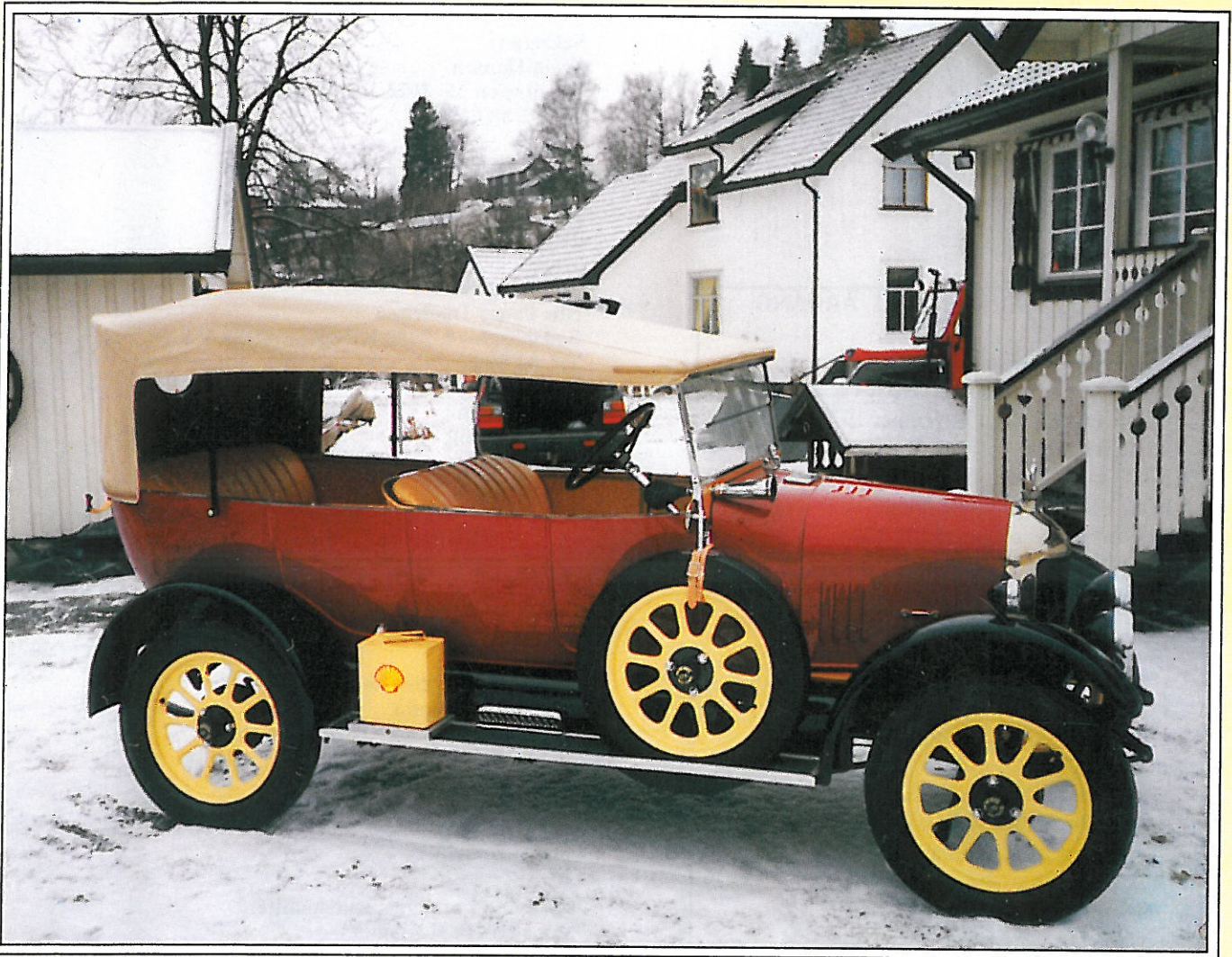


MOTORHISTORIKEREN

NR. 2 - 1994 - APRIL - 23. ÅRG.



