

MOTORHISTORIKEREN

MHK-DRAMMEN 1972-92



INNHOLDSFORTEGNELSE:

- Formann har ordet. side 3
- Fra styret side 5
- Mitt valg av gammelbil side 7
- Til salgs side 8
- FIVA-pass side 11
- Stafetten side 12
- Beaulieu side 14
- Debattinnlegg side 17
- Vintermarked side 19
- Årsfesten side 24
- Harley Davidson side 29

NR. 1
1992

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
 Stiftet 18. oktober 1972
 Tilsluttet LMK

"Redaktøren" har ordet:

Da dette er det første nummer i jubileumsåret 1992, tillater jeg meg å ønske alle medlemmer med familier et riktig godt jubileumsår og alle andre lesere et godt nytt år.

Det så ut til at mitt forrige forsøk på å kalle meg redaktør ikke ble helt mislykket, så da trår jeg til igjen. Når sant skal sies, så ligger vel dette så langt fra mitt yrke og hobby som det går an å komme.

Noen bidrag kommer inn, men tatt i betraktning av at vi er over 200 medlemmer i denne klubben, så burde det være flere.

Min kollega med forrige nummer, herr redaktør Wang, maner til debatt om enkelte saker. Jeg, som i fjor var løpsleder og i år skal fungere som formann for løpskomiteen, vil da komme med noen synspunkter i den forbindelse. Jeg er enig i at det lar seg gjøre å arrangere løp uten forhåndspåmelding, men at gjør arrangementet lettere for en komite, det er det ikke tvil om. Det ideelle er selvfølgelig at alle var forhåndspåmeldte for da kunne komiteen planlegge til beste både for deltagerne og eventuelle tilskuere. Ta for eksempel antall premier som skal kjøpes inn og graves. En kan trykke deltagerens navn og kjøretøytyper i programmet, noe både deltagere og tilskuere setter pris på. For å få så mange som mulig til å melde seg på i god tid før løpene, har vi derfor vedtatt en ekstrakontingent ved etteranmeldelse. Hva det blir til i år er ennå ikke bestemt, men hvis det blir som i fjor, blir det ikke anledning til å starte uten at en retter seg etter de bestemmelser vi i løpskomiteen vedtar. Hvis ikke dette blir akseptert, vil jeg anbefale løpskomiteen og nedlegge sine verv.

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
 Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:
 Alf Bryhn
 Spikkestadvn. 107, 3430 SPIKKESTAD
 Tlf. 03 28 53 47

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

Sekretær:
 Cecilie Olsen
 Arbeidergt. 13, 3050 MJØNDALEN
 Tlf. 03 77 29 95 (jobb)

Kasserer:
 Geir Hanevold
 Hanevoldvn. 40, 1370 ASKER
 Tlf. 02 90 06 43

Styremedlem:
 Knut Bjørhuus
 Skippergt. 52, 3040 DRAMMEN
 Tlf. 03 81 96 51

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

UTVALG:

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

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

Formann i løpskomite:
 Christian Christensen
 G. Blakstadsvei 30, 1392 VETTRE
 Tlf. 02 78 35 97

Formann i arrangementskomite:
 Finn Bryhn
 Postboks 169, 3430 SPIKKESTAD
 Tlf. 03 28 50 05

Formann i festkomite:
 Tore Fridheim
 Otilie Biesvei 13, 3027 DRAMMEN
 Tlf. 03 87 10 57

Materialforvalter:
 Gunolf Larsen
 Evjegata 3, 3050 MJØNDALEN
 Tlf. 03 87 86 53

Forsidebilde:

Opel Kadett 1938 midt i Stalheimskleiva



Formann har ordet

Spikkestad, januar 1992

Jeg ønsker alle våre medlemmer, annonsører og andre likesinnede klubber et riktig

GODT NYTT ÅR 1992!

Vi går atter inn i et nytt år med nye avgifter, hvorav nevnes: bilen - bensin - mat - tobakk - o.s.v. og ikke minst de kommunale påslag.

Det snakkes om redusert skatt for å øke vår levestandard. Jeg har ihvertfall sluttet og tro på julenissen. Fakta er vel som vi alle tror, mindre igjen i lommeboka, og enda mindre til vår gammelbil-/m.c.-hobby.

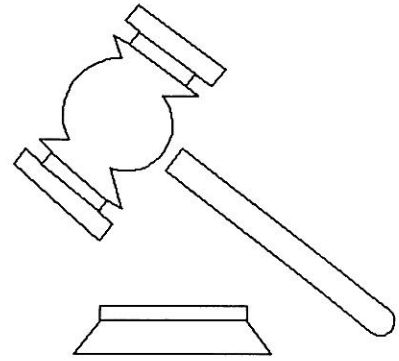
Nok om dette. Klubben er nå ferdig med ten-årene, den er nemlig 20 år i år, 1992, og vi skal i hvertfall ikke bli arbeidsledige.

Det kan på nåværende tidspunkt nevnes at dette skal feires med et jubileumsløp i august. Klubben søkte LMK om å få tildelt "Norgesløpet", dette året, men NVK gikk av med seieren, de fyller nemlig 40 år i 1992.

Vi skal forsøke å legge opp til et skikkelig jubileumsløp som skulle bli til beste for alle, og nevner at vi dette året har fått valgt en stor og meget fin løpskomite som sikkert klarer dette arrangementet - håper også på en god støtte av andre medlemmer om det måtte være et behov.

Vi lover å komme med invitasjon til andre klubber i meget god tid, slik at vi også kan få deltagere fra andre kanter av landet.

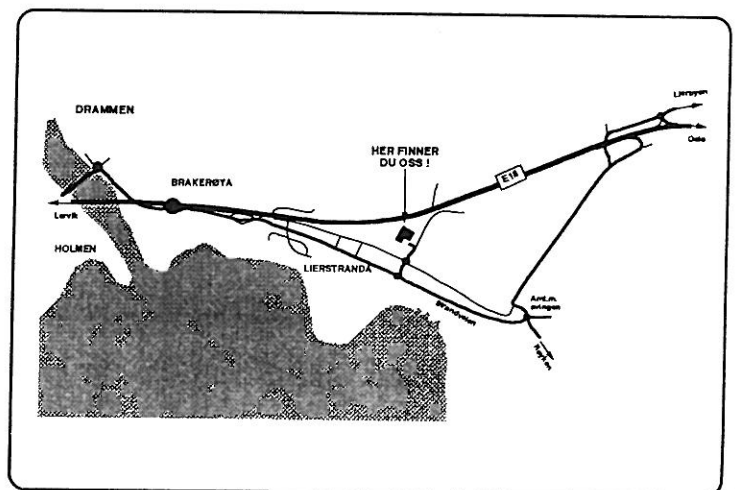
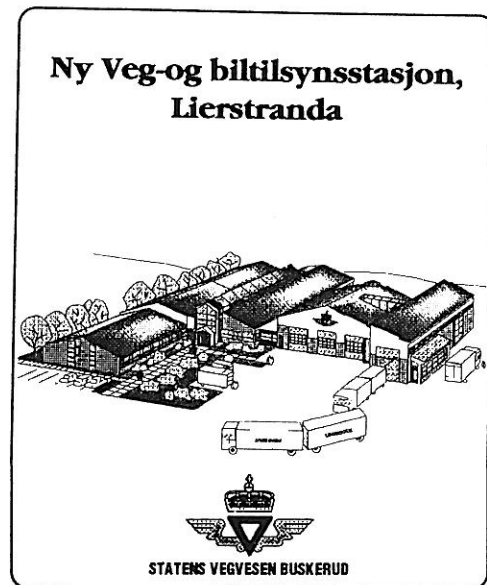
Tilslutt: Vel møtt i året 1992! Vi håper på et godt samarbeid med alle medlemmer og valgte komiteer.



Obs! Nytt fra styret:

MEDLEMSMØTE i mars

vil finne sted på Biltilsynets nye anlegg på Lierstranda torsdag 5. mars kl. 1900.



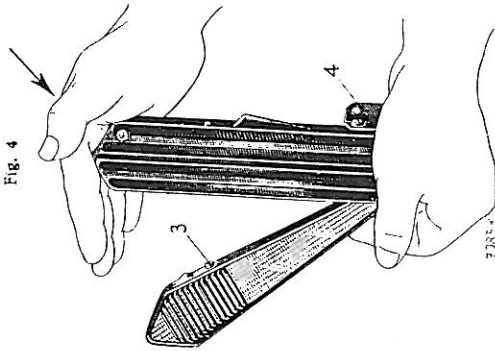
Fransden Tryk AS, 3027 Drammen





Instructions for Bosch Direction Indicator

Fig. 4



3 = screw for exchanging of bulb.
4 = fixing bracket

Raising Indicator Arm

The simplest way to raise the indicator arm is to send the current through the magnet coil.

If, however, you wish to release the arm before fitting, take it in left hand upside down (fig. 4) and slightly tap top of casing with right hand when the arm will fall out of casing.

Fitting

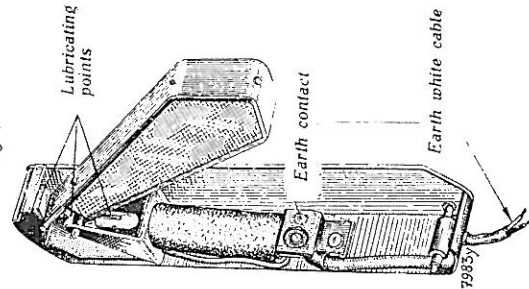
In open touring cars the direction indicator is fitted at the side of the windscreen, in Saloon cars on frame (see fig. 1).

If it is necessary, in order to permit of the arm swinging freely, to fit the direction indicator in an absolutely perpendicular position.

Lubrication

The direction indicator needs practically no lubricating. Occasionally a drop of oil should be applied with a brush or a piece of wood to the locking catch (top lubricating point) and to joints (lower two lubricating points). Take care that no oil reaches armature core. The lubricating points are accessible at half open position of arm (fig. 5).

Fig. 5



Cables

The direction indicator is supplied with cables of about 1 yard long. The white cable is the earth connecting cable which must make good metallic contact with the chassis, and should not be fitted to frame of windscreen or joints. Avoid vibrating contacts. Carefully clean connecting points. The black cable should be fitted to terminal 54 of switch board or to a connected terminal of junction box.

Important

The white cable must be connected to that pole of which the battery pole is earthed, otherwise a short circuit through the switch will result. If neither pole of battery is earthed, then it is immaterial which cable is connected to positive or negative.

Wiring Diagram

Take care to connect the right hand indicator to the switch terminal marked R and the left hand indicator to the switch terminal marked L. Fig. 6 shows wiring diagram for indicator with automatic switch, fig. 7 indicator with hand switch.

Fig. 6

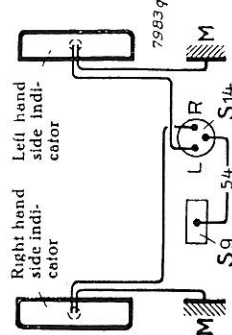
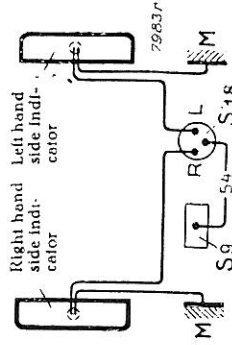


Fig. 7



S 9 Fuse Box S 14 Automatic Time Switch S 15 Direction Indicator Switch
M = Earth

Replacing the bulb

After loosening the screw 3 (fig. 4) the bulb with bulb holder may be removed, and the bulb exchanged. Replace with 5 watt festoon bulb 11 m/m diameter, 37 m/m long. (Outside measurements).

We supply a larger direction indicator type QW with 9 1/2" arm which is especially suitable for large private cars, buses and lorries.

Types

- 6 volt: QW 6/1 (left hand side) QW 6/2 (right hand side)
- 12 volt: QW 12/1 (left hand side) QW 12/2 (right hand side).



Fra styrets protokoll.....

MEDLEMSMØTE 5.12.91

Formannen ønsket velkommen til møtet hvor ca. 70 medlemmer hadde møtt frem. En spesiell velkomsthilsen til Trygve Krogsether. Det var 3 nye på møtet, og alle hadde veteranbil som de måtte si noen ord om.

Det ble snakk om en busstur til Örebro, som finner sted 15. februar 1992. Det ble også pratet litt om jubileumsmøtet.

Deretter var det Trygve Krogsethers tur til å vise lysbilder fra Herschey, USA. Det tok ca. 1 time. Alf overrakte blomster som takk for at han kunne komme, og så ble det kaffepause og utlodning etterfulgt av trekning.

Formannen tok også opp at han vil spørre Horten-klubben om å arrangere Krødertreffet neste år.

Til slutt sa Alf litt om kontingenten og betalingsfristen.

Møtet ble hevet kl. 22.00.

Sekr.

MEDLEMSMØTE 2. januar 1992

Formannen ønsket velkommen til møtet hvor ca. 60 personer hadde møtt frem. 2 var der for første gang, og de hadde veterankjøretøyer som de sa noen ord om.

Det ble informasjon om Örebroturen og påmeldingsliste ble sendt rundt i lokalet. Påmeldingsliste til årsfesten ble også sendt rundt.

Formannen fortalte at den 5. mars vil medlemsmøtet bli avholdt i Boltilsynets lokaler på Lierstranda.

Sommerens løp ble diskutert. Det er bestemt at det ikke vil bli kjørt Åmotløp denne sommeren. Krødertreffet er usikkert, men det vil senere bli avholdt fellesmøte med Horten-klubben, Ringerikes-klubben og Hallingdals-klubben for å høre hva de mener.

