAMES 800, kun kjørt 52000km selges. Ikke rust, nye dekk og bremses. Kr 10.000,-
Henv. Jan Arne Pettersen, Eknes, 3055 KROKSTADELVA Tlf. 03-874338

SELGES: 55 Chevrolet Bel Air 4-dørs norsk reg. Pris 15000,-
57 Opel Olympia varevogn, lite rust.
73 Leyland traktor, 75 hk, hel hytte selges eller byttes i
30-talls rest.objekt.
52 Opel Blitz lastebil.Reg. og kjøreklar. Pris 8000,-

KJØPES: 1955-56 Chevrolet vare/stasjonsvogn, alt av interesse.
Rest-objekt av GM eller Ford 30-40 talls.
Sedan Delivery, alt av interesse.
Gearboks til TWN motorsykkel ca. 1938 350 ccm.
1934 BSA M20 for/bakskjerm, lykt, magnet
1952 BSA B33 forstilling,forhjul
1958-60 Opel varevogn

Henv. Erland Erlandsen, tel. 02 78 04 29. Legg igjen navn og telefonnr.

Tank til 34(37) Ford varebil US-produsert kjøpes.
Innvendig vindusvisker til 34 personbil.
Henv; Ola Heggseth, tel 02 489283

Alt av Austin Seven deler kjøpes.
Henv; Martin Fælla, tel 03 821232 e.1700.

OPEL-deler selges. Vi har nettopp overtatt et delelager med ca. 300 deler. Lykteglass,hjulkapsler,forstillingsdeler,bremsedeler og gearkassedeler
Henv; Roger Edvardsen, PB 273, 8501 Narvik

Kjøpes til Chevrolet 3100-3200-3600, 1955-59 Pickup el. vare:
Bakre støtfanger eller bare brakettene,

Kjøpes til Ford 1932-33:
4 cyl.motor B el.C

Henv; Kjell Wang-Henriksen, Bredes v.2B 1088 Oslo 10.Tel. 02 105484 e. 1800.

Deler til Jawa,Csepel,Panonia/Danuvia motorsykler selges.
Har også deler til Tempo,Kreidler,ISO,Moto
Parilla,Giuletta,Vespa,CZ,Torpedo,Puch, FN.
Henv; Kjell Gjøstein Motorsykkelforetning, 5720 Palmafossen. Tel. 05 51 09 70

Diverse gammelbiler i alle prisklasser selges.
Henv; Antique Auto A/S, 2092 Minnesund. Tel. 06 96 84 96, Fax. 06 968460.

Salmakerarbeide utføres. Henv; Strømstads Bilinnredning, PL 8103, 45200 Strømstad, Sverige.

Kjøpes til Chevrolet 1927/28: Treeikehjul 21", både felgbånd og hjul.
Et baknavboss samt trommel. Bakvindu til kalesje.

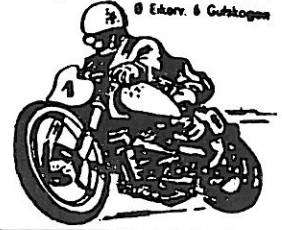
Til Jaguar SS 2 1/2 l 1938: 2 Lucas frittstående horn.
Er interessert i deler til både SS og etterkrigs 2 1/2 og 3 1/2 liter.

Henv: Jan H. Shetelig, Blåveisvn. 11, 3470 Slemmestad. Tel 03 280070

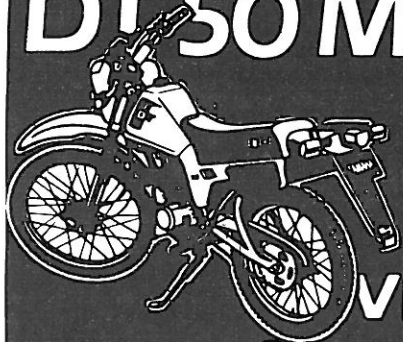
MOTORSYKKEI *Omsetning* 2/5

Telefon 83 45 08
Postgiro 55 23 34 5
Bankgiro 6138.05.06784
Østerv. & Gulstogen

Motorsykler · Verksted · Deler · Utstyr · Service



DT 50 MX



En
virkelig
«off-roader»!

GO YAMAHA ALWAYS!