ORGAN FOR

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen



MOTORHISTORISK KLUBB – DRAMMEN
Stiftet 18. oktober 1972 Tilsluttet LMK

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:
Per-Erik Carlson
N. Storgt. 28 E, 3015 DRAMMEN
Tlf. 32 83 10 26, Mobil 030 06121

Nestformann:
Tore Ødegaard
Nordbyeien 91, 3038 DRAMMEN
Tlf. 32 80 03 35

Sekretær:
Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90

Kasserer:
Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem:
Nils Petter Danielsen
Bedeusgt. 10, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 83 79

Styremedlem:
Arild Dorholt
Bjønndalslia 3, 3442 HYGGEN
Tlf. 31 28 66 87

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

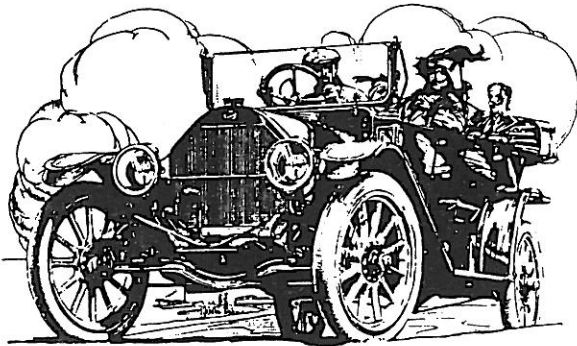
Formann i teknisk komite:
Fridgeir Normann
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 18 01 32 82 15 80

Formann i løpskomite:
Arild Dorholdt
Tlf. 31 28 66 87

Formann i arrangementskomité:
Jan Fredrik Hegmann
Barlindv., 3440 RØYKEN
Tlf. 31 28 41 53

Formann i festkomite:
Tore Fridheim
Otilie Biesvei 13, 3027 DRAMMEN
Tlf. 32 82 32 65

Materialforvalter:
Børre Døvik
Nedre Eiker Brannstasjon, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 32 87 66 80



MOTORHISTORIKEREN 22. ÅRGANG.

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

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

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

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

Motorhistorikeren utkommer med fem nummer i året.

Redaktører i denne perioden er:

- Geir Hanevold desember-93
- Ivar Engerud februar-94
- Per Langøy april-94
- Tor-Stein Hella juni-94
- Christian Christensen september-94

Forside og baksidebilde:
Morris Cowley 1926
Eier: Frode Holm

Redaktør av dette nummer har vært:
Per Langøy.

Formannen har ordet:



Apekattene

Jeg har nylig lest boken "Ett-minutt-sjefen og apekattene". Boken er ikke revolusjonerende, men forfatteren setter navn på problemer som er godt kjent for alle som er oppgitt over stadig å måtte overta andres oppgaver. Med *apekatt* mener forfatteren ikke et prosjekt eller et problem - apekatten er *det neste trekket* i et prosjekt eller problem. Overfører jeg dette til mitt verv som formann i MHK-Drammen, betyr dette at jeg ofte får apekatten på ryggen, ved at jeg ikke er flink nok til å sette andre i sving. Klubben vår er styrt av demokratiet, men det må være noen som samler trådene, slik at aktiviteter som koster penger er under kontroll. Disse "noen" er i vårt tilfelle et valgt styre og komiteer, som hverken har godtgjørelse for utgifter eller instruks for vervet. Enkelte ser på styret som godt lønna sjefer, som sitter der fordi de har fordeler av det. Jeg kan ikke se at jeg har noen fordel av å sitte i styret, utover gleden ved samarbeidet.

Det mangler ikke på forventninger og noen ganger krav fra medlemmene. Når medlemmer klager over dårlig program på møtene, lusne gevinster til utlodningen, eller manglende tur-opplegg, føler jeg at apekatten klamrer seg til ryggen min. Og der blir den sittende.

Det kreves innsats for å få gjennomført noe. Den som ønsker noe *mer* enn hva styret og komiteene kan make i sin fritid, må gjøre noe selv. Et styre er ikke til hinder for at andre, uten å bli bedt om det, kan ta i et tak. To-tre mann kan f.eks. gå sammen om å gjøre noe for klubben.

I vinter fremkom det et ønske fra salen om at klubben (les: styret) burde arrangere minst to turer på vårparten, en til flymuseet på Gardermoen og en til sporveismuseet i Oslo. Siden det var vanskelig å få noen andre til å ta seg av dette, havnet apekatten hos meg. Da tror alle at alt er gulle godt og at problemet er løst. Det er det jo for denne gangen, men ettersom for mange apekattener havner hos meg, resulterer dette i at jeg blir oppbrukt. Jeg har ikke noe i mot oppgaver, men jeg synes at flere kan trå til, og ikke bare kritisere og kreve.