Deretter var det kaffepause med utlodning og trekning etterfulgt av medlemmenes 10-minutter.

Det ble spurt om noen var interessert i å sitte i LMK-styret, og en kandidat meldte seg.

Møtet ble hevet kl. 21.30.

Sekr.

REKVISITAPRISER MHK

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

Kontakt Gunnolf Larsen
TLF 03 878653 eller kasserer.
Prisene gjelder så langt lageret
rekker.

Styret.

Fra Løpskomiteen:

Årets løpssesong starter vi **lørdag 30. mai** med et løp som blir hetende:

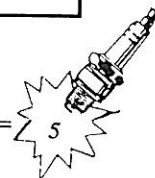
SPARELANDLØPET/KROKSTADELVA.

Det tradisjonsrike DRAMMENSLØPET blir i år en "miniutgave" mer likt en familieutflykt til Hernestangen i Røyken. Dato blir **søndag 21. juni**.

Tilslutt det store **JUBILEUMSLØPET** som vil gå av stabelen **22. til 23. august** med start i Drammen.

Altså ingen Åmotløp og Krødertreff.

Mer om årets løp senere.



Smøreoljetabell for «STANDARD» MOTOR OIL

Betegnelse i tabellen betyr:

«L» betyr «Standard» Motor Oil, Light	SAE 10.
«M» —»— —»—	middels » 20.
«HA» —»— —»—	tung A » 30.
«HX» —»— —»—	tung X » 40.
«HXX» —»— —»—	tung XX, » 60.

Automobiler

Navn.	Sommer.	Vinter.
Adler Standard 6	HX 40 M	20
Adler Standard 8	HA 30 M	20
Amilcar	HX 40 HA	30
Ansald	HX 40 HA	30
Armstrong-Siddeley	HX 40 HA	30
Auburn 6 cyl.	HX 40 M	20
Auburn 8 cyl.	HA 30 M	20
Austin	HX 40 HA	30
Austro-Daimler	HX 40 HA	30
Bentley	HXX 60 HX	40
Benz	HX 40 HA	30
Berliet	HX 40 HA	30
Bugatti	HX 40 HX	40
Buick	HX 40 M	20
Cadillac	HX 40 M	20
Chandler	HX 40 M	20
Chevrolet	HA 30 M	20
Chrysler Imperial	HX 40 M	20
» andre modeller	HA 30 M	20
Citroën	HX 40 M	20
Cord	HX 40 M	20
Crossley	HX 40 HA	30
Daimler	HX 40 HA	30
De Soto	HA 30 M	20
Delage	HA 30 M	20
Dodge	HA 30 M	20
Durant	HA 30 M	20
Erskine	HA 30 M	20
Essex	HX 40 M	20
Falcon Knight	HX 40 M	20
Fiat	HX 40 HA	30
Ford A	HX 40 M	20
Ford T	M 20 L	10
Franklin	HX 40 HA	30
Gardner	HX 40 M	20
Gejer	HA 30 M	20
Graham Paige	HX 40 M	20
Horch	HX 40 HA	30
Hudson	HX 40 M	20
Hupmobile	HX 40 M	20
Itala	HX 40 HA	30
Jewett	HA 30 M	20
Jordan	HX 40 M	20
Kissel	HX 40 M	20
Lagonda	HX 40 HA	30
La Salle	HX 40 M	20
Lincoln	HX 40 M	20
Locomobile	HX 40 M	20
Marmon	HX 40 M	20
Marquette	HX 40 M	20
Mathis	HX 40 M	20
Mercedes	HX 40 M	20
Minerva	HX 40 M	20
Moon	HX 40 M	20
Morris	HX 40 HA	30
N. A. G.	HX 40 HA	30
Nash	HX 40 M	20
Oakland	HX 40 M	20
Oldsmobile	HX 40 M	20
Opel	HX 40 M	20
Overland Whippet	HA 30 M	20
Overland (alle andre modeller)	HX 40 M	20



Automobiler.

Navn.	Sommer.	Vinter.
Packard	HX 40 M	20
Peerless	HX 40 M	20
Peugeot	HX 40 M	20
Pierce-Arrow	HX 40 M	20
Plymouth	HA 30 M	20
Pontiac	HX 40 M	20
Renault	HX 40 HA	30
Reo	HX 40 M	20
Rockne	HA 30 M	20
Rolls Royce	HX 40 M	20
Roosevelt	HX 40 M	20
Rover	HX 40 HA	30
Rugby	HA 30 M	20
Star	HA 30 M	20
Stearns-Night	HA 30 M	20
Steyr	HA 30 M	20
Stoewer	HX 40 M	20
Studebaker	HA 30 M	20
Stutz	HX 40 M	20
Sunbeam	HA 30 M	20
Talbot	HX 40 HA	30
Triumpf	HX 40 HA	30
Unic 8 cyl.	HX 40 HA	30
Unic (andre modeller)	HA 30 M	20
Vauxhall	HA 30 M	20
Velie	HX 40 M	20
Volvo	HX 40 M	20
» 4 cyl.	HA 30 M	20
Willys	HA 30 M	20
Willys Knight	HA 30 M	20
Wolsley	HX 40 HA	30
Wolverine	HA 30 M	20

Motorsykler.

Navn.	Sommer.	Vinter.
A. J. S.	HXX 60 HX	40
Ariel	HXX 60 HX	40
Atlanta	HX 40 HX	40
B. S. A.	HXX 60 HX	40
Brough Superior	HXX 60 HX	40
Calthorpe	HXX 60 HX	40
Cleveland	HX 40 HX	40
Diamond	HXX 60 HX	40
D. K. W.	HXX 60 HX	40
Douglas (topp-valves)	HXX 60 HX	40
» (side-valves)	HX 40 HA	30
Excelsior	HXX 60 HA	30
F. N. (Modell 67)	HXX 60 HX	40
» (Andre modeller)	HX 40 HA	30
Harley Davidson	HX 40 HX	40
Henderson	HX 40 HA	30
Huskvarna	HXX 60 HX	40
Indian	HX 40 HA	30
Norton	HXX 60 HX	40
N. S. U.	HXX 60 HX	40
Raleigh	HXX 60 HX	40
Reading Standard	HXX 60 HX	40
Royal Enfield	HXX 60 HX	40
Rudge Withworth	HXX 60 HX	40
Sarolea	HXX 60 HX	40
Sunbeam	HXX 60 HX	40
Triumph	HXX 60 HX	40
T. W. N.	HXX 60 HX	40
Velocette	HXX 60 HX	40
Wanderer	HXX 60 HX	40
World		



Mitt valg av gammelbil.....

Jeg har i den senere tid fundert en del på hvorfor jeg har valgt en gammel lastebil som hobbybil og ikke en bil som gir mer prestisje, en Buick for eksempel. (Eller Bjuk som det heter på disse kanter). Det er rart at en gjennom livet treffer forskjellige valg, uten egentlig å vite hvorfor. Men etter hvert så kan nok motivene dukke opp for enkelte.

Noen menn velger bil, ny eller gammel, som de velger kvinnfolk; ser de noe de har "lyst på", er det bare å slå til. Disse folka bytter også gjerne etter en tid, til noe de har enda mer lyst på. Sånn har jeg hatt det med kvinnfolk, men aldri med biler. Mitt forhold til biler har alltid vært stabilt, og dette er nok fordi en kan stole på en bil.

Moralen i dette må være; Du surrer ikke slik med biler som du surrer med kvinnfolk!

Tilbake til mitt bilvalg:

Interessen for gammel bil ble først vekket for et par år siden. Det var et bilde i Aftenposten av en A-Ford med et omslyngget par utenfor som fikk igang prosessen. Stemningen på bildet var rimelig avslappet. Både bilen og jenta var parkert. Mannssvinet hadde full kontroll over livets verdier! Jeg har jo hørt at ung kone og gammel bil er en slitsom kombinasjon, men dette måtte likevel være noe for meg! A-Ford har alltid stått mitt hjerte nær, men siden motivet var brukt opp, måtte jeg finne noe annet. Da kom jeg i tanker om den første bilen jeg kjørte, en Chevrolet Truck 47. Det måtte være passe bil for meg. Den representerte "røtter" og tilfredsstilte mitt drag mot amerikanske biler.

Fordelene med lastebil som hobby var åpenbare for meg. Bilen behøver ikke å være strøken, og sosialt sett er den helt nøytral. Det er mer forpliktende å være eier av en Buick eller en Packard. Aristokratene bak slike biler kan ikke snakke med hvemsomhelst. De må passe på verdigheten til enhver tid og holde en viss avstand til allmuen. (Eller virker det bare sånn?)

Et annet gode som kanskje mange veteranbil-mekanikere kunne tenke seg; her er det plass til å skru og "slåmaskinverktøy" er ofte godt nok!

Trucken kan også brukes til noe nyttig; hente en sofa – eller kjøre et lass søppel for eksempel. Sist sommer var Bodil og jeg et par vendinger med lass til Lindum på de populære torsdagskveldene, hvor folk var samlet omkring kveldens tema – søppel. De moderne personbiltyhengereierne glante da vi kom. De visste liksom ikke hvordan de skulle reagere i forhold til den fortidslevningen vi kom med. Dette er selvfølgelig mye avhengig av hvilke egenskaper en tillegger søppelkjøreren. Men glaningen gikk over til beundrende smil når vi kjørte opp tippen og leverte lasset prompte. Der scoret vi! Folk skjønte da at vi var tilnærmelige og de kom for å slå av en prat og studere "red-dskapen" nøyer. De syntes alle at det var flott at en så gammel bil også kunne brukes til noe nyttig!



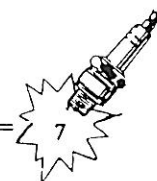
Det er befriende at en kan kle seg som en tidsriktig sjauer når en kjører lastebil, selv i festlige sammenheng. Bildet av far er tatt av "sneipen" Espen på Akershus festning etter fullført SS91.

Min egen årsklasses kunnskaper om bilhistorie er forresten skuffende dårlig, det var få som kunne tidfeste modellen til riktig ti-år. Men de hadde kanskje konsentrert seg mer om å være flinke på skolen enn å snappe opp noe om den fargerike transportsamtiden i sin oppvekst.

Vi er vel alle enige om at gammel bil er en glimrende kontaktskapende fritidssysse, uansett biltype. Om ikke alle har den samme stilen, så mener jeg at vi må prise mangfoldet som er mulig innenfor vår hobby.

Uten lastebilen stopper Norge!

Per-Erik Carlson



SELGES:

1936 CHEVEROLET DELIVERY
Rest. objekt. Komplette org. stand.
(Lurvete) Noe rust ? bulkede skjerner.
Kr 5.000,- eller høystbydende.

1959 BEDFORD LASTEBIL
Klass 1 med diesel og "HIAB"-kran.
Delebil medfølger. Noe arbeid.
Kr 5.000,- el. høystbydende.

DODGE WC 54 (Kvarting ambulanse)
I god original stand.
P.S! Personbilregistrert.
Noe små rep. krves.
Pris: kr 20.000,-

Obs! Mer drit selges!

UNIVERSAL CARRIER 1944
Liten pansret beltevogn (3500 kg)
med Ford V8 sideblåser.
Vogna er i sjelden god og
komplett forfatning.
Med nyoverhølt motor (ikke sammensatt)
Pris: kr 25.000,- el. høystbydende.

Henv.: Erik Jostad
3060 SVELVIK
03 - 772065

SALG/KJØP
AV MODELLBILER
NYTT OG GAMMELT
MODELLSAMLER'N
1914 Ytre Enebakk

TEL/FAX.
09 925588

VI FØRER BROOKLIN, CENTURY,
RIO, VITESSE, PROTAR, BBURAGO,
CORGI OG FLERE.

SENDER PÅ POSTORDRE
OVER HELE LANDET.

Reproffandel
Import & Export

Skriver till er med anledning av att vi gör
sadelmakerijobb till mycket konkurentkraftiga
priser. Har ni någon i er klubb som behöver
hjälp med sin inredning är han/hon välkommen
att kontakta oss så skall vi ge ett färdig pris
på inredningen.

P.S. Vi är väldigt bra på skinninredningar D.S.

Hälsningar

Ola Hoppstadius
Ola Hoppstadius

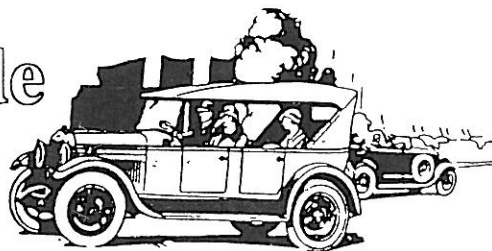
DIJURGÅRDSGATAN 33A • 414 62 GÖTEBORG • SWEDEN
PHONE: +43 - (0)31 - 12 00 00 OFFICE, - 42 41 01 GARAGE
FAX: +43 - (0)31 - 14 45 10

Husk bussturen til Örebro 14. februar!



Salmakerarbeide

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



D-255



KJENNETEGN I HELSTØPT ALUMINIUM

(med bølget bunn)

Lik de originale som ble brukt i perioden fra 1928
og opp mot 1950-årene.