Spesialbygget for det norske marked – en motorsykkel 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

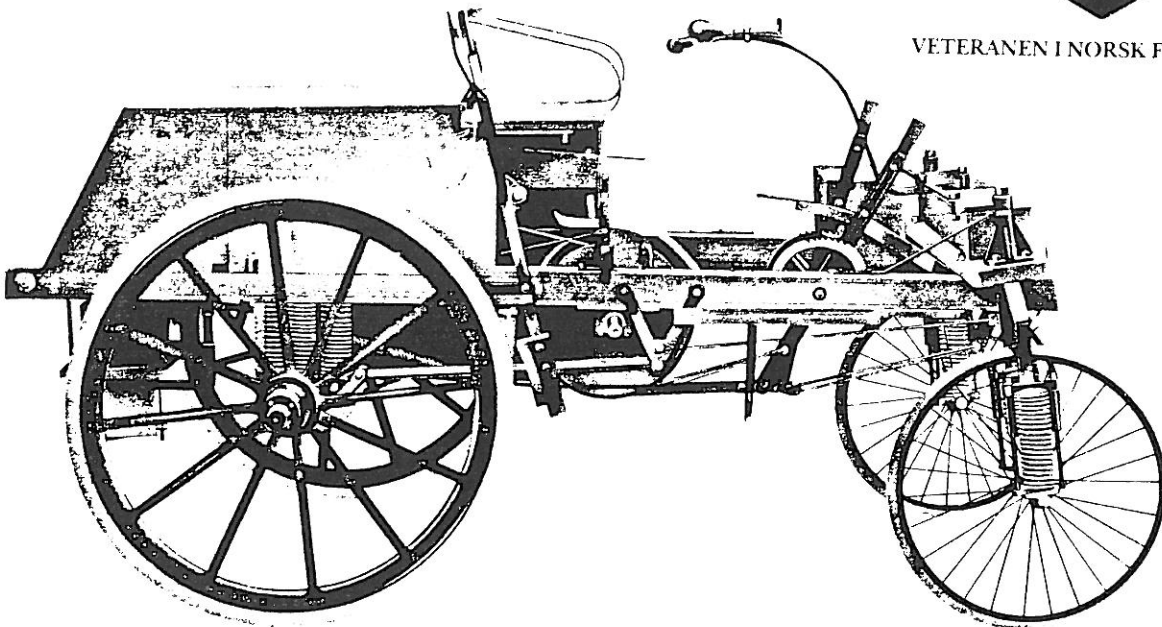
YAMAHA

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.

MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN

INNBYR TIL

motorhistorisk
ÅRSFEST

PÅ DRAMMENS BALLKLUBBS HUS PÅ ØREN I DRAMMEN

LØRDAG 16. FEBRUAR 1991

Festen starter kl 18.00 og varer til 01.30

Alle deltakere medbringer smørbrødfat
Kaffe og kaker serveres av festkommiteen
Øl og mineralvann selges i lokalet

Levende musikk ved topporkesteret "Torbjørns"

Kuvertpris kr 100,-

Eventuelle spørsmål kan rettes til:

Tore Fridheim, tlf 871057

Bindende påmelding sendes Tore Fridheim, Otilie Biesv. 13, 3027 DRM.
umiddelbart

Navn:..... Tlf.....

Antall personer:.....

Betaling foregår ved ankomst festlokalet.



***Et besøk i
ZOO Centeret
på Brakerøya
er alltid
morsomt, kanskje
det også er
lønnsomt***



Zoo Centeret på Brakerøya har:

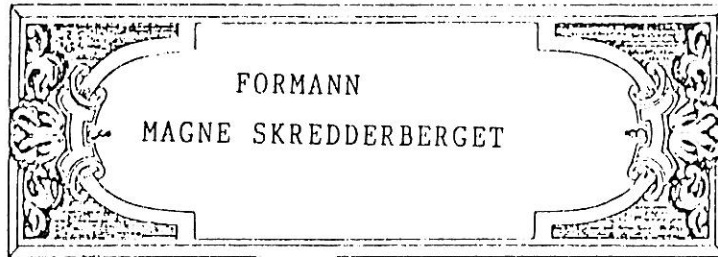
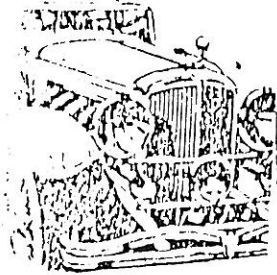
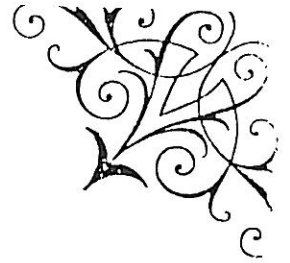
- * GODT UTVALG**
- * GOD SERVICE**
- * GOD PARKERING**