Ja, jeg har løst oppgaven, det gjenstår bare at det kommer noen, slik at vi har forutsetninger for å si at turen kan bli vellykket. Primus motor (med beslutningsmyndighet) bak sporveismuseet er "frivillig" slik som oss. På grunn av 100-årsjubileet til Oslo Sporveier, måtte han konferere med arrangementskomiteen sin for å høre om datoen vår passet. Slikt tar tid.

Tur til Gardermoen blir det ikke, da de har fullt oppbrudd i forbindelse med flyttingen til Bodø. Vi er imidlertid velkomne til flystevnet den 12. juni. *Styret* akter ikke å arrangere fellestur dit, men dersom andre vil påta seg dette, er det flott!

Per-Erik Carlson

Gratis

Busstur

for medlemmer i MHK-Drammen,
til

Sporveismuseet i Oslo

Lørdag den 16. april 1994
Avreise fra Ungdomshuset klokken 1000
Tilbakereise etter avtale
Ingen påmelding, møt frem!

Styret

"Redaktøren" har ordet

Aller først må jeg få gratulere "oss" med et vel gjennomført OL på Lillehammer.

Som vi vet har jo Lillehamringene også klart å dra igang andre interessante ting opp i gjennom årene, som bl.a. bilmuseum og alt på Hunderfossen.

Vel, nå er jo vinteren på hell og mange av oss har vel startet på jobben med å grave frem klenodiene. Med de snømengder vi har hatt i vinter, kan dette bli litt av en jobb for enkelte.

Men, løpssesongen nærmer seg raskt, så vi har jo noe å se frem til. Til alt overmål, ser det jo ut til å bli enda flere løp å velge mellom. Det er jo så en "knappt kan andast".

Som redaktør for første gang, er jeg litt forundret over hvor lite som kommer av bilder og artikler fra medlemmene. Det er helt sikkert veldig mange som sitter inne med en masse artige historier og/eller bilder som uten problem kunne vært med i bladet vårt. Husk at bildene kun lånes i forbindelse med trykkingen og returneres eieren uten skader etterpå. Det er ikke nødvendig å lage noe fantastisk fint oppsett (det gjør red. og trykker). Et enkelt håndskrevet brevark holder i massevis.

Det hviler kanskje også et ansvar på oss som er redaktører for å få "dratt frem" noe av det som vi får nyss om.

Min oppfordring til alle i klubben(og andre lesere av bladet):

SEND INN ALT SOM KAN VÆRE AV INTERESSE I FORBINDELSE MED VÅR HOBBY!!!



Redaktør for neste
MOTORHISTORIKER
er: Tor-Stein Hella
Ringveien 37
1370 ASKER
Tlf. 66 79 01 34
SEND INN STOFF FØR
17. MAI 1994.



Det finnes hyggelige folk, iblant, som er positive til vår hobby selv om deres interesse ikke er til stede. Her om dagen traff jeg en av denne kategori og han var i besittelse av en gammel "veibok". Den ville han overrekke meg fordi han mente den hørte hjemme hos en med interesse for gamle kjøretøyer. Det viste seg å være KNA's RUTEBOK 1920. denne var full av artig lesestoff og gamle autentiske annonser. I dette nummeret av Motorhistorikeren vil dere finne litt av hvert som er sakset ut av denne boken.

Til slutt vil jeg ønske alle lykke til med vårens oppstart og håper dere får en fin og opplevelsrik løpssesong.

Per L.