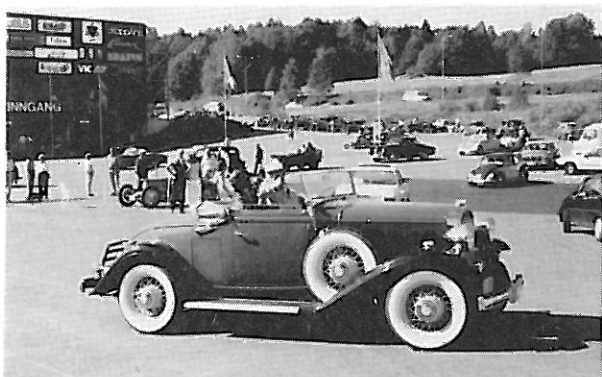
Lages på bestilling:

HOF MODELL- OG SKILTMAKERI

2266 ARNEBERG

Telefon: 066 - 53 679

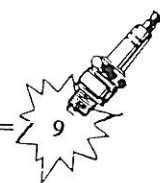
(kr.600,- + mva. + postoppkrav)

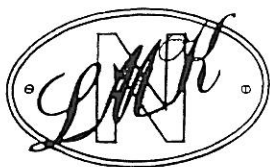


**Trenger du boliglån
eller refinansiere gamle og
ugunstige lån? Kom og
snakk med oss.**

Nærbanken med få gebyrer
og hyggelig rente.

sparebanken
NOR





Landsforbundet av
Motorhistoriske Kjøretøyklubber

Postboks 652
Sentrum
N-0106 Oslo 1

Postgiro 236 5096
Bankgiro 7074.20.08159

Member of FEDERATION INTERNATIONALE VEHICULES ANCIENS . FIVA

ØNSKER DU Å DELTA I NVK'S JUBILEUMSLØP 1992?

Arrangementet blir også Norgesløp og skal klassifiseres som FIVA-arrangement.

Kjøretøyer som skal delta i FIVA-arrangementer i Norge skal ha gyldig FIVA-pass for å kunne delta.

Kjøretøyer uten pass blir ikke registrert som påmeldt og får derved ikke anledning til å starte selv om de møter frem.

Generell informasjon om passøknad er som følger:

FIVA-pass.

Regler for bruk av FIVA-pass vil i fremtiden bli håndhevet langt strengere enn i dag. LMK-klubbmedlemmer som planlegger å delta på fremtidige FIVA-registrerte arrangementer må derfor anskaffe seg dokumentet.

Ved deltakelse i alminnelige norske arrangementer har passet liten eller ingen betydning. Derimot må kjøretøy som deltar i norske FIVA-registrerte arrangementer ha passet i orden.

Det understrekes derfor at alle som skal delta i Norgesløpet 1992 må vedlegge kopi av FIVA-pass ved påmeldingen.

Det samme gjelder Styrkeprøven 1992 i Sverige.

LMK-klubbmedlemmer oppfordres derfor å benytte høsten og vinteren til å anskaffe FIVA-pass til sitt/sine kjøretøyer.

Hvis alle skal ha utstedt passet uken før frist for påmelding, blir deltakelsen i nevnte arrangementer lav.

Etter den nye skiltordningen kan det bli mange kjøretøyer med FIVA-pass utstedt på et tidligere registreringsnummer. Ved deltakelse i internasjonale FIVA-arrangementer vil dette skape problemer.

LMK-medlemmer som har slike FIVA-pass kan få utstedt nytt ved å sende sitt gamle pass med kopi av nytt vognkort og tre nye identiske bilder til LMK.

Oppdatering av FIVA-passet er gratis.

Nytt FIVA-pass koster kr. 50,-

Kjøretøyets registreringsnummer skal fremkomme på bildet.

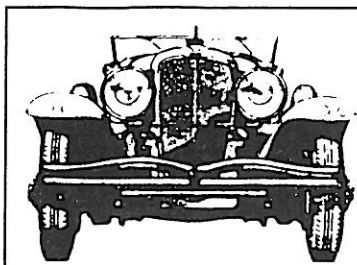
Bilde av bil skal derfor tas i en vinkel skrått sidenfra/forfra, ca. 20° fra siden, eller i en tilstrekkelig vinkel til at registreringnummer synes.

For MC som ikke har registreringsnummer foran tas bildet i tilsvarende vinkel mot baksiden.

Bildet skal ha størrelse 9x13 cm.

Det aksepteres ikke polaroidbilder.

Bruk vedlagte skjema og få tatt bildet før kjøretøyet settes inn for vinteren.



STAFETTEN !

CHRYSLER TOURING SERIE 62 - 1928 MODELL

Tekniske data: 6 sylindret motor
3" x 4.25" boring
21,6 SAE HPR (ca. 60 HK)

Denne bilen har hele sin historie fra Modum og Sigdal. Den ble første gang registrert av kontorsjef Olaf Thon fra Geithus og fikk kjennemerket F-10604. Bilen er nr. 124 av totalt 183 produserte enheter fra Chryslerfabrikken dette året (modell 62 touring).



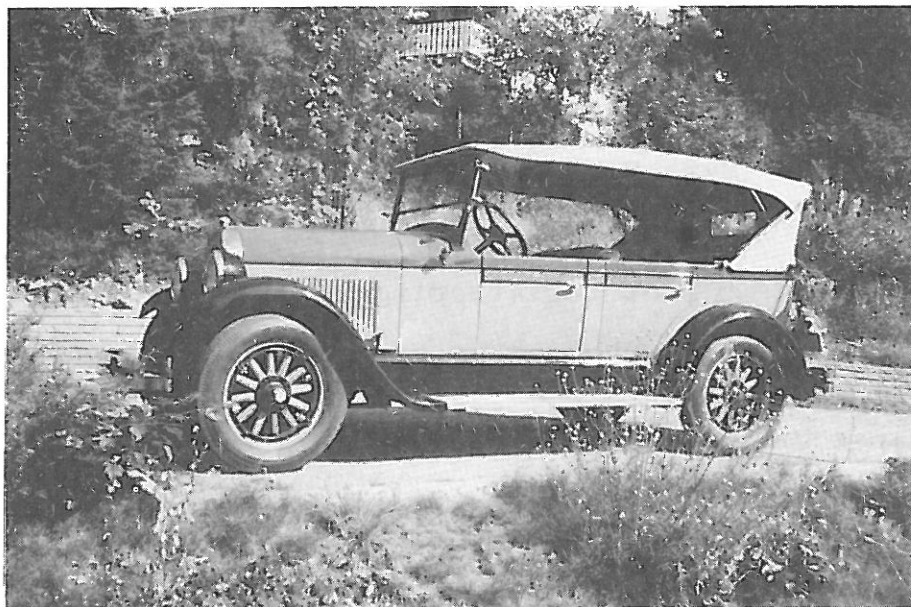
Siden kom bilen tilbake til familien Solheim på Geithus der den ble plassert på en låve frem til sommeren 1988.

Gjennom min bror fikk vi rede på bilen, og min far fikk så tilbud fra Henrik Solheim om å få kjøpt den. Etter noen dager med vurdering frem og tilbake bestemte vi oss for å reise ut og hente bilen til Vikersund. Dette ble gjort 10.06.1988 og jeg hadde nå uten å være klar over det, fått mitt første restaurerings-objekt hjem.

Etter mange år på låven var ikke bilen videre pen å se på, men det kunne ikke være tvil om at dette måtte være et flott objekt å starte med. Selvfølgelig ble det først oppstart av motor og en liten prøvetur, men det ble raskt bestemt at den måtte gjennom en liten opp-puss før videre bruk.

Som mange nybegynnere sikkert har erfart, så ender som oftest sånne "små oppussinger" som oftest med en adskillig større jobb. Dette skjedde selvfølgelig med meg også. Bilen ble skrudd helt ned og motor sendt til overhaling til Leif Petersen. Det tok forøvrig 1 år bare å få fatt i stemplene fra USA. Karosseriet har jeg selv tatt meg av, og min bror Runar har vært salmaker og sydd ny kalesje da den gamle var gått fullstendig i oppløsning.

Som nevnt ble bilen kjøpt av Olaf Thon som hadde den i sitt eie frem til 30.05.1934. Ut fra noe usikre kilder var det da far til Henrik Solheim fra Geithus som nå kjøpte bilen av Thon. Det ble nå satt på nye kjennetegn (F-10671), som sto på frem til 26.11.1936. Gjennom krigsårene og etterkrigsårene som nå fulgte, var ikke bilen på veien og den ble ikke registrert igjen før 22.09.1953. Nå var det en mann ved navn Ole K. Hoff fra Sigdal som var blitt den nye eier. Hoff hadde bilen registrert helt frem til 08.09.1965 da skilt og vognkort til slutt ble levert til biltilsynet i Hønefoss. Trolig ble ikke bilen brukt de siste årene den var registrert.





Den 27. august var endelig dagen kommet da bilen skulle tas med til biltilsynet for godkjenning. Kontrollen ble gjort med nysgjerrighet og interesse fra biltilsynet sin side, og vognkort ble skrevet ut med kun bagatellmessige anmerkninger. Skilt med kjennetegn F-10604 var allerede anskaffet på et tidligere tidspunkt, og det var derfor bare for den stolte eier å ta seg en rask prøvetur. Siden er det selvfølgelig blitt flere prøveturer med bilen, men det første løpet lar vente på seg frem til våren.

Forøvrig håper jeg å få ferdig de små ting som gjenstår innen denne tid. Det er blant annet knappvinduer og noe staffelering i overgangene mellom de forskjellige farger på karosseriet.

Jeg ser frem til kommende sesong, og håper det skal bli mange uforglemmelige turer med Chrysleren i årene som kommer.

Anledningen må også benyttes til å takke Leif (Petersen), Runar (min bror) og Elis (min far) for all den hjelp og alle de råd jeg har fått i det arbeidet som ligger bak meg.

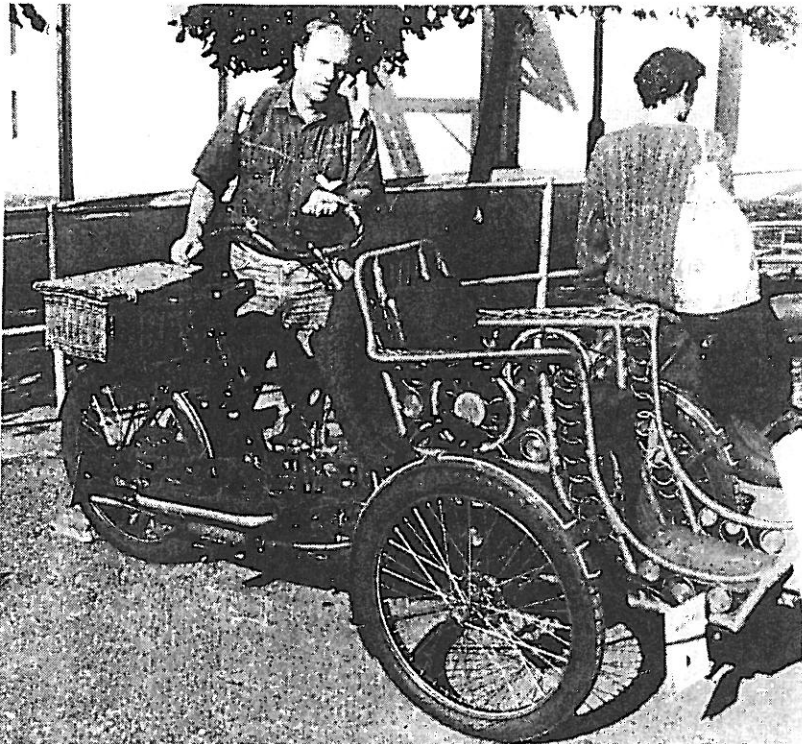
Til slutt vil jeg få utfordre **Tore Fridheim** til å overta stafettspinnen frem til neste nummer.

Arnt-Ivar Lund

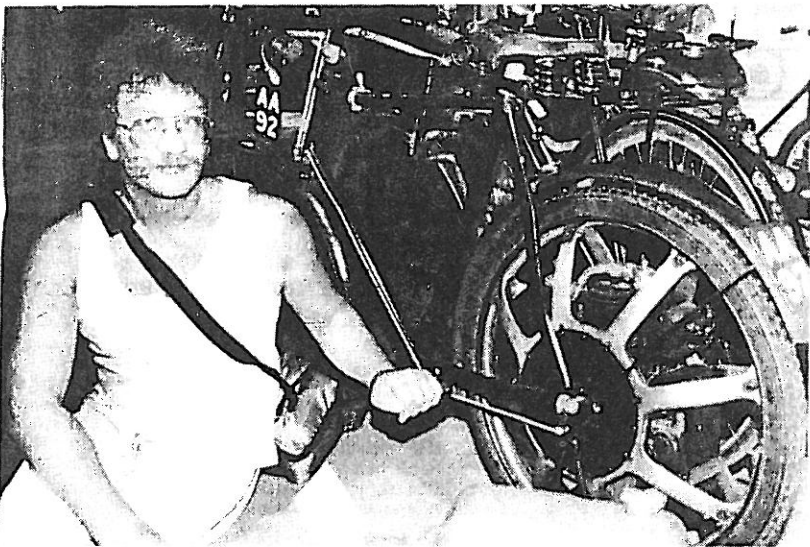


Etter 3 års arbeide (har også måtte bygge garasje til bilen) der hele bilen er blitt gått over, sto den ferdig til lakkering sommeren 1991. All lakkering ble foretatt før montering og ble for øvrig utført av Terje Myrvold.