Velkommen til en hyggelig handel

DRAMMEN ZOO CENTER

ELISABETH VIKER

FAYEGT. 16 - ENGENE - TLF. (03) 83 09 25



Resultatliste Hallingdalsløpet 1990

| | | | | | |
|-----|-----------------------|---------|---------------|------|---------|
| 1. | Rolf Thingvall | Oslo | Ford V8 | 1932 | 76poeng |
| 2. | Ole Birger Gjevre | Valdres | T Ford | 1925 | 65 " |
| 2. | Kåre Kjemperud | Drammen | M.B. 190 | 1958 | 65 " |
| 4. | Audun Bratterud | Valdres | A Ford | 1931 | 64 " |
| 5. | Asle Wang | Drammen | A ford | 1931 | 63 " |
| 6. | Odd Erland Kvannefoss | Valdres | A Ford | 1931 | 61 " |
| 7. | Øyvind Gladhus | Gol | T Ford | 1924 | 60 " |
| 8. | Bjørn Themte | Drammen | Austin | 1958 | 59 " |
| 9. | Helge Skistad | Drammen | VW cab. | 1957 | 58 " |
| 10. | Øyvind Bakken | Drammen | Daimond | 1947 | 57 " |
| 10. | Tor Hauço | Horten' | Opel | 1931 | 57 " |
| 12. | Jan Fred Solhaug | Valdres | H.D.750 | 1937 | 56 " |
| 13. | Rolf Viktor Hansen | Drammen | Vauxhall | 1959 | 55 " |
| 14. | Gerd Gjevre | Valdres | Messerschmidt | 1959 | 54 " |
| 14. | Hans P. Berg | Drammen | Skoda | 1948 | 54 " |
| 16. | Ove Sørensen | Gol | Ford V8 | 1936 | 53 " |
| 16. | Asbjørn Juvkam | Valdres | T Ford | 1919 | 53 " |
| 18. | Birger Svarteberg | Gol | A Ford | 1930 | 50 " |
| 18. | Harald Laskogen | Valdres | A Ford | 1929 | 50 " |
| 18. | Hans Kåre Viko | Gol | Citroen | 1939 | 50 " |
| 21. | Erik Holde | Drammen | Ford | 1937 | 49 " |
| 22. | Gunnolf Larsen | Drammen | Buick | 1928 | 48 " |
| 22. | Torleif Brøto | Gol | Durant | 1929 | 48 " |
| 22. | Bjørn Lundstad | Drammen | AWD | 1955 | 48 " |
| 25. | Tore Woldstad | Drammen | A Ford | 1930 | 45 " |
| 26. | Lasse Juvkam | Valdres | A Ford | 1931 | 43 " |
| 27. | Ivar Laskogen | Valdres | Willys | 1943 | 41 " |
| 28. | Josef Helgevold | Drammen | Dodge | 1948 | 40 " |
| 29. | Terje Fuglehaug | Valdres | Singer | 1936 | 38 " |
| 30. | Helga Sørensen | Gol | Buick | 1952 | 37 " |
| 31. | Åne Bøe | Horten | Ford V8 | 1935 | 31 " |

Denne liste skulle vært med i det foregående nummer men ved ein feiltagels so vart den uteglemt, men bedre seint en aldri.

Årsmøte for 1990 var på Eidsgård Hotell på Gol onsdag 16, januar. Det var møtt fram 10 ærverdige medlemmer.

Formannen hadde håpet at det var noen andre som kunne overta som formann men det var det ikke så det blir eit år til men då er det slutt.

Hallingdalsløpet 1991 vart bestemt og legge til begynnelsen av mai mnd. Nærmere dato kommer siden.

Når det gjeller Krødertreffet så var det mange som ville vera med og hjelpe til og det var jo bra.

Hvis det er ledig noen helg på Vesle Skaugum so er det muligt at det blir laget til ei helg der oppe og då må me ha med Drammensere og andre for å fylle opp.

Ove Sørensen vart valgt til å representere Hallingdal på L.M.K. landsmøte 9 februar i Oslo.

Styret for 1991 er .

| | | |
|----------------------|------------|----------------------|
| Magne Skredderberget | Form. | Forsikringskommite |
| Magne Skredderberget | Kass. | |
| Thomas Øye | Styremedl. | Magne Skredderberget |
| Magne Slettebmoen | Styremedl. | Thomas Øye |
| Magne Skredderberget | Løpskomm. | |

NESTE MØTE:::::::::::

Tirsdag 12 februar blir det møte på Sanderstølen sammen med Valdres og der får me besøk av Tolsby, og han er det vert og kaste bort ein kveld å høyre på.

Dei som vil vera med kan møte opp på parkeringsplassen ved drøsjene på Gol så fyller me opp flest mulig biler og durar til fjels

Klubben har eit delelager på Nesbyen hjå Han og Thomas og det vart bestemt at møtet i April skal me ha der nede slik at medlemene i klubben skal få mulighet til å få tak i dei delene dei måtte mangle. På loppemarkedet i mai blir reste tat med til Ekeberg og solgt der. Viktigt. Møt opp på Nesbyen hvis du mangler noget.

Lars Østro har solgt sine to Mercedeser og kjøpt at ein mykje betre Mercedes so den sjå me snart på vegen får me håpe.

Innbetalingsblanket for medlemskontigent er sendt ut til alle medlemmene og den håper vi alle betaler ganske fort.

Dette bladet blir sendt til alle medlemmer, men neste blad kommer kun til dei som har betalt.

I detta bladet omtaler vi Torleif Brøto sin Durant og det som er tanken er at vi tar for oss ein bil i hvert nommer av bladet, so neste gang kan det vera din tur.

Litt om min Durant six coupe m/svigermorsete.