VÅRSJEKKEN - 94

**Teknisk komite inviterer til vårsjekk
på NAF teststasjon, Ing rydbergsgt.
Åssiden i Drammen 3. mai kl.18.00.**

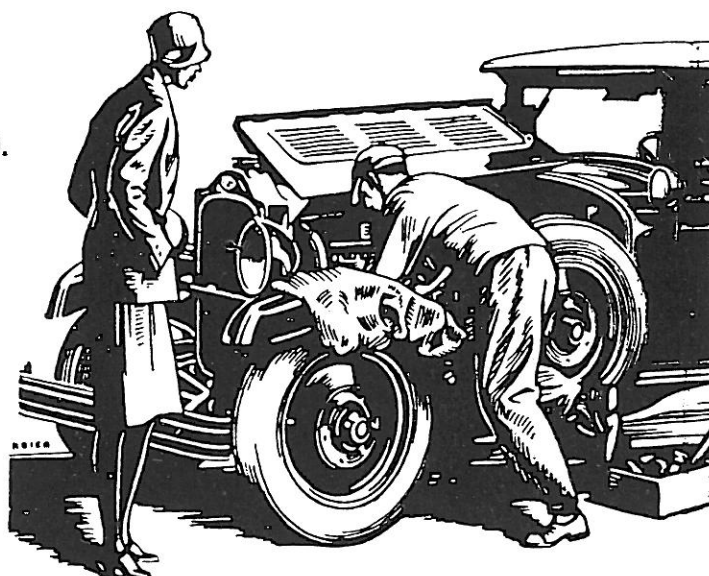
Her har medlemmene en utmerket sjanse til å få sjekket sine gamle kjøretøy og få takst med henblikk på LMK-forsikring.

Ring gjerne Fridgeir Normann,
tlf. 32 82 15 80.

Det er greit å vite hvor mange som kommer.

Husk å ta med bilder av kjøretøyet hvis det jelder forsikringen.

VEL MØTT, VI SÈES.

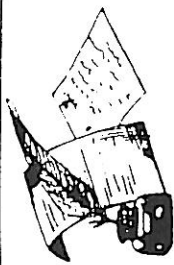


75 år

Racerbil-fører og paraply-skytter
Oddvar Fogstad
Gratulerer med 75 årsdagen den 6/2 -94.



FRA
STYRETS
PROTOKOLLER...



MHK - MEDLEMSMØTE 3.2.1994

- Lederen ønsket vel møtt til 65 fremmøtte. Derav var det 2 som var her for første gang.
- * Frode Holm kan skaffe hovedstrømsbryter til kr 201,- og brannslukningsapparat ABE 2kg til kr 228,- (inkl mva). Fra salen mentes det at dette kunne skaffes rimeligere fra andre steder. Viktig er også Amp for bryteren. Saken undersøkes til neste møte.
 - * Landsmøtet i LMK. Det foreligger forslag til Landsmøtet om at arrangører av Norgesløpet skal tildeles økonomisk støtte på kr 50.000,-. Her ble det noe diskusjon. MHK's delegater på Landsmøtet, Tore Ødegaard og Tom Becker, bes fremlagt medlemsmøtet's mening: Ikke sponsing av arrangører, men dekke evt underskudd.
 - * Tønsberg Automobalklubb har 70 års jubileum, og inviterer til løp (5xK open) 12.6., løpemarked 13.8. og jubileumsutstilling i Messehallen 24.-25.9.1994.
 - * Ostfold Veterinærknubb inviterer til vårmarked 23.4.1994 i Råde.
 - * Drammensløpet 28.5.1994. Pga parkdaggene, er start og mål lagt til Museumsparken.
 - * NAF jubilerer og vi er forespurt om å stille med biler på Bragernes torv 4.6.1994. Detaljer om arrangementet kommer senere.
 - * Sparelandsløpet 11.6.1994.
 - * Postløpet 18.6.1994.
 - * Krodernløpet 25.6.1994.
 - * Det er ikke kommet forslag fra medlemmene om utforming av plakett til Drammensløpet. Arild hadde således laget noen skisser selv. Sirkel med underhengende kvadrat ble valgt.
 - * Fridgeir opplyste at vårsjekken blir på NAF teststasjon primo mai. Dato kommer senere.
 - * Aprilmøtet blir auksjons-/byttemøte.
 - * Det ble luftet forslag om fellesturer til Flymuseet og/eller Sporveismuseet. Styret v/tur- og festkomiteen jobber med saken til neste møte.
 - * Under kaffeauseen sirkulerte påmeldingslisten til Årsfesten 12.3.1994. Det blir fest, og det er plass til mange flere.
 - * Tom Laugerud opplyste at MHK er opptatt som 7. medlem i samarbeidet om Swapmeetet på Spareland. Arrangementet finner sted søndag 1.mai. Program/vaktlister foreligger på neste møte.
 - * Uddevalla-marknad er 26.3.1994. Frode Holm etterlyste fellesreise.
 - * Etter loddtrekningen ble det noe prat om underholdning på møtene. Det kom forlydener fra salen om at møtene var for korte og at de manglet noe innhold. Styret arbeider med saken foran neste medlemsmøte.
 - * Så var det medlemmenes 5-minutt.
 - * Stafettpinnen er mottatt av Harald Johansen.
- Møtet hevet kl 21.10.