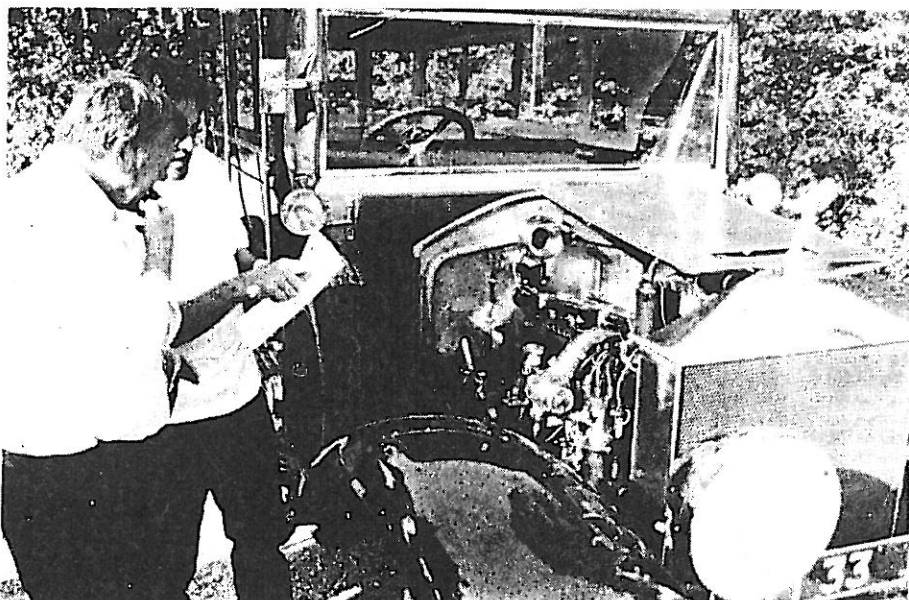




- Denne kryssinga mellom motorsykkel og bil ville neppe egna seg for dagens trafikk, seier biltilsynsjefen på Eid, Per Berghheim. Han fall likevel for den spesielle køyredoningen, ein Phoenix frå 1903.



- Denne Park & Birch autowheel frå 1899 har motoren inne i bakhjulet, seier ein overraska Bjarne Eldevik frå Måløy. Felgbremsar er det også på sykkelen, som har ein motoreffekt på 222 cc.



Det vart ivrig forhandla på Beaulieu-marknaden. Ikkje berre om dyre ting, slik som denne Rolls Royce bussen til 750.000 kroner, men også om billige smådelar. Bussjåføren frå Austlandet, t.v. kunne godt tenkje seg denne strøpe farkosten i samlingsa si.



Bilfrelst

Når ein ser 200.000 par auge lyse av iver, då er ein der, på Beaulieu, staden for den som er heilfrelst på gamle bilar. Beaulieu-marknaden inneheld 1800 stands, og for ein skruelysten motorentusiast er dette den rette plassen å leite, dersom ein manglar ein heilt spesiell del før bilen står ferdig.



Jørn-Arne Tomasgard

Nordfjord Motorhistoriske klubb heiter samskipnaden der dei bilinteresserte frå vårt distrikt kjem saman for å utveksle erfaringar. Rundt det som for dei står aller høgast, nemleg veteranbilen. For veteranbilentusiastane er marknadshelga på Beaulieu eit høgdepunkt. Bilen, som står heime i garasjen, vert kanskje ikkje ferdig før ein har besøkt staden i Sør-England ei helg i byrjinga av september. Kanskje manglar akkurat den spesielle delen før bilen eller motorsykkelen er klar for vegen? Eller kanskje har ein late seg inspirere av tidlegare turar til dette engelske storgodset, og reiser attende for å ande inn den herlege atmosfæra av bil?

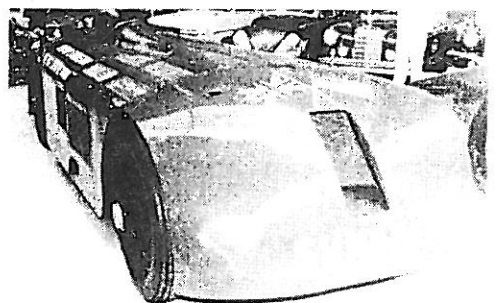
England venta

Ein grei herremann frå Austlandet ved namn Martin Fælla, har dei siste åra organisert ein felles tur for motorinteresserte, nettopp til Beaulieu. Like sikkert som at Beaulieu-marknaden vert skipa til i september, reiser ivrige nordfjordingar til

Austlandet for å slå følgje med likesinna til England. Per Berghheim, biltilsynsjef og Bentley-entusiast frå Eid, er ein av dei som er sikraste å finne i dette miljøet. I år tok han turen over Nordsjøen for tredje gong, og fekk med seg Leif Steffen «Mini Morris» Heggen frå Hornindal, Asgeir Leivdal frå Stryn, Bjarne Eldevik, Jan Helge Oksholen, Borgny Oksholen og Sigurd Flåtaker frå Måløy. I Sør-England fekk dei vere med på Beaulieu-marknaden sitt 25-års jubileum. Samstundes vart nye og gamle venskap pleia på beste måte. Det verka forresten som om England venta på desse stivfrosne nordboarane. Då «Scandinavian Princess» la til kai i Harwich, og folk vakla på ustøpe bein ut av båten, var nemleg dei snøkleddde fjella borte. I staden skein sola frå ein skyfri, knallblå himmel, og temperaturen var behagelege 25 grader.

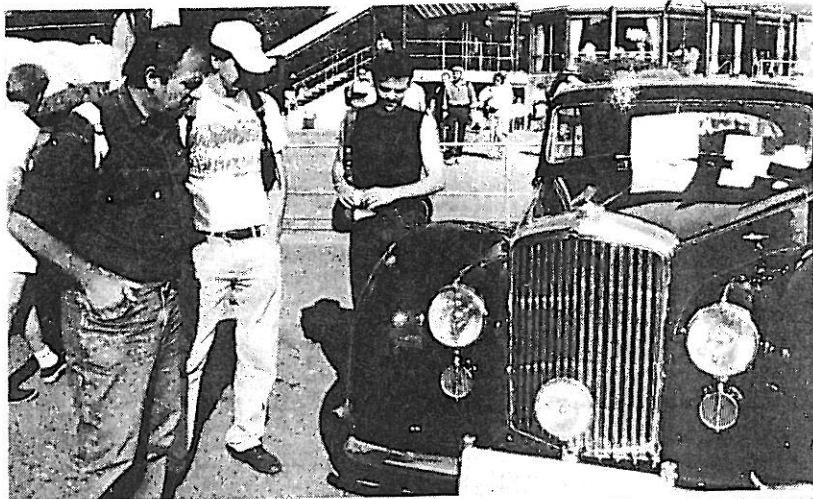
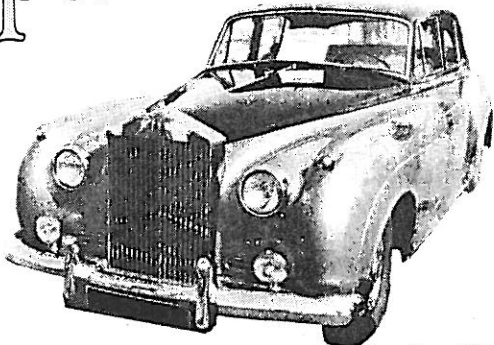
Sjølv om landet gav ein hjarteleg velkomst, prøvde tollvesenet i England å gjere livet surt for utålmodige nordmenn, som mest av alt var interesserte i å kome seg vidare til Bourne-

Pengar og bil-
delar
skiftar
eigar.



Major Henry Seagrave var den første som køyrde over 200 mph. Farten han hadde tilsvaara 327 km/t, og hendinga vakte stor merksemd i 1927. Køyretøyet var denne bilen, «Sunbeam», og staden var Daytona beach.

på Beaulieu



Per Bergheim vert vdt i augene når han ser denne Bentley MKG 1951 modellen, verdsett til 550.000 kroner på Beaulieu-marknaden. Mini Morris-fantasten Leif Steffen Heggen frå Hornindal og Asgeir Leivdal frå Stryn, må også erkjenne kvaliteten til denne bilen.

mouth sine langstrakte sandstrender. Å køyre rett gjennom tollan var nemleg ikkje lovleg, men det fekk ein vite først etter ein times køyring mot målet. Uniformkledde politimenn med blålys på bilen, gjorde det imidlertid klart at det kunne verte seint før ein nådde fram til det koselege vertskapet i turistbyen på sørkysten.

Draumen om Beaulieu
Sindige vestlendingar lét seg likevel ikkje forstyrre, og faktisk såg det ut til at også austlendingane greidde å halde adreanlinen nokonlunde under kontroll. I bakhovudet svirra nemleg draumen om Beaulieu, ein veteranbillelskar sitt paradisi!

Og Beaulieu skuffa ikkje tilhengjarane sine. Med 1800 stands, sett saman av bildelar av forskjellig størrelse, alder og kvalitet, var det nok å sjå på for dei om lag 200.000 som var på vitjing. For dei som ikkje bryr seg om korleis eit stempel eller ein forgassar ser ut, bydde Lord Montagu sitt storgods på andre sjåverdigheter. Eit museum på godset huser ei av verdas flot-

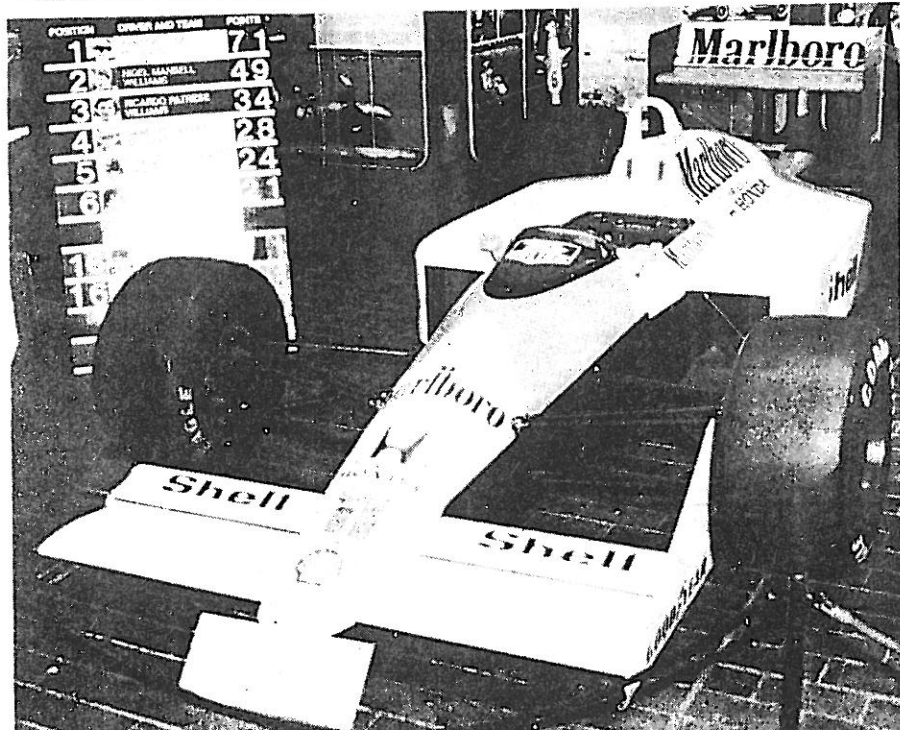
taste bilsamlingar. Meir enn 250 køyretøy, av ulike årgang, men av høg kvalitet, er stilt ut for publikum. Samstundes kan ein ved hjelp av film og dukketeater få eit innblikk i bilen si historie frå 1890 åra og fram til i dag. På museet kan ein sjå den første bilen i verda som køyrde raakare enn 200 miles per hour, eller Rolls Royce og Bentley av høgste kvalitet. Også Ayrton Senna sin verdsmeisterbil i Formel 1 var funnen verdig ein plass i samlinga.

Viktige bildelar

Det var likevel bildelane vevne våre frå Noreg var komne for å sjå på. Dei fleste nøyde seg heller ikkje med å sjå. Delane skifta raskt eigar på Beaulieu-godset sine marker denne helga, det same gjorde pengane. At ein vart utan pengar til heimturen hadde lite å seie, så lenge ein var i besittelse av viktige bildelar. Det er merkelig dette, men er ein først råka av veteranbilbasillen, har ein gammal billedel større verdi enn alt som heiter gods og gull.



- Denne skulle vi teke med heim til ungane, tenkjer måloyvøringane Jan Helge Oksholen t.v. og Bjarne Eldevik. Det er snakk om ein Rolls Royce i minitgåve.



Ayrton Senna sin verdsmeisterbil i Formel 1 står utstilt i det storslagne bilmuseet på Beaulieu. Den 6 sylindra Honda Marlboro McLaren frå 1988 har ein toppfart på godt over 300 km/t.



1800 stands som denne, sett saman av større og mindre delar av ulike kvalitet, kunne Beaulieu-marknaden by på.

Nytt veteranbil-blad!



For kr. 240.- får du tilsendt 6 nummer av Norsk Motorveteran. I bruktmarkedsplattene averterer du gratis. Norsk Motorveteran blir ikke solgt i løssalg, kun abonnement, så send kupongen eller ring i dag!

NORSK MOTOR VETERAN

Boks 548, 2801 Gjøvik
Tlf. 061/75 783

Ja, jeg bestiller stk. årsabonnement (6 nr.) kr. 240.-

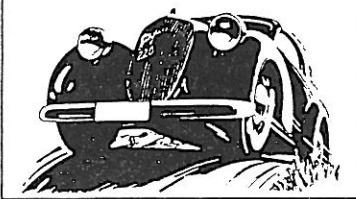
Navn: _____

Adresse: _____

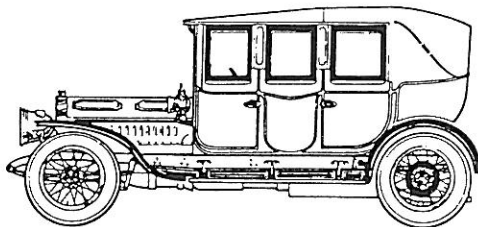
Postnr.: _____ Sted: _____

Skal du bytte bil?