I 1929 ble det levert 5.500 stk Durant 65 fra fabrikken i Elisabeth, New Jersey, USA. Type 65 har en seks sylindret sideventilet Continental motor på 3,1 liter og 47 HK. Den ble levert med 7 forskjellige karrosserier: 2 og 4 dørs sedan, touring, brougham, roadster, cabriolet og 2+2-seter coupe. Denne siste kostet da kr 6.800,-.

En av disse coupene kom til Norge og ble registrert 9. mai 1929 i Bamsos med kjennetegn V-6013. Etter noen år ble den solgt til Trondheim og hadde da U-5508 som kjennetegn, senere hadde den C-3439. Den ble i 1939 solgt til Oslo. I 1947 kjøpte en gårdbruker fra Ål bilen som han kappet og monterte en liten lasteplan på. Han solgte bilen samme året til sin bror som hadde revemat. Dette førte til at Duranten i 8 år ble brukt til å frakte revemat med. I 1955 ble den solgt til Torpo, avskiltet i 1960 og byttet bort mot en favn med bjerkeved. Nå var den en gårdbruker i Opheim som fikk den, og han brukte den som traktor en tid før den ble parkert på en steinrøys hvor ungene demonterte den som best de kunne.

I februar 1976 kom jeg tilfeldigvis i prat med denne gårdbrukere og han fortalte at han hadde et vrak av en toseter Durant som jeg kunne få hvis jeg ville hante det. Jeg som nesten ikke hadde sett en Durant syntes det høstes interessant ut, og reiste samme dag opp til Opheim for å se på vraket. Det var nok ikke rare greiene, etter å ha stått ute i all slags vær i 15 år. Likevel bestemte jeg meg med en gang at denne bilen skulle komme på veien igjen. Den bestemmelse har jeg aldri angret på, til tross for alle problemer jeg fikk underveis.

Straphaugen Durant ble liggende på en varetilhenger hjemme noen dager og mange spurte hva jeg skulle med dette. Da jeg svarte at jeg ville ha det til å kjøre med, fikk jeg mange fine kommentarer og noen blikk som tydelig sa at her var det nok ikke bare Duranten det var noe feil med. Til og med Øyvind så litt rart på meg, men han ga seg (selvfølgelig) om en på Lillehammer som hadde ett Durant-understell fra en femseter liggende. Det ble til stor hjelp da jeg fikk tak i det, for da gearkasse og bakaksel ble demontert på den andre var de så slitt at det var vanskelig å telle tennene på treva. Det jeg fikk fra Lillehammer var langt bedre, så den Duranten hadde nok hatt en mindre anstrengende liv enn min Durant.

Jeg fikk omsider oppsporet han som kappet bilen i 1947 og jeg hadde da selvsat et lite håp om å finne bakparten like hel, med original lakk osv.

Men desverre, den hadde ligget på läven til i 1970 da den ble kjørt på søppelplassen. Koffertlokket hadde blitt fjernet allerede en gang i femtiårene da det ble påmontert håndtak og brukt som snøskuike (smart!). Reserveljulholder, stigtrinn til baksjemen og lås til koffertlokket fant jeg igjen i et uthus, samt håndtakene til koffertlokket som var brukt på en dør i fjøset.

Jeg prøvde da på alle mulige måter å få tak i en bakpart, men det måtte jeg gi opp. I mellomtiden hadde jeg blitt medlem i Durantklubben i USA og fikk mye smådeler gjennom den. Det viste seg også at det fantes 3 slike Duranter der borte, og jeg fikk en del bilder, mål og tegninger derfra slik at jeg kunne lage bakparten ut fra disse.

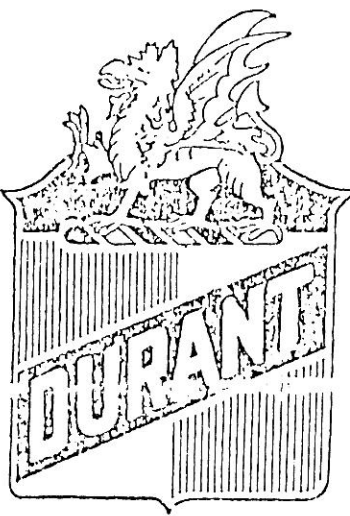
Etter bortimot 3.000 arbeidstimer på Duranten hadde jeg gjort i stand motor og understell, skret nytt treverk og sveiset sammen noen kvadratmeter med nye plater slik at den høsten 1978 var klar

til lakkering. Durant 65 coupe ble levert fra fabrikken med to farger; beige eller grønn. Det var umulig å finne ut hvilken farge min Durant hadde hatt, så jeg valgte beige. I april 1979 kunne jeg kjøre Duranten til Biltilsynet for godkjenning, og jeg syntes selv at jeg hadde fått en brukbar gammelbil.

På disse årene som nå er gått har jeg kjørt nesten 30.000 km uten nevneverdige problemer.

I en Durant-reklame fra 1920-årene har 100 norske Duranteiere skrevet under på at de er vel fornøyd med sin bil, og jeg ville nok heller ikke ha nølt med å sette mitt navn på samme listen.