Svein Hansen (sekretær)

MHK - MEDLEMSMØTE 3.3.1994

- Formann ønsket alle velkomne og åpnet møte kl. 1930. Det var 1 ny mann i salen; Knut Frogner, eier av en Chevrolet 1952.
- * Tore Ødegaard holdt et langt og interessant foredrag om dekk og dekk-dimensionsjoner opp igjennom tidene. Fra ballongdekkene og opp til dagens serie. Ola Hegseth hadde ringt Tore og bedt han si at det kreves original hjulutrustning for å få LMK-forsikring.
 - * Så var det kaffe pause med loddalg.
 - * Formann tok opp igjen det med riktig hjulutrustning og at det må foreligge dokumentasjon fra bilprodusenten om det brukes andre typer og dimensjoner.
 - * De som nå har forfall på LMK-forsikring.
 - * Hovedstrømsbryter, mangel kan i verste fall medføre avbrotting ved skadeoppgjør.
 - * Alf etterlyste tilbakemelding om LMK støtte til Norgesløp, i korte trekk ble det avtalt kr 25.000,- i støtte i år. Dette var ingen permanent ordning.
 - * Norgesløpet i 1995 skal arrangeres i Lillehammer.
 - * Vi har fått tilbud om å leie lokaler på "Stoperiet", prisen var ikke klarlagt og vi venter tilbakemelding fra sårdeieren. Stemningen var noe kjellig til at vi skulle bruke så mye penger på dette. Alf har sjekket med kulturstyret i Drammen kommune om leie av motelokalet i nabobygget for en ekstra treff/motekveld i ukka, dette kunne enkelt la seg ordne og det ville koste kr. 100,- pr. kveld inklusiv vask. Det ble foreslått at klubben skulle annonsere etter lokale, innenfor Drammen politidistrikt. Per Langoy foreslo at det skulle velges et "husstyre". Alf tok jobben. Ellers oppfordret Per til å følge opp fjorårets ukemøter på Hokksund camping.
 - * Det ble ikke noe av den planlagte turen til flymuseet på Gardemoen, dette pga. at det var stengt og antageligvis ikke vil bli åpnet igjen.
 - * Det arrangeres tur til Sporveismuseet lørdag 16. april, det går buss ifra motelokalene kl. 11.00. Turen er gratis.
 - * NAF's arrangement den 4. juni er flyttet til den 28. mai og det vil bli et samarbeid i forb. med Drammensløpet.
 - * Medlemmenes 5-minutt ble holdt og det var noen som forsøkte å kjope/selge noe, men det var ingen umiddelbar respons.
 - * Alf tok opp tråden fra ifjor om et besøk til Lotberg i Karlstad i juni; Alf er kontaktperson.
 - * Swap meet'n på Spareland 1. mai er i fig Alf godt i gjenge.
 - * Klubben har fått invitasjon til å delta på Automania på Sjølyst den 28. april - 1. mai. Formann har opplysninger.
 - * På Årsmøte i LMK ble alle gjenvalgt.
 - * Neste møte er byttemøte/auksjonsmøte, ta med "godsakene". Møtet ble hevet ca kl. 22.00.

Arild Dorholt

Medlemsmøte 3/3 -94



Tore Ødegård informerer om dekk og riktig dekkvalg for våre gamle kjøretøyer

Det er utrolig hvor kaffetørste vi blir av å sitte å høre på et foredrag.
Øyvind passer krana.



Trekningen er i gang. mange fine gevinster.
(Red. vant både vaske og skyllemiddel. Om det var et hint eller ikke, vet ikke jeg)

ALFA ROMEO MUSEO

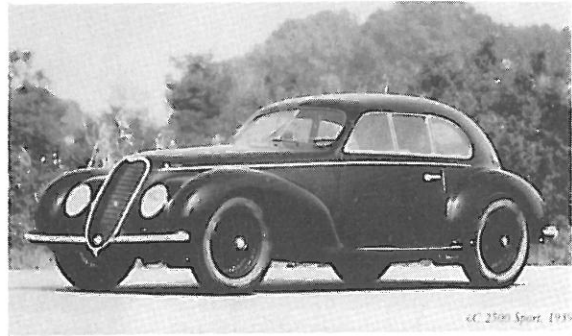


I forbindelse med en tur i embetets medfør, var jeg i høst noen dager i Italia. Vi som driver med motorhistorie vet at italienerne alltid har vært dyktige ingeniører med en teknisk kreativitet som overgår ingeniører i mange andre land. Mange av de tekniske finesser som vi har i våre moderne biler i dag ble designet og til en viss grad brukt i biler som vi i dag kaller veteranbiler.