Se bilannonsene i *Motorhistorikeren*



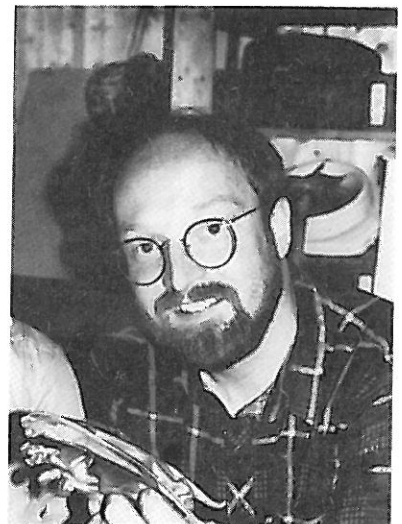
Husk årsfesten lørdag 22. februar!



Redaktør for neste Motorhistoriker er:

Jan Haakon Shetelig
Lyngveien 4 B
3470 SLEMMESTAD
Tlf. 03 28 00 70

Send inn stoff før 15. mars direkte til Jan.



Debattinnlegg

Formannen har lest "Redaktøren's" ord i avis no. 5 1991, og så at Asle hadde et hjertesukk – eller også andre problemer.

Han retter kritikk mot det avgåtte styret, valgkomiten, møtedirigenten og generalforsamlingen, og også til medlemmene. Ja, det er lett å kritisere, men det er snart umulig å få medlemmer til å ta en jobb i klubben da ingen "har tid" selvfølgelig, dette går igjen snart i alle foreninger. Jeg tror at valgkomiteen gjorde en meget god innsats, men som sagt, det er ikke lett. At møtedirigenten banket igjennom sakene før medlemmene får snudd seg, er bare tull – det er bare og si i fra på årsmøtet såfremt noe galt blir foretatt.

Men det nevnes også at medlemmene er noen "dotter" dette er dine ord, personlig synes jeg dette ikke skulle vært på trykk.

Så var det dette med nestformann som ikke ble valgt, nei, det er som før omtalt, ikke så enkelt. Jeg vet at valgkomiten hadde forespurt en masse tenkelige medlemmer, men uten resultat. Å komme på et årsmøte, og muligens der komme med et såkalt benkeforslag og nærmest tvinge et verv på et medlem, er ikke på noen måte å anbefale. Idag har vi en nestformann som tilslutt sa seg villig.

Så var det sekretæren som ikke var medlem. Jeg opplyste på generalforsamlingen at Cecilie ikke var medlem, og spurte om noen hadde noe imot at hun ble valgt. Ingen av dem du kaller "dottene" hadde innvendinger imot det.

Dermed var hun valgt, og jeg kan nå opplyse at Cecilie er medlem. Jeg takker Cecilie for at hun tok jobben, for sannheten er at vi faktisk stod uten noen kandidat.

Så noen ord om at kassereren er nærmest radert ut. Ja, en liten omlegging av gamle rutiner – såfremt dette ikke viser seg å være brukbart i fremtiden, så kan ihvertfall dette legges om igjen.

Geir, som i forrige periode var nestformann, og som har en slik jobb, samt andre grunner, som gjør det vanskelig å møte på alle møter, har påtatt seg å være kasserer slik funksjonen nå er.

Så nevner Asle at han ikke har noen forståelse for butikkdriften. Kontingenten ble satt til kr 150,- for 1992. For de av medlemmene som møter trofast på våre møter, er dette faktisk en nedgang i kontingent. Før var det slik at det var kveldsspleis med kr 10,- pr. møte. Nå er denne tatt bort, og av den grunn er det blitt billigere. Tar et eksempel: Før kr 130,- i årskontingent pluss 10 kveldsspleiser á kr 10,-, tilsammen kr 230,-. Nå er den tatt bort så det er da billigere å gå på våre møter. Jeg håper også i framtiden, at så mange av våre medlemmer finner veien til våre møter, jeg vet at mange andre klubber har et frammøte på 8 – 10 stk og da blir det trist!!!!

Så er det dette maset med alle penga, med et overskudd på ca kr 20.000,- siste år. Jeg har aldri hørt at for mye penger er noe problem (for noen, ja!). Gjør oppmerksom på at ca. halvparten av det omtalte overskuddet er renteinntekter av "alle penga". Beløpet som klubben disponerer er vel ikke all verden idag – det kan være godt å ha en noenlunde økonomi i framtiden.

Vi bruker noen av våre midler til sponing av f.eks årsmøter, og nå har vi satt av et beløp til de av dere som vil bli med til Örebromarknaden. Ja det var litt om de penga. Jeg er glad over å være formann uten å behøve og lete etter penger.

Til slutt noen ord om dette med påmelding eller ikke til løp. Som jeg har sett i andre klubbaviser som det er mange av, så er de fleste eller alle løp med påmelding. Såfremt valgte løpskomiteer i vår klubb ønsker dette, så synes jeg de må få bestemme dette sjøl. Jeg tar nå yttergrensen av dette: Tenk et jubileumsløp uten noen form for påmelding!!!!

Når jeg først er kommet godt i gang, så la meg nevne litt om presentasjonen av styret. Formannen er en permittert omstreifer i "dasstilbehørbransjen", og ser dessuten at Fridgeir Normann er svensk statsborger. Personlig tåler jeg all form for mobbing, men la heller dette komme på tiltenkte sider i avisa. Vår klubbavis blir jo lest av mange vi har bytteavtaler med, ja nærmest over hele landet og av andre organisasjoner.

Dette var mitt innlegg til den etterlyste debatt, og håper og være ferdig med dette. Avslutter med dine ord: Forøvrig har vi det veldig bra i klubben.

Formannen.

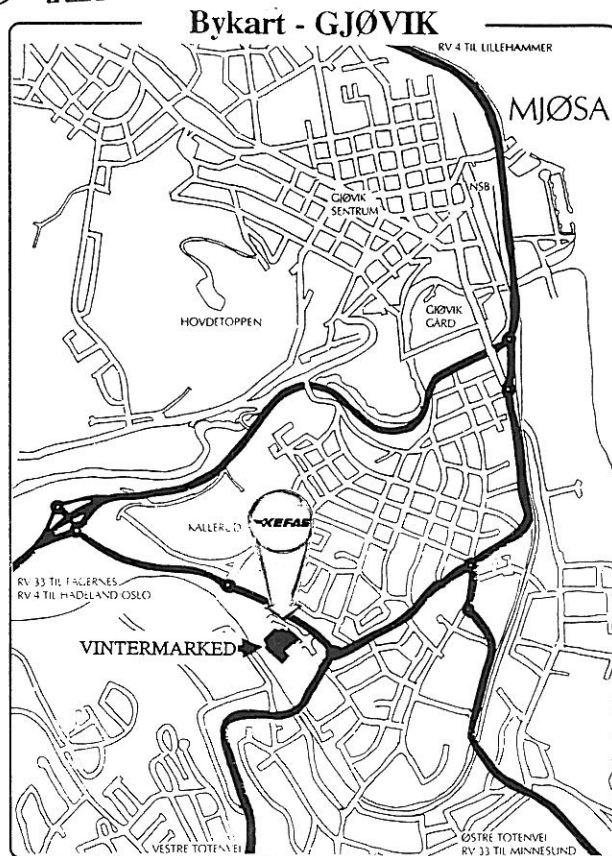


LMK-forsikringen.

Oversikten ved årsskiftet over helforsikringer viser at av 60 klubber kommer vi på en god fjerde plass.

Nr 1 ble Norsk veteran motorsykel club med 385 forsikringer, nr 2 Norsk Veteran-vogn klubb med 360, nr 3 Historiske Militære kjøretøers forening med 113 og Motorhistorisk klubb - Drammen med 112. Det må vi jo si er bra.

Hvis du er av dem som starter på første side i avisen og pløyer deg igjennom det hele, så er du nå kommet til side 18. Som du ser, er det ikke så mange leserinnlegg fra medlemmene som ønskelig. Hvorfor ikke komme med noen meninger om hva du synes om klubben, avisen, arrangementene og annet. Er for eksempel informasjonen til medlemmene god nok? Den kan kanskje bli mangelfull for de av dere som ikke møter på møtene, når det bare er fem aviser i året. Noen arrangementer hender det at det ikke blir tid til å få med i avisen. Disse blir som regel referert på møtene.



SAND - SINGEL



ART NR 70-71

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

HAVEHELLER - BELEGNINGSSTEIN - FORSTØTNINGSMURER - KANISTEIN

STIGER

i tre og aluminium

FLAGGSTENGER

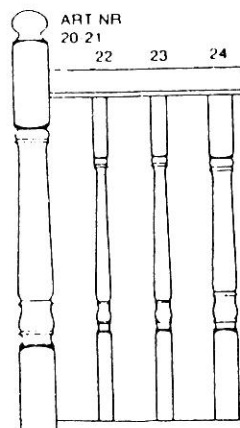
i tre, aluminium, glass-fiber. Disse kan monteres av oss.

FLAGG - VIMPLER

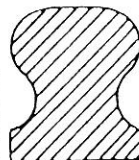
Dreide søyler

til utvendig og innvendig bruk.

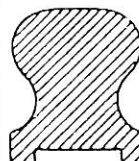
BÅTMASTER



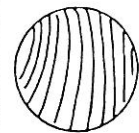
Profilerede håndreker i lam. furu



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



SE KARTET OVER GJØVIK

**NORSK MOTOR
VETERAN**

Tlf. 061/75 783 - Postboks 548, Hunn, 2801 Gjøvik

VINTERMARKED PÅ GJØVIK LØRDAG 7. MARS!

For første gang arrangeres nå et skikkelig innendørs delemarked i Norge for veteranbiler og motorsykler!

NORSK MOTORVETERAN inviterer til kjempemarked for veteranfolket i varme og hyggelige omgivelser.

Vi har 7000m² til disposisjon. Sentralt og lett å finne, med gode parkeringsmuligheter.

Markedet er åpent for publikum kl.08.00 - 17.00.

Selgere slipper inn fredag 6.3. kl. 18.00-22.00 og lørdag fra kl.06.00.

For å sikre deg en plass til VINTERMARKEDET må du bestille nå!

En salgsplass er ca. 15 m², med mulighet for flere sammenhengende plasser. Det er også mulig å kjøre inn noen biler/salgsvogner i hallen og ha utsalg fra bilen på attraktiv plass. Kontakt arrangør for nærmere opplysninger.

Siste påmeldingsfrist er lørdag 15. februar. Bekreftelse på påmelding sendes ut to uker før markedet.

Du melder deg på ved å bruke kupongen under. Forskuddsbetaling av plass. Ved overbooking blir pengene tilbakebetalt. Bestillingene noteres i den rekkefølge de mottas. Overnatting kan formidles. På baksiden av arket finner du et kart som viser hvor markedet er. **Selgere av bil/mc deler har fortrinnsrett til plassene!**

SKYND DEG, DET BLIR RIFT OM PLASSENE PÅ NORGES FØRSTE INNENDØRSMARKED!

AVGIFTER:

Selgere: Kr.: 300,- (15m²)
Besøkende: Kr.: 25,-
Fri entre for barn.

Enkel mat, kaffe, mineralvann og kioskvarer fås kjøpt på markedet.

NORSK MOTORVETERAN Postboks 548 Hunn 2800 GJØVIK Tlf.: 061-75783

Til NORSK MOTORVETERAN postboks 548 Hunn 2800 GJØVIK:

Navn:

Adresse:

Tlf.:

Jeg ønsker antall plasser: à kr. 300,-

Forskuddsbetales (sett x) ved:

POST postgirokonto: 0824 0545811

BANK bankkonto 2010.07.52280

SJEKK vedlegges

Jeg selger hovedsaklig:



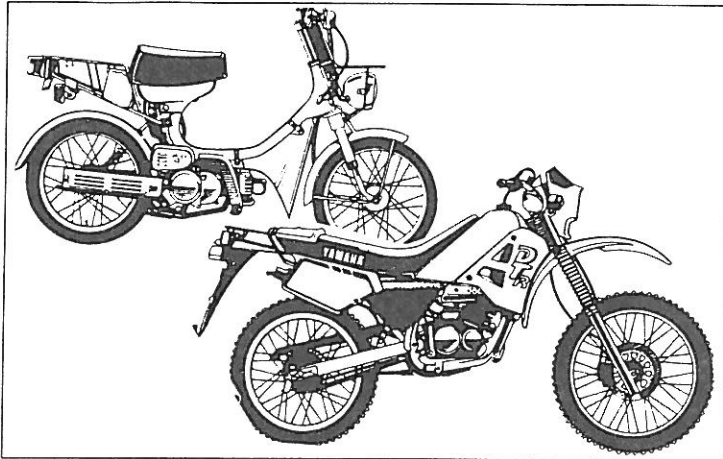
MOTORSYKKEI *Omsetning a/s*

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



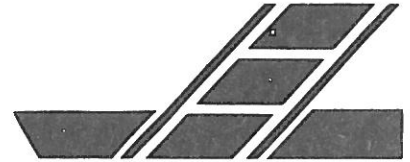
Motorsykler - Verksted - Deler - Utstyr - Service

Øvre Eikervei 6 - 3048 Drammen



Yamaha
har moped
for enhver
smak

YAMAHA



Kvalitet sparer penger

Bilforum

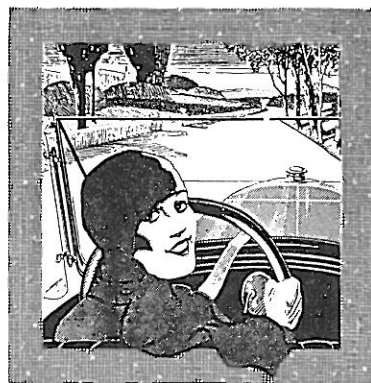
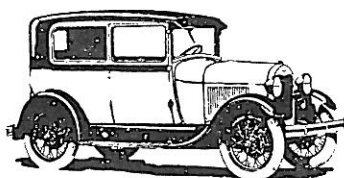
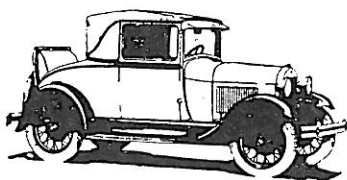
B · I · L · V · A · R · E · H · U · S · A · S



AUTORISERT FORD-FORHANDLER
SALG - SERVICE - DELER

Bj. Bjørnsonsgate 122, 3041 Drammen - Telefon (03) 81 27 80





STJÅLNE A-MODELLER FUNNET IGJEN I SETESDAL

Som det vil være kjent for de fleste innen veteranbilhobbyen ble undertegnede sommeren og høsten 90 (St. Hans helgen og natten til 9. sept.) frastjålet to Ford A-modeller.