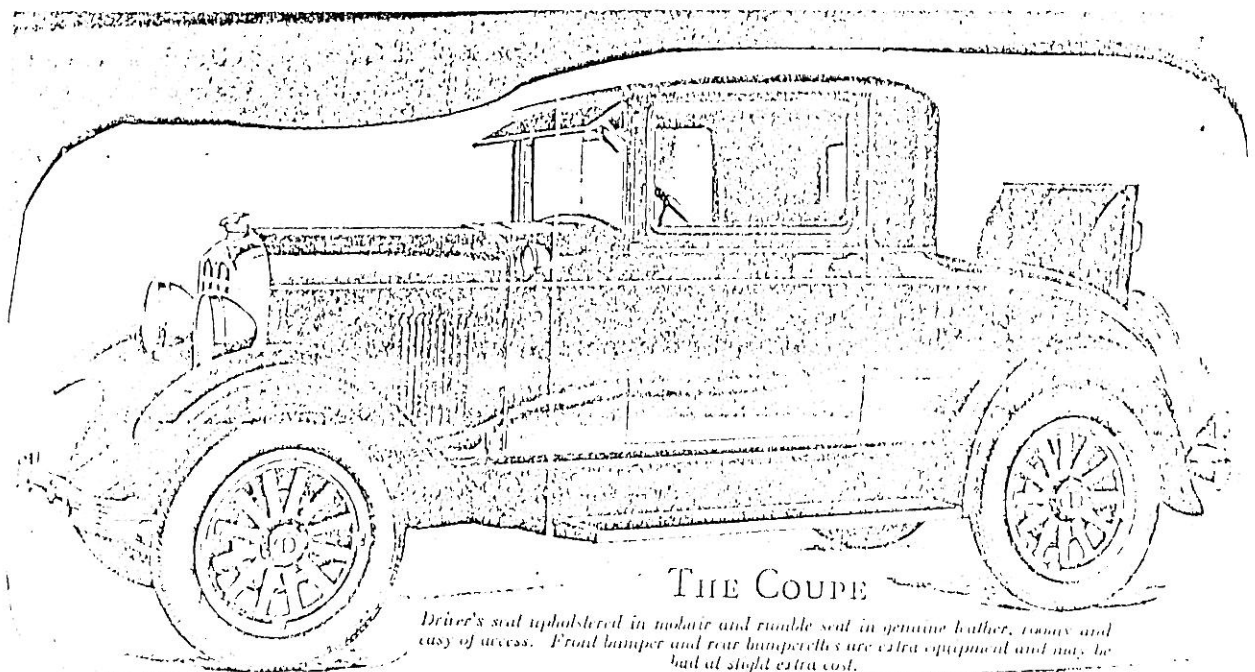
Hilsen Torleif.



Over 500 DURANT
og STAR solgt iaar.

DURANT har verdensrekorden, 40 norske mil med gjennomsnittstid $3\frac{1}{4}$ minut pr. norsk mil.

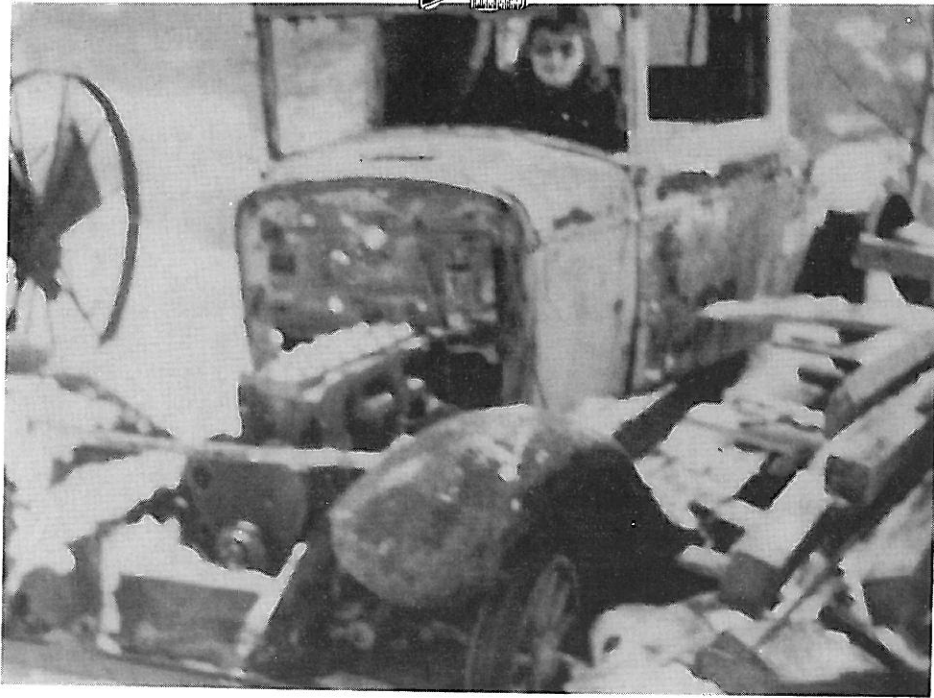
Rolf T. Bjerke A/s
Hoved- og eksportkontor:
Nesveggveien 2 11-14-11 b.
Utstillings- og salgskontor:
Isengaarden Drammensvei
Centralbørd 43910.