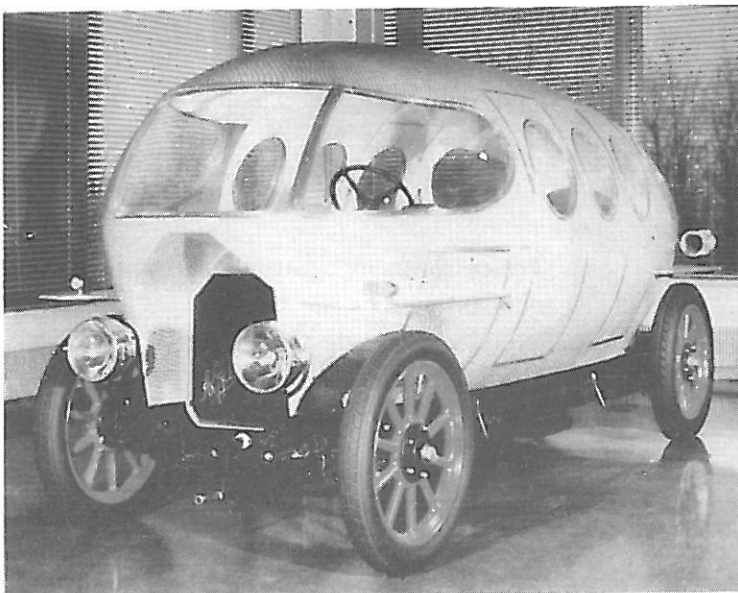
Også på karosserisiden har italienerne alltid vært langt fremme med bl. a. Pininfarini og Bertone for å nevne de største. De var tidlig ute med aerodynamiske karosseri, for ikke å glemme alle kileformede biler som ble designet i 50- årene. Mange av disse ble ikke bygget prototyper av før på 60-tallet og enda færre ble satt i produksjon. Mange andre bilprodusenter har etterhvert benyttet seg av italienske designere for å få hjelp til en ny sporty modell eller en siste finish på en allerede designet modell.

Som mange andre bilgærne har jeg vanskelig for å skjule min interesse. Dette oppdaget selvfølgelig en av leverandørene vi besøkte. Og for dere som kjenner til italienerne, så er vet dere at de gjør alt de kan for at en skal være tilfreds som deres gjest.

Likevel var overraskelsen stor da vi ble tatt med til Alfa Romeos fabrikkområdet i nærheten av Milano, for å ta en titt på fabrikkens eget museum. Der har de samlet en rekke bilmodeller og prototyper som har vært designet opp gjennom tidene.



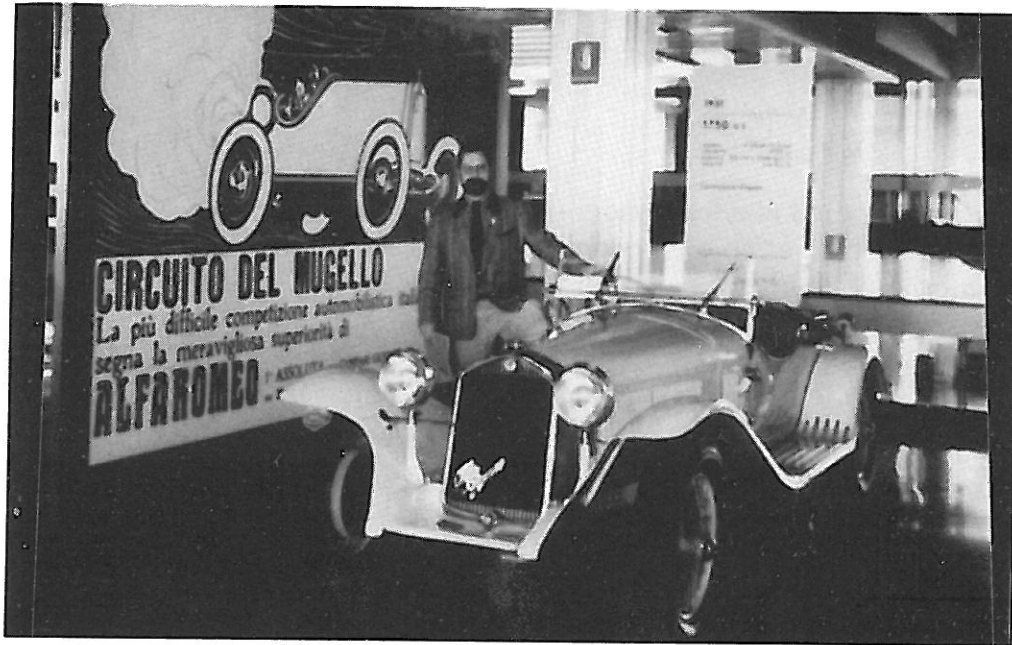
Det begynte med Daracq og ble i 1910 Anonima Lombarda Fabbrica di Automobili (ALFA) etter at Daracq "forduftet".