Mange vil også vite at begge bilene er kommet tilrette.

Begge bilene hadde gått i "vinterdvale" i Valle/Bykle-området i Setesdal, og det var to fettere innen lastebilnæringen der borte som stod for "henting, lagring" og tilbakeføring.

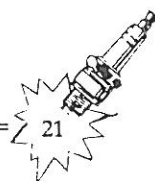
Det var planmessig og nitid etterforskning av både politi, undertegnede og ærlige og pålitelige venner som tilslutt ga resultater.

Saken er fortsatt i politiets hender og er ennå ikke ferdig etterforsket. Forklaringen fetterne har avgitt er både diffus og lite troverdig og derfor går saken videre. Det vil den også gjøre ad privat vei. Tipstelefoner og etterforskning brakte også for dagen ting som vi nok dessverre må si sjokkerte oss. At det innen klubbmiljøene finnes ganske mange personer som ikke er pålitelige skyldes vel at man ukritisk tar inn medlemmer uten å sjekke vandelen.

Lesere av dette innlegg kan selv gjøre sine iakttagelser og refleksjoner - det har vi gjort.

Hokksund, 1. desember 1991

Leif Rust



Få ut finger'n, gammer'n!

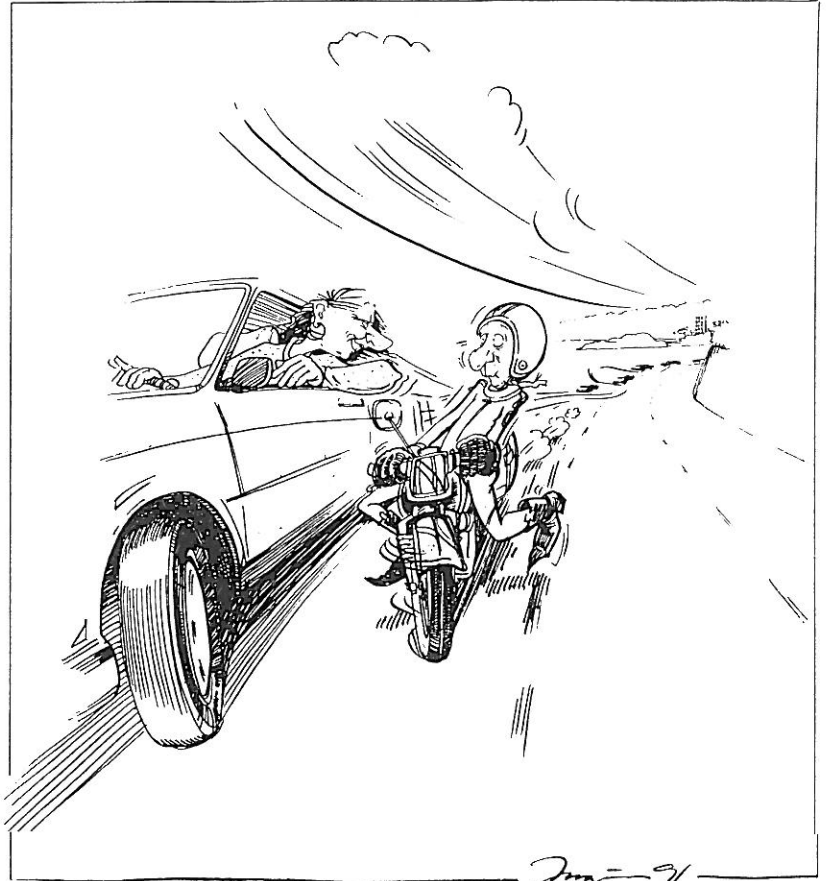
Det begynner allerede ved utkjøring på Billingstadsletta. Jeg skal hjem fra jobb og har det som alltid travelt. Jeg må handle før jeg henter småen hos dagamma og jeg er sent ute.

På Billingstadsletta er det jevn trafikk begge retninger. Er det klart den ene veien, kommer det en bil den andre og omvendt. Jeg har en annen bil foran meg, en skikkelig treiging. Der kunne han lett å kjørt ut, og der. Men han står. Må han ha klar bane helt til Sandvika før han tør kjøre, eller? Jeg trommer på rattet og nyrner anstrengt for å holde irritasjonen nede. Så blir det klart lang vei, og vi kjører ut.

Så er det rundkjøringen. Tullingen foran skjøner jo ikke at han godt kan kjøre selv om det befinner seg andre biler i rundkjøringen. Det gjelder jo bare å være litt rask, ikke sant? Jeg vrerger over til høyre for ham og hviner rundt hjørnet. Rekker det akkurat, selv om en bak meg må bremse litt.

Nå skal vi ut på E18, og det pleier ikke være noe problem. Bare det ikke er en pyse foran. Det er det. Han pusler seg ut i aksellerasjonsfeltet mens han blinker nervøst ut til venstre. De kommer fort på E18, og han foran meg tør ikke legge seg ut. Ikke så rart, med den farten han holder. Herregud, 40 i feltet er jo helt håpløst. Mannen mangler bare hatten, tenker jeg og synger ikke mer. Vi blir stående i enden av feltet begge to, til det er en stoor luke på motorveien og vi kan kjøre ut. Jeg vrerger snart forbi ham og gir en stygg grimase i det jeg passerer. Slike folk burde holde seg hjemme på gårdsplassen.

Etterhvert roer hjertet seg, og humøret kommer tilbake. Her går det unna. Jeg er snart fremme, og stanser i det første lyskrysset. En bil kommer opp på siden av meg. Føreren gir meg en stygg grimase og ler. Det er gammer'n igjen. Han roper ut gjennom nedrullet vindu: «Den der tjente du mye tid på, gitt!» Jeg håper det snart blir grønt.



Tekst: Eira Kjærnlie
Tegning: Ingun Bøe

Trykk- og belastningstabell for Viking ballongringer for personbiler.													Maks. belastning pr. dekk i kg.																			
Lufttrykk	Ballongdekk.												Dimensjon	Maks. belastning pr. dekk i kg.		Lufftrykk																
	4.25"			4.50"			4.75"			5.00"				5.25"			5.50"			6.00"			6.50"			7.00"			Reg.	H. D.	Reg.	H. D.
	17"	17"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"		18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"				
28 lbs.	240	280	300	320	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660	680	700	710	850	900	75	80				
30 "	260	300	320	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660	680	700	710	1050	1200	80	85					
32 "	280	320	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660	680	700	710	710	1350	1500	90	90					
34 "	300	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660	680	700	710	710	710	1500	1700	100	105					
36 "	320	360	380	410	430	440	420	440	460	480	490	500	530	560	570	610	600	650	680	660	710	770	770	2000	2000	110	120					
													Buss Ballong																			
													6.00 x 20	700		45																
													6.50 x 20	850		50																
													7.00 x 20	1000		55																
													7.50 x 20	1200		55																
													8.25 x 18	1300		60																
													8.25 x 20	1400		60																
													9.00 x 18	1500		65																
													9.75 x 18	1770		70																
													9.00 x 20	1600		65																
													9.75 x 20	1900		70																
													10.50 x 20	2200		75																
													Buss og lastebildekk																			
													190 x 20	1100		50																
													210 x 18	1150		50																
													210 x 20	1200		50																
													230 x 18	1300		50																
													230 x 20	1400		50																

De fremhevede tall angir den anbefalte maksimalbelastning for Regular dekk
De understrekte tall angir den anbefalte maks. belastning for Heavy duty dekk



OBS.! Det er av største viktighet for dekkets levetid, at trykk- og belastningstabellen nøie overholdes.





Til salgs: PLYMOUTH 1957. Henv. Fridgeir Normann Tlf. 03 821801

KJØPES:

Restaureringsobjekt, A-Ford el.lign., alt av interesse. Prisklasse 10-15.000.-

Henv.: Arild Dorholt, tlf. 03- 83 11 70 jobb- 03- 28 66 87 priv.

RABATTAVTALER


CHRISTOFFERSEN & BEKKEN A.S
 clutch & brems

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



**INGENIØR
FADUM**
MASKINFORRETNING A/S

A.s. Grønland Auto

Telf. 03-82 16 65

Buskerudveien 27 - 3024 Drammen

Bildeler og Rekvisita

En gros En detalj

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





Du har vel tenkt deg på
ÅRSFESTEN

Lørdag 22. februar 1992 ?

Sted: Ballklubbhuset, Øren (som sist)

Klokken 18.00 - 02.00

Etter siste årsfest sa mange: "Vi burde hatt årsfest flere ganger i året!"

Det skulle vel tilsi at det var vellykket, og vi i festkomiteen har ikke tenkt å lage det mindre ålreit denne gangen!

Prisen burde ikke skremme noen, kr. 100,-

Den lave prisen forutsetter at du tar med et smørbrødfat, men eller får du øl eller mineralvann samt kaffe til maten, dessuten kaffe og kaker senere på kvelden. Og -ikke minst- kjempefin dansemusikk ved "FARKAS" !!!

Det blir anledning til å kjøpe billig øl eller mineralvann. Vi skal også ha kjempelotteri!

Ta med deg GLAD-HUMØRET og DANSEFOTEN og KOM !!!!!

Bindende påmelding innen 8. februar 1992 til:

Tore Fridheim, Otilie Bies vei 13, 3027
 Drammen

Tlf. 03-87 10 57

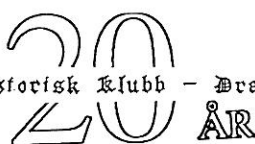
JA, vi/jeg kommer på festen,
 antall

Navn: _____

Adresse: _____

Tlf.: _____





Overraskelse, overraskelse:

Visste du at Staten kan være grei? Medgjørlig og vennlig, faktisk?

At den kan tenke bilkultur og bevaring og historie

— og ikke avgifter og pengesekk?

Sakset fra A-magasinet

Joda. Opptil flere bileiere kjører rundt i Norges land og er simpelthen fornøyde med store, stygge Staten. Felles for dem alle (ihvertfall nesten alle) er at de vekker oppsikt. Folk kikker på dem, peker, de nikker og smiler. For når Bjørn Bovim kommer glidende i sin knallrøde Jaguar XK 140, 1955-modell, er han en farveklatt i trafikkbildet. Folk liker gamle biler. Vi liker at noe bare er gammelt, vi verdsetter håndverket, utseendet, forskjellen.

Og nettopp derfor fikk Bjørn Bovim ta en lang sving utenom den største bilavgiften her til lands. Han kjører ingen bil, han kjører en «bevaringsverdig motorvogn», som det heter på statsprog. Det betyr — ifølge regelverket — at den er minst 30 år gammel. Men altså ingen veteranbil med trehjul og 6,5 hestekrefter, tvertimot kan Bjørn Bovim kjøre fletta av de fleste, hans panserhester er gamle, men stadig mange. Han er eier av et kjøretøy som er verdt å bevare for ettertiden — og aldersgrensen er altså satt til minimum 30. Så da Bovim kjøpte sin motorvogn fra England i 1985, slapp han billig unna. Bilen var dyr nok, joda, den er stadig en Jaugar, men han slapp å betale den såkalte engangsavgiften ved import. Og det er denne engangsavgiften som ellers knuser enhver drøm om billig bil fra utlandet. Istedenfor å betale titusener (basert på bilens vekt) slipper Bovim & Co. unna med 1/20 norske kroner. Hvis bilen handles i et EF/EFTA-land slipper man i tillegg toll, det er nesten så man må gni seg i øynene.

SLIK ER REGLENE

For de såkalte bevaringsverdige motorvogner over 30 år betales ved import til Norge en engangsavgift på 1720 kroner. I tillegg kommer toll, dvs. 5,3 prosent av fakturaverdien (det du betaler selger for bilen). Du må også betale moms, 20 prosent (av fakturaverdi, toll og fraktkostnader).

Ved kjøp i EF/EFTA-land slipper du toll-beløpet på 5,3 prosent, forutsatt at selger korrekt har utfyllt et EUR-skjema (dvs. varesertifikat).