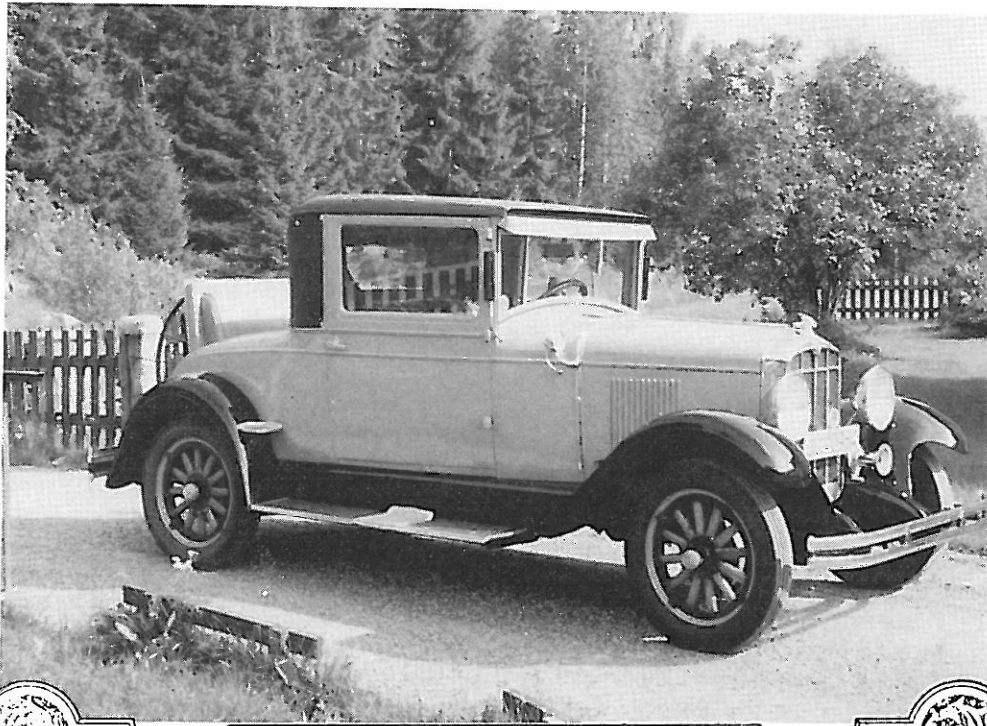
JUST A REAL

GOOD CAR

DURANT



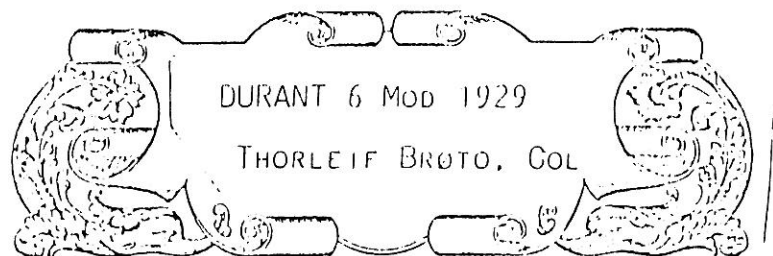
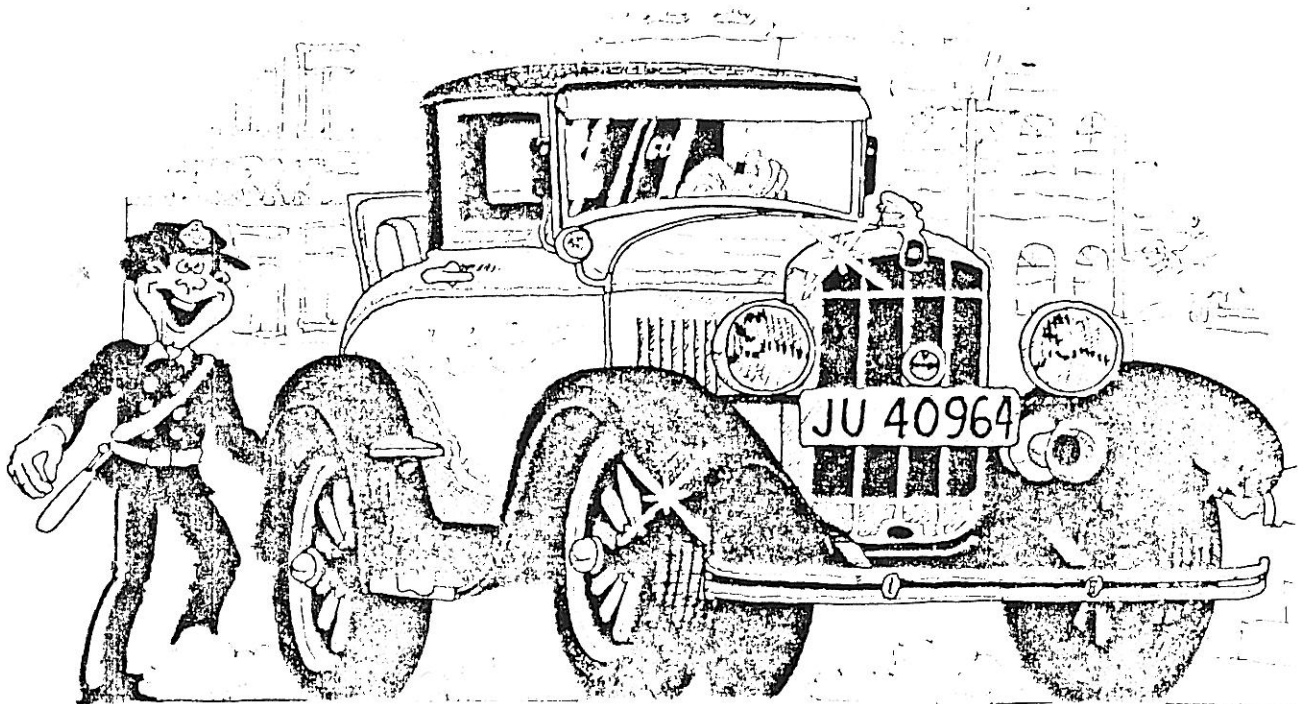
TORLEIFS DURANT FØR - OG ETTER RESTAURERINGEN