Allerede i 1914 var de ute med et aerodynamisk karosseri i børstet aluminium. Ikke akkurat noen skjønnhet, med et ærlig forsøk. Bilen så mildest talt ut som et EGG med hjul.

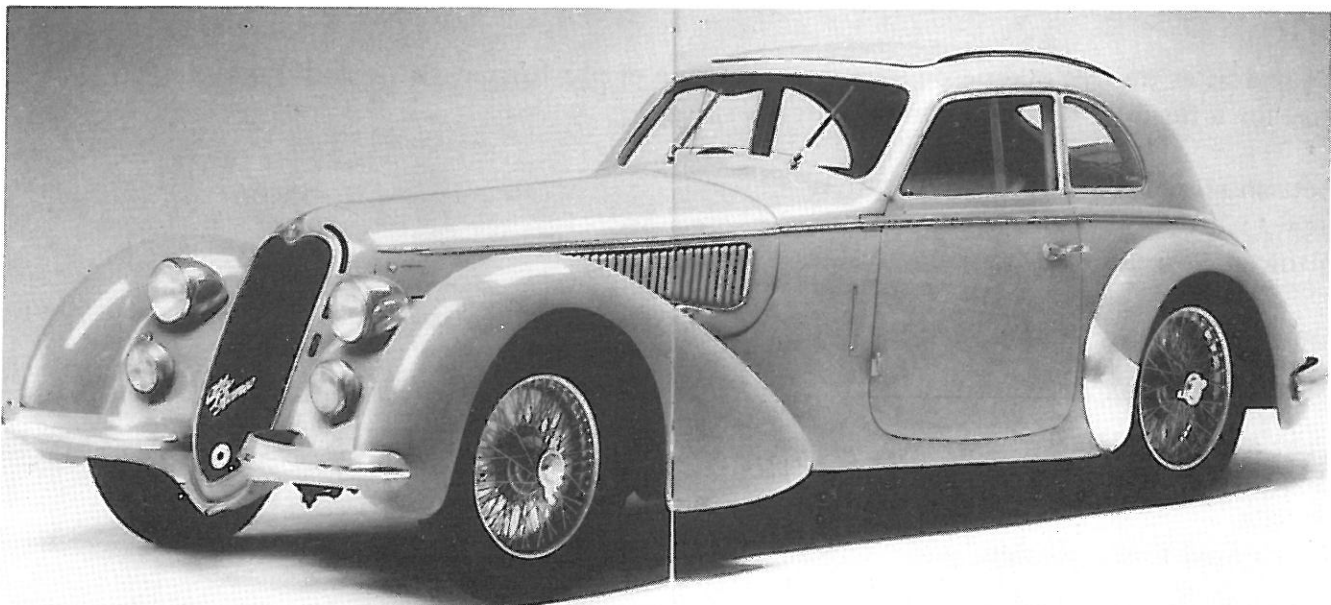
I 1920 tok Nicola Romeo over fabrikk og omdannet denne til en "moderne automobilfabrikk", med stor suksess. Dette resulterte at hans navn ble lagt til ALFA. ALFA ROMEO var dermed født. Vel jeg har ikke tenkt å skrive hele historien om Alfa Romeo. Det får jeg overlate til noen som har bedre kunnskaper.

Museet hadde også utstilt flere løpsbiler fra 20-tallet opp til i dag. Blant annet var det utstilt en "bimotore". Dette var/er en løpsbil med to motorer, en foran og en bak med synkronisering og drift på bakhjulene. Topp hastighet langt over 200 km/ t. Det var fort det, i 30-årene.



Min favorittbil blant alle skjønnhetene er og blir 1931 1750 GS. Dette er en to seter åpen bil med 6 cyl. rekkemotor og to overliggende kamaksler (topphastighet på 170 km/t).

Museet er åpent for publikum, men et besøk må avtales med fabrikken på forhånd . Vanlig åpningstid: 09.30-12.30 og 14.30-16.30. Det virker kanskje komplisert, men er virkelig vert "bryderiet".



Vi ser på:

HVORDAN ENKELT "TREKKE OPP" EN EIKEFELG.



De fleste som har biler med eikefelger som ikke har vært tatt godt nok vare på opp gjennom tidene, har problemer med at enkelte eiker mere kan betegnes som en streng enn en eike. Mange av de Amerikanske bilene har eiker som er naglet eller sveiset fast til felgen. For oss som har Engelske biler, er felgen ofte bygget opp på samme måte som en sykkel felg. Fordelen med disse felgene er at det er rimelig lett å skifte eiker. Det vil si, å skifte en og en eike kan være en nokså komplisert oppgave. For enkelte felger sågar umulig. Det jeg her har tenkt å gi noen tips om, er å skifte eiker på hele felgen.

Som med de fleste andre operasjoner, er det også her viktig at utgangspunktet er riktig. Bruk derfor en "god" felg som mal.

Dersom mulig bør du demontere hjulnavet på det ene forhjulet og skru dette fast midt på ei stabil plate som er stor nok til at felgen ikke stikker utenfor. Nå kan du montere den "gode" felgen på hjulnavet med sentermutteren (på vanlig måte). Påse at felgen ligger riktig mot konen på hjulnavet og at felgringen ligger nedtil plata. Dette må være riktig. Fest så tre styreklosser for felgringen, til plata jevnt fordelt rundt utsiden av felgringen.

Du har nå laget deg en jigg for montering av felgen.

Legg så den dårlige felgen opp i jiggen. Mer nøyaktige punkt på felgring-plate og senterring-plate. Dette er viktig for at eikene skal kunne monteres riktig i forhold til hverandre.

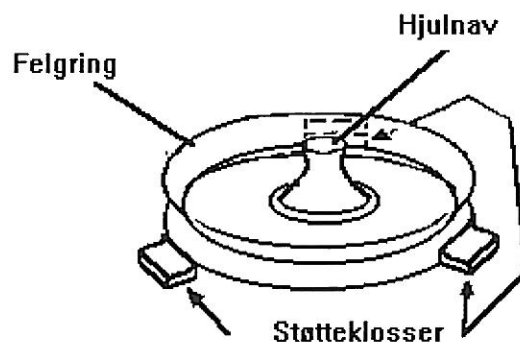
Løft ut felgen og fjern alle eikene.

Grovmonter de nye eikene og skru inn mutrene et par turner. Bruk den "gode" felgen som mal for å forsikre deg at eikene monteres riktig.

Sett så felgen i jiggen og påse at den ligger riktig i forhold til de merkede punktene (beskrevet over).

Dra til mutrene slik at felgen ligger stabilt i jiggen.

Prøv å stemme eikene ved å slå på dem til du har omenternt samme tone på alle.
Sjekk med tonen på den "gode" felgen.



Neida du er ikke ferdig ennå.

Ta felgen ut av jiggen og monter den på det ene bakhjulet (som du lar være oppjekket). Drei på hjulet og mål kastet på felgen. dette kan lettest utføres ved å feste en tvinge til fjærbladene og la den ligge helt inntil ytterringsen på felgen. Denne vil nå skrape inntil felgen der den har kast på seg.

Du justerer dette ved å stramme eikene. Men pass på! Ikke for mye av gangen og sjekk hele tiden felgen ved å dreie på den og å stemme eikene. du finner lett ut etterhvert hvilke eiker du må stramme/slakke for å få felgen rett.

Min erfaring er at denne måten å trekke opp en felg på både er god og billig.

En ny felg kan koste bortimot 3000 kr.

Min utgift for to felger med tilsammen 96 eiker bestilt og sendt fra England, var 1500 kr.

Videre kan jeg opplyse om at det finnes to typer eiker hvorav den første er den billigste