Moms

Så her har man altså en gylende mulighet til å få kjøpt bil for en billig penge, en lekker og velholdt sportsvogn eller en staselig luksUSDoning? Nå-ja. For også i dette eventyret finnes endel troll, det er ofte slik. Et av dem heter moms, den må stadig betales (og utgjør som vanlig 20 prosent av det varen koster). Dessuten (og dette er nok enda viktigere): Du må like bil. Du må trives med å holde den vedlike, du bør kose deg med å lete etter bildere, følge med i bilblader, bruke tid på «den bevaringsverdige». For den er tross alt 30 år, det gjelder både motor og chassis. Og noe komplett delelager og serviceverksted finnes garantert ikke i nabolaget. En gammel bil er ikke noe man bare kan sette seg inn i, vri om nøkkel og tro at alt er greit.

Men det var nok nettopp det endel trodde i de hete årene midt på 80-tallet. Pengene satt løst, noen ville investere og høste gevinst, andre siklet etter en smerten, billig bil. Klimaet ble så usunt og importen så stor at hele regelverket sto for fall, det var jo ikke slik det var ment. Men så gikk altså luften ut av jappeballongen, problemet løste mer eller mindre seg selv. Idag er bare entusiastene igjen på arenaen. For eksempel de 550 medlemmene i Norsk Sportsvogn Klubb, de flikker og pusser og passer på sine klenodier. Det samme gjør storebrødrene i American Car Club Norway, roen har senket seg. I 1985–87 ble over 1000 gamle Amcar-biler hentet til Norge hvert år. Too much, of course.

Man må ikke igjennom noen stor norsk papirmølle før kjøp finner sted. Når du kommer med bilen til en norsk grensestasjon, utstedes et tollpass. Resterende saksbehandling finner så sted ved ditt lokale tollsted.

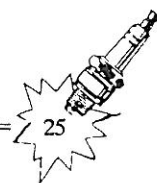
De forskjellige bilklubbene kan gi råd og vink ved kjøp av bil i utlandet. For eksempel anbefaler Norsk Sportsvogn Klubb å kjøpe bilen hos forhandlerne fordi disse kjenner landets eksportbestemmelser og i de fleste tilfeller selger bilen sammen med ferdig utfylte papirer.

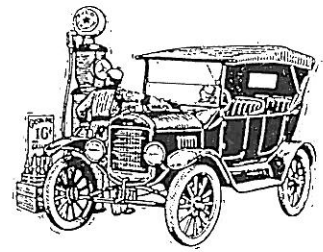
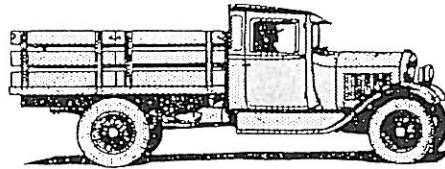
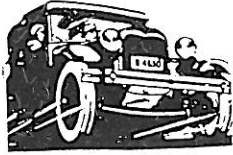
Venter på 1994

Og for virkelig å punkttere drømmen om en billigbil fra utlandet: Du får en gammel bil like billig i Norge. Kanskje enda billigere. Prisnivået har sunket, markedet er ikke overvettets stort. Det finnes adskillig flere kjøpere i bil-land som Tyskland, Italia og England, det er mange som vil kjæle med en gammel bil. Så idag opplever norske bilentusiaster at strømmen iblant går den andre veien; biler selges fra Norge til utlandet. Så vår import av gamle biler er for tiden på sparebluss. Men for den som finner sin drømmebil utenlands, er vår milde avgiftspolitikkk stadig god hjelp. Og opptil flere Amcar-fans sitter nå og venter på året 1994. For i 1964 dukket de første «muskelbilene» opp i USA; det klinger vakkert i gamle gutteører når Ford Mustang og Pontiac GTO nevnes. I 1994 kan altså de ivrigste hente sine 30-åringere «over there». Men noen tilbudsvarene blir de nok ikke — til tross for snille avgifter.

Heiler ikke blir de til-og-fra-jobb-biler. Ihvertfall ikke hvis man skal følge ordlyden i vognkortet. Der heter det at «bevaringsverdig motorvogn bare må benyttes ved spesielle anledninger som f.eks. motorhistoriske samlinger og løp — eller leilighetsvis når brukt ikke er til unødig fare eller ulempe for annen trafikk». Nå er «leilighetsvis» et romslig ord og overtredelser tilsvarende vanskelig å kontrollere, men mangt tyder på at 30-åringene står mye i egne garasjer. — Det er faktisk et problem for oss å parkere andre steder, sier Bjørn-Anders Haverstad, redaktør og sekretær i Norsk Sportsvogn Klubb. — Bilene vekker oppsikt, og dessverre klår folk for mye på dem. Barn vil gjerne kikke, men glemmer at sykkelstyrer ødelegger billakk, sier Haverstad. Som i tillegg har både «normal» bil og sykkel. For bevaringsverdige motorvogner er bare til stas.

Å





Velkommen til

EIKER MARKEDET

Lørdag 4. juli 1992

Vi åpner portene kl. 06.00

KJØP - SALG - BYTTE

Kjempestort DELE- og LOPPEMARKED med plass til tusen!

VETERANBILER - TRAKTORER - GÅRDSMOTORER - MC

Bensinpumper - gamle gjenstander - lopper - skilt m.m. Alt hva du måtte ha å selge. Velkommen skal du være. Vi spår det vil bli mange overraskelser, deler og ting som aldri før har vært frembudt for salg.

Her kan du gjøre årets funn!

Sted: Eiker Motorshop, Hokksund, Norge. Sentralt ved E-76 vis à vis Hokksund Flyplass.

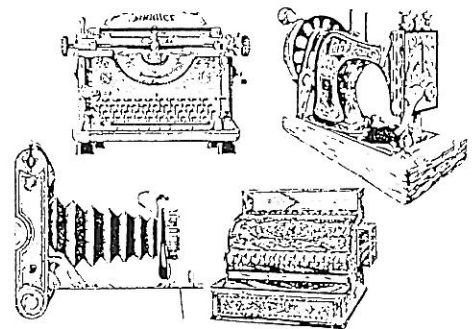
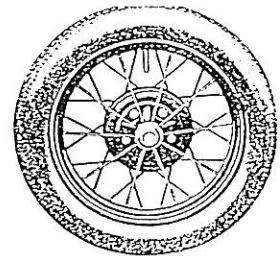
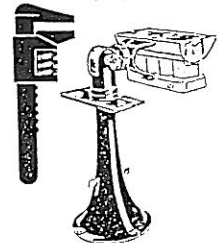
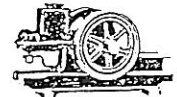
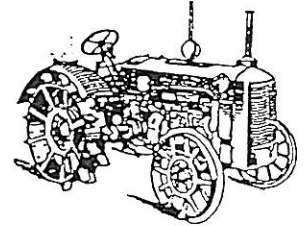
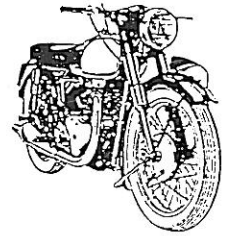
Dette blir midtsommerens høydepunkt. Ta med familie, venner og deler - her er plass nok.

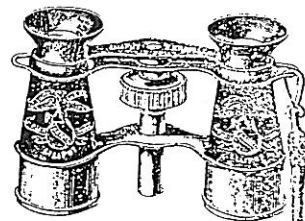
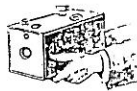
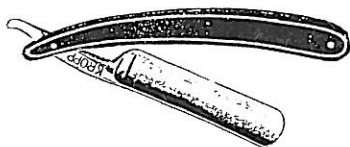
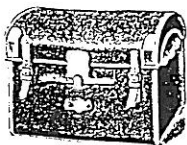
Norges største bilvarehus Eiker Motorshop har langåpent og legger frem for salg mengder fra sitt rikholdige sortiment.

Veteranbildekk og nye deler til Ford T og A blir selvfølgelig å få kjøpt. Ønsker du å forhåndsbestille disse, ring, skriv eller fax inn din ordre (se adresse, tlf.nr. og faxnr. på baksiden).

På området finner du også Øvre Eikers største kjøpesenter med kafeteria. 2 kiosker vil også være betjent hele dagen.

Egen plass for utstilling og salg av veteranbiler og motorsykler.





Ønsker du å campere eller bo på hotell har vi følgende tilbud:

Hokksund Båt & Camping m/hytter tlf. 03-75 42 42 (2 km)
Fiskum Camping m/hytter tlf. 03-75 06 22 (7 km)
I tillegg kan du campere gratis på vårt område.

Hotell/motell:

Hokksund Hotell i sentrum tlf. 03-75 11 77 (2 km)
Eikerstua Kafe/Motell, RV283 tlf. 03-75 18 30 (4 km)
Holth Pensjonat, Bråtebakken tlf. 03-75 10 20 (2 km)
Alle reservasjoner hotell og camping bestilles direkte.



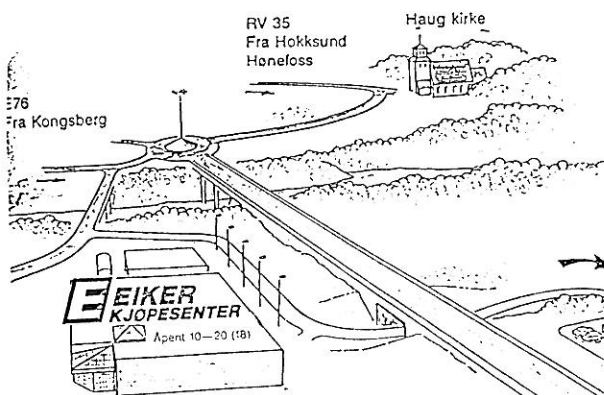
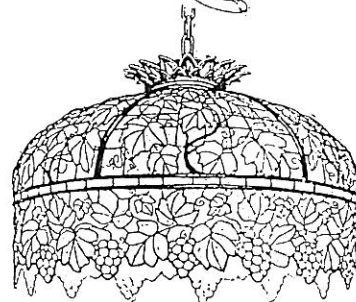
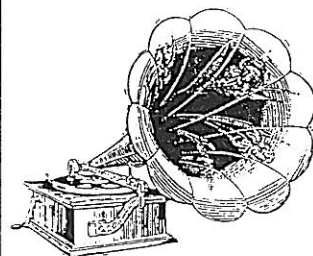
Av severdigheter vil vi fremheve Modum Blaafarveverk kjent i hele Norden for sine kobolt produkter og maleriutstillinger (12 km). Videre har vi den over 400 år gamle Fossesholm Herregård med sin fantastiske historie, veggmalerier m.m. (3 km).

Kommer du luftveien kan du med småfly lande på Hokksund Flyplass vis à vis. Kontakt får du på tlf. 03-75 19 44 eller via radio frekvens 122.175 eller Bjørn Åge Nilsen tlf.priv. 03-75 29 18, arb. 03-75 23 44 eller mobil 094-24317.

Arrangør: Eiker A Ford Club i samarbeid med Eiker Motorshop og Eiker kjøpesenter.

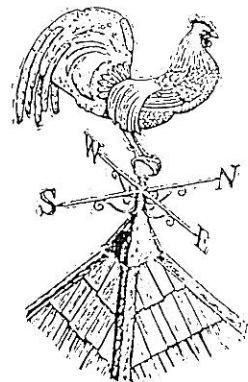
Kontaktperson: Leif Rust, Semsmoen, 3300 Hokksund, tlf.arb. 03-75 39 55, tlf. priv. 03-75 18 05, fax 03-75 44 95.

Plassleie:
kr 20,- for MC
kr 50,- for person- og varebiler
kr 100,- for lastebiler og campingbiler
kr 150,- for trailere og busser



Avstander fra:

Oslo	55 km	E18 - E76
Drammen	15 km	E76
Kongsberg	25 km	E76
Hønefoss	55 km	RV35



EIKER MARKEDET

Lørdag 4. JULI 1992

KJØP - SALG - BYTTE



TIL SALGS

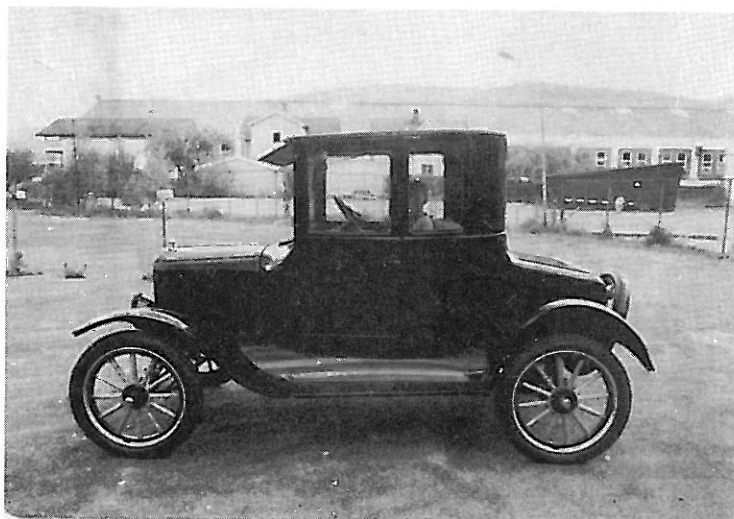
Kr. 55.000,-

1924 Ford T Coupe

(se bildet) □□□□□□□□□□

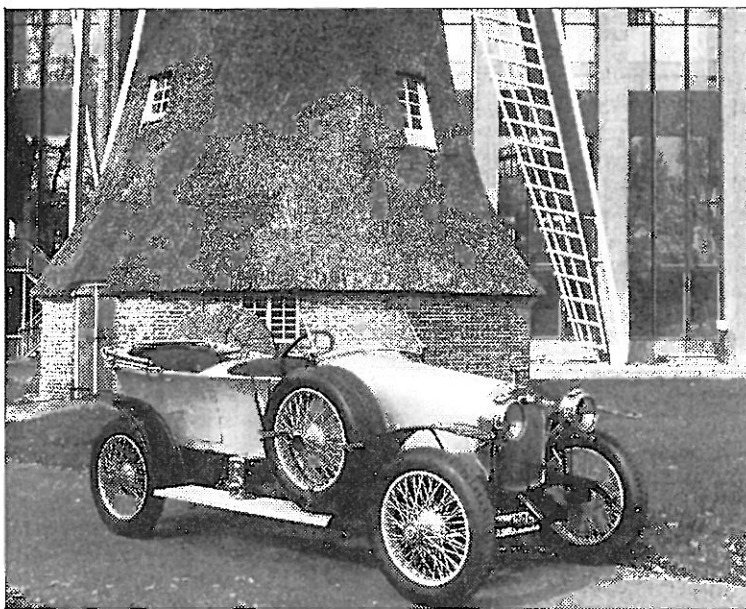
Henv. Asle Wang

Tlf. 03-83 01 12 privat



Nytt OM BIL

Audi type C "Alpen-sieger" 1911-modell



Dette er bilen som la grunnlaget for Audis renommé i bilsport. Mellom 1912 og 1914 vant type C det krevende østerrikske Alpin-rally tre ganger på rad, med August Horch (også det et bilnavn med sus over) ved rattet.