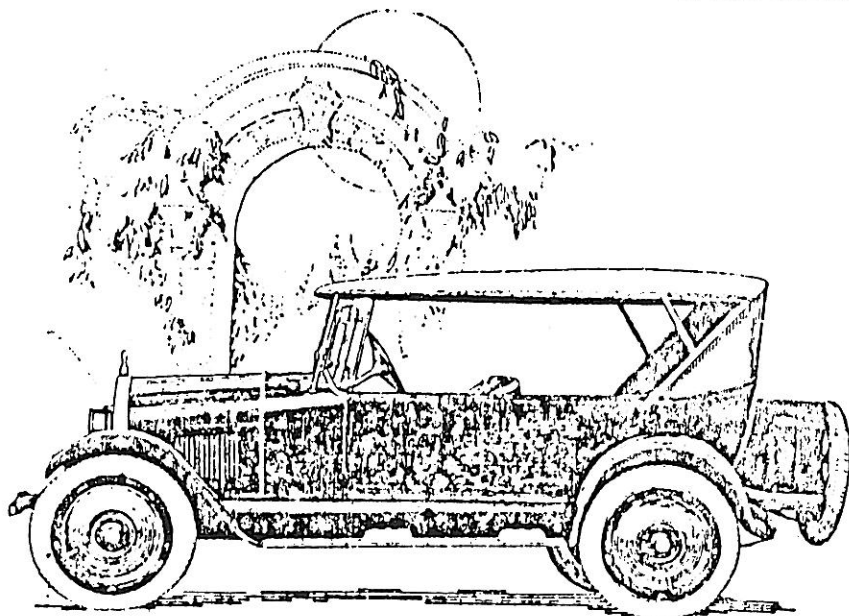
DURANT

Manufacturing and Assembling Plants:

DURANT MOTOR CO. OF INDIANA, Muncie, Indiana DURANT MOTOR CO. OF MICH., Lansing, Mich.
DURANT MOTOR CO. OF NEW JERSEY, Elizabeth, N. J. DURANT MOTOR CO. OF CALIF., Oakland, Cal.
DURANT MOTOR CO. OF N. Y., Inc., I. J. City, N. Y. DURANT MOTORS OF CANADA, LTD., Leamington, O.



Denne utgaven omhandler altso Torleifs Durant.
Navnet Durant forbinder en helst med grunnleggelse av Gen. Motors.
Men i tidsrommet 1921-1932 var ikke Durant knyttet til GM.
Han opprettet i denne periode fler fabrikker i Amerika undernavnet
Durant Motors Inc.
Også i Canada hadde han fabrikker. Bilene ble solgt under merkene
Star-Eagle-Flint-princeton-Rugby og Locomobile.
Den Canadiske ble fra 1931-33 solgt under navnet Frontenac.
1921 mod. var 4 syl. touring. Størst produksjon var i 1922 med hele
55000 enheter.
Ved en av fabrikkene ble det i 1922 og 23 bygget en 6 syl. med Ansted
motor. I 1928 kom helt nye modeller med 4 og 6 syl. som fortsatte
til i 1929. 1931 var uforandret.
Salget gikk imidlertid stadig nedover, og etter et salgstal på
7290 ble produksjonen innstilt i 1932.



Durant
Motor Co's
verdenskjendte
produkter

Fabriken leverer følgende merker:



Kraftig, enkel og solid. Firecylindret topventil motor, fænomenal trækkevne, retlinjet, vakkert karosseri i forskjellige farver.



Den eneste firecylindrede kvalitetsvogn der leveres til ekstraordinær lav pris med Continental Red Seal motor. Timken bakaxel o. s. v. Touring, sport, 2-sætere, stationsvogne, aapne og lukkede varevogne.



SIX

Stor, elegant og sterk. Seks-cylindret Continental Red Seal Motor.

»Flint light Six« leveres fra lager. Er billigere i pris, men indebærer alle den store modells ypperlige egenskaper. Ballonringer og 4-hjulsbremseser.



Rute-omnibus og lastevogner, usedvanlig enkle og kraftige. Leveres i flere typer 1½, 2 og 2½ tons lasteevne.

Axelavstand 130", 150" og 168"

Rolf T. Bjerke $\frac{A}{S}$
OSLO

Ibsengaarden, Drammensveien — Malmogaten 7.

WANG, ASLE
GAMLEBAKKEN 28

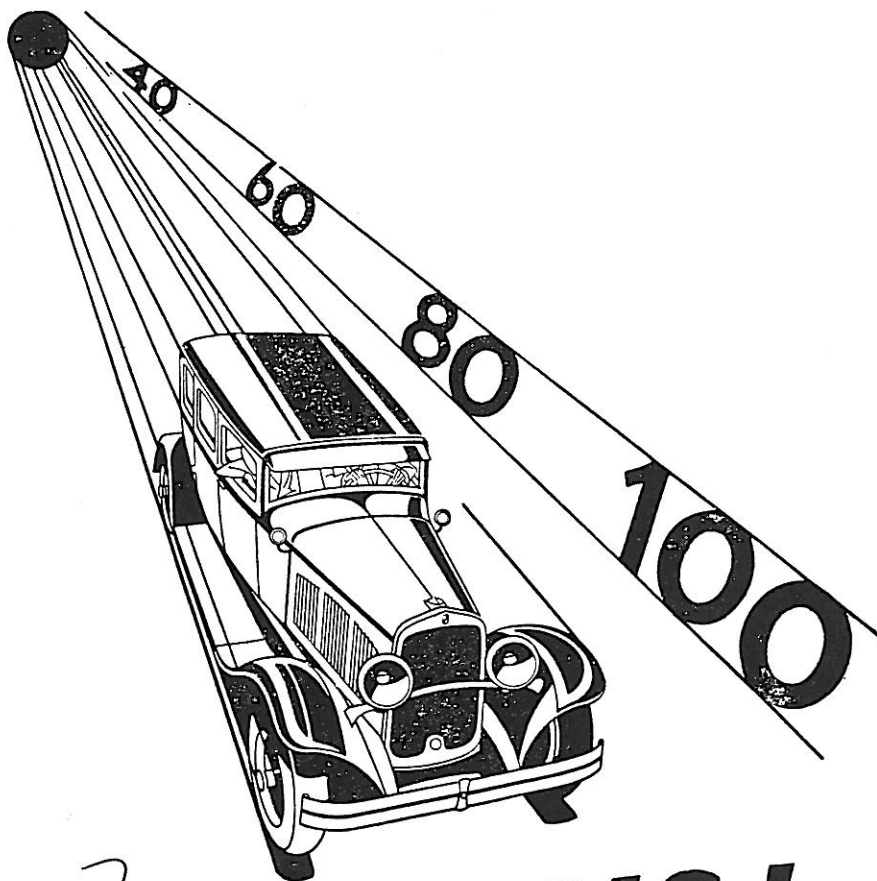
3046 DRAMMEN

Blad i abonnement

Returadresse:

Motorhistorisk Klubb
- Drammen

POSTBOKS 2193 3003 DRAMMEN



STANS!

Ufølbare bremses som virker lynsnart naar den
flyvende fart maa slakkes - et hundred kilo-
meter i timen - jevnt, øieblikkelig, sikkert!
Selvregulerende. • Et lett press paa pedalen
gir uimotstaaelig trykk - likelig - til alle fire
hjul. Innvendig ekspanderende - regn og
støvbeksyttet. Beholder sin kraftige, fløielsbløte
virkning i alt slags vær. • Sikkerhet - velsignet
sikkerhet - ved enhver hastighet! Selvtillit til
at kjøre som De aldrig før kjørte! Hydrau-
liske bremses! Hvilken bil har slike bremses?
Seks-cylinderen DE SOTO - livlig og rapp
som en liten polohest. • Til en pris De har raad
til. Skriv efter katalogen - NU! Syv Modeller.

DE SOTO '6'

MOTOR TRADE A/S., RAADHUSGATEN 17, OSLO.

TELEFONER: 22516-21523

DE SOTO MOTOR CARS. DIVISION OF CHRYSLER MOTORS, DETROIT, MICHIGAN.