Bilen hadde 4-sylindret motor med 3.560 ccm slagvolum og største ytelse 40 hk. Toppfarten var 80 km/t, imponerende for sin tid.

Aftenposten 10. JANUAR

Nakne damer i brannbil

Trafikkpolitiet i byen Christchurch i New Zealand var torsdag på jakt etter en brannbil full av nakne damer, etter at flere bilister kvelden før meldte at de hadde observert bilen, rasende rundt i byens gater med hylende sirener og blinkende lys.

Byens brannvesen gjorde det umiddelbart klart at de ikke hadde noe med opptrinnet eller bilen å gjøre. Den må være privateid, erklærte brannvesenet. Ifølge en talsmann for politiet hørte bilen trolig til en lokal strippeklubb, som brukte den i reklameøyemed. Det var torsdag ikke mulig å oppspore den, sa han.

— Men vi holder oss klare i tilfelle den skulle dukke opp igjen, fastslo talsmannen

Redaksjonens kommentar:
Det kunne like gjerne vært i Bærum?

— Mamma, hva skjer når en bil er blitt så gammel at den ikke lenger kan kjøres med?

— Da kommer nok eieren snart og selger den til pappa.

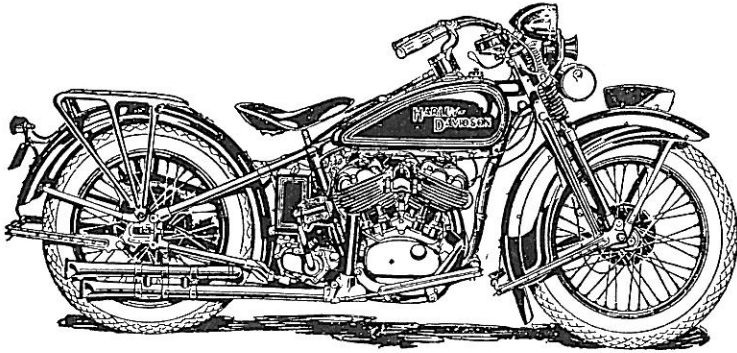
Har du husket å betale kontingenten?



HARLEY-DAVIDSON

MODELL

1 9 3 0

Modell 30—VS, 1200 cm.³.

I disse dager er de nye modeller av Harley-Davidson kommet hjem, og der er så mange forbedringer og forandringer, at sykkelen næsten ikke er til å kjenne igjen.

I år er der fire typer: Modell 30—VS, 1200 cm.³ 2-cyl., 86,97 × 101,60 mm. for solo- og sidevognkjøring. Modell 30—D, 750 cm.³ 2-cyl., 69,85 × 96,85 mm. Modell 30—C, 500 cm.³ 1-cyl., 78,50 × 101,60 mm. Modell 30—B, 350 cm.³ 1-cyl., 73,02 × 82,55 mm. De tre siste beregnet for solokjøring. Alle motorer har sideventiler og lett avtagbare Ricardo topplåk.

De største forandringer har «Biggen», modell 30—VS gjennomgått. Den har en helt ny motor, ca. 20 pct. kraftigere enn før, som utmerker sig ved en særlig stille gang. Smøringen skjer automatisk, i forhold til motorens fart, og en ledning fra oljepumpen fører smøring til forreste kjede. En morsom nyhet er en liten patent i lufthullet til veivkassen, hvorved stemplene danner et vacuum, som reduserer oljefortynningen og holder motoren renere. Som man vil erindre fra fjorårets mindre H—D modeller hadde disse en ny avtappingsanordning for oljen i veivkassen. Denne har vist sig så

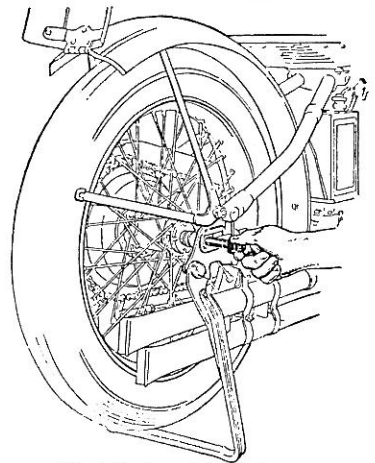
hensiktsmessig at man i år benytter den på alle modeller. Lett avtagbare og ombyttbare hjul er en viktig forbedring. Hjulene kan tas ut bare ved å løsne en mutter på for- eller bakakslen, og bakhjulet fjernes uten at kjede og bremseregulering røres. Hjulene på sykkel og sidevogn kan brukes om hverandre, så man ikke bare på en lettvin

måte kan utnytte gummien helt, men man kan også føre med sig et komplett reservehjul. Sidevognen er utstyrt med brems maken til sykkelens. Gummien er 27 × 4,00 kantråds ballong.

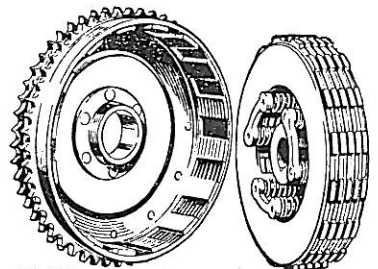
Koblingen på VS, D og C modellene har fått et større antall plater, og da fjærpresset derved har kunnet forminskes, er den i år bløtere og behageligere enn nogensinde.

Ved innføring av Duplex forkjede på alle modeller har fabrikken ydet et betydningsfullt bidrag til spørsmålet: kraftoverføring til gearkassen. Kjeden er helt innesluttet i en tett, lett avtagbar kasse, og hele spørsmålet er løst på en så grei og effektiv måte, at maskinen skulde kunne kjøre minst 10 000 km. før det skulde være nødvendig så meget som å stramme kjeden.

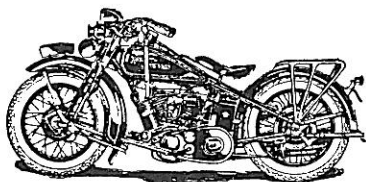
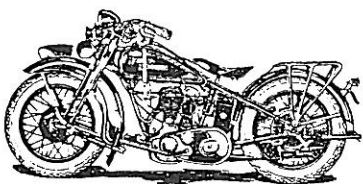
Både VS, D og C modellene har en ny, kraftig, stansesmidd og varmebehandlet forgaffel og en nykonstruert solid ramme av heltrukne stålrør. Som en særlig finesse kan nevnes at på D-modellen er rammen således konstruert at batteriet kan løftes rett op av batterikassen. Tankene, som er av sadeltypen, er kortere og bredere, og bidrar til sykkelens flotte utseende. Kjørestillingen er også forbedret. Istedenfor som før å sitte «på» sykkelen, sitter rytteren nu faktisk «i» den. Til tross for at sykkelen er blitt lavere, er veiklaringen allikevel den samme. Der er vanttett innkapslede, innvendig ekspanderende brem-

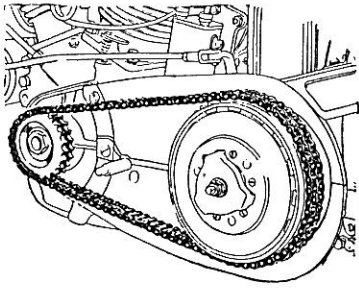


Hjulet tas lettvinnt ut.



Koblingen griper bløtt og jevnt.

30—D, 750 cm.³.30—C, 500 cm.³.30—B, 350 cm.³.



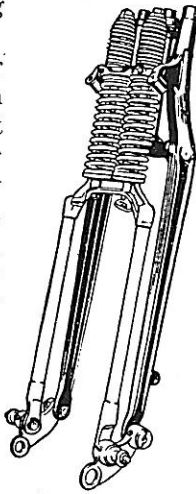
Bred kjede
på dobbelte tannhjul.

ser på for- og bakhjul.

Alle modeller er forsynt med en solid, innbygget lås, som låser gaffelen i skjev stilling, så sykkelens hverken kan kjøres eller trilles vekk av uvedkommende.

Forgaseren på alle modeller er forsynt med en selvtømmende luftrensere, som hindrer støv og smuss i å trenge inn i motoren og forårsake unødig slitasje.

De dobbelte lyskastere er bibeholdt. Ved hjelp av en liten hendig bryter på styret kan lyset fra begge lyskastere senkes, for ikke å blende møtende. Forøvrig er der store forbedringer i det elektri-

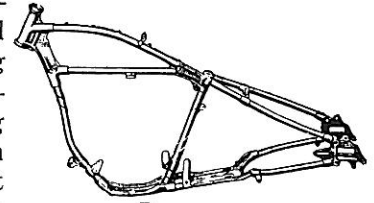


Forgaffelen.

ske anlegg. Dynamo gir ved langsom kjøring en større lade-strøm enn vanlig er tilfelle, og den er også utstyrt med et relé som avpasser lade-strømmen etter forbruket, således at dynamoens ladeevne stiger automatisk så snart lyset tendes.

Gummidimensjonen på modell D og C er $25 \times 4,00$ og på modell B $26 \times 3,30$ ballong.

Særlig bemerkelsesverdig er det komplette utstyr som er inkludert i prisen for Harley-Davidson motorsyklene: Dobbelte lyskastere, baklampe, parkeringslampe, elektrisk horn, ampéremeter, låsbare brytere for tending og lys, styredemper, bagasjebærer og forstativ, og på de 2-cylindrede modeller også speedometer.



Rammen.

Moderne trafikksignal i Oslo.



Det nye signalapparat på Brogate-hjørnet.

Vi bringer her et bilde fra Brogate-hjørnet — et av Oslos mest trafikerte gatehjørner. Den tidligere trafikk-konstabel har her hatt sin fulle hyre med å lede den veldig trafikk.

Nu har man imidlertid her fått anbragt et nytt signalapparat, oppfunnet av politikonstabel Hauge, som i høi grad har lettet ledelsen av

trafikken og som har virket til trafikantenes store tilfredshet.

Som man vil se av billedet sees apparatet godt i gaten. Det er meget raskt og greit å betjene. Foreløbig brukes det bare til kl. 18 — og er ute av funksjon om natten.



Fra redaktørens familiealbum



Min fars første Chevrolet



Opel Kadett 1938 på ferjetur på Vestlandet



Min mor, bestemor og far på tur med Oakland



Min Opel Kadett nyoppusset



Min onkel med Ford, bestefar i baksetet og mor på stigrinnet



Over fjellet i min Moskvich 1957

CLASSIC BIKE OWNERS CLUB
POSTBOKS 2392

5037 SOLHEIMSVIK

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk Klubb
Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN OG HALLINGDAL VETERANVOGNKLUBB

- * Ett års medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen koster for 1992 kr 150,-.
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl 1900. Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- * Hvis du bor i distriktet: Hemsedal - Geilo - Flå, kontakt Hallingdal Veteranvognklubb for nærmere opplysninger.
- * Medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen. eller Hallingdal Veteranvognklubb gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:

MOTORHISTORISK KLUBB
Postboks 2193 Strømsø

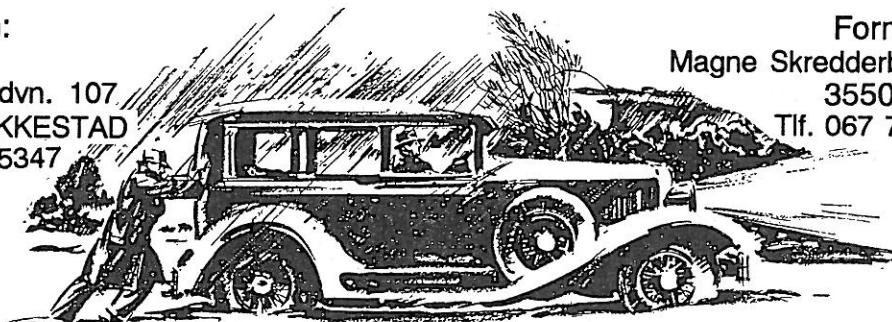
3003 DRAMMEN

Formann:
Alf Bryhn
Spikkestadvn. 107
3430 SPIKKESTAD
Tlf. 03 285347

HALLINGDAL VETERANVOGNKLUBB

Postboks 259
3550 GOL

Formann:
Magne Skredderberget
3550 GOL
Tlf. 067 75034



ORGAN FOR
MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN
OG HALLINGDAL VETERANVOGNKLUBB



UTKOMMER FEBRUAR, APRIL, JUNI, SEPTEMBER OG DESEMBER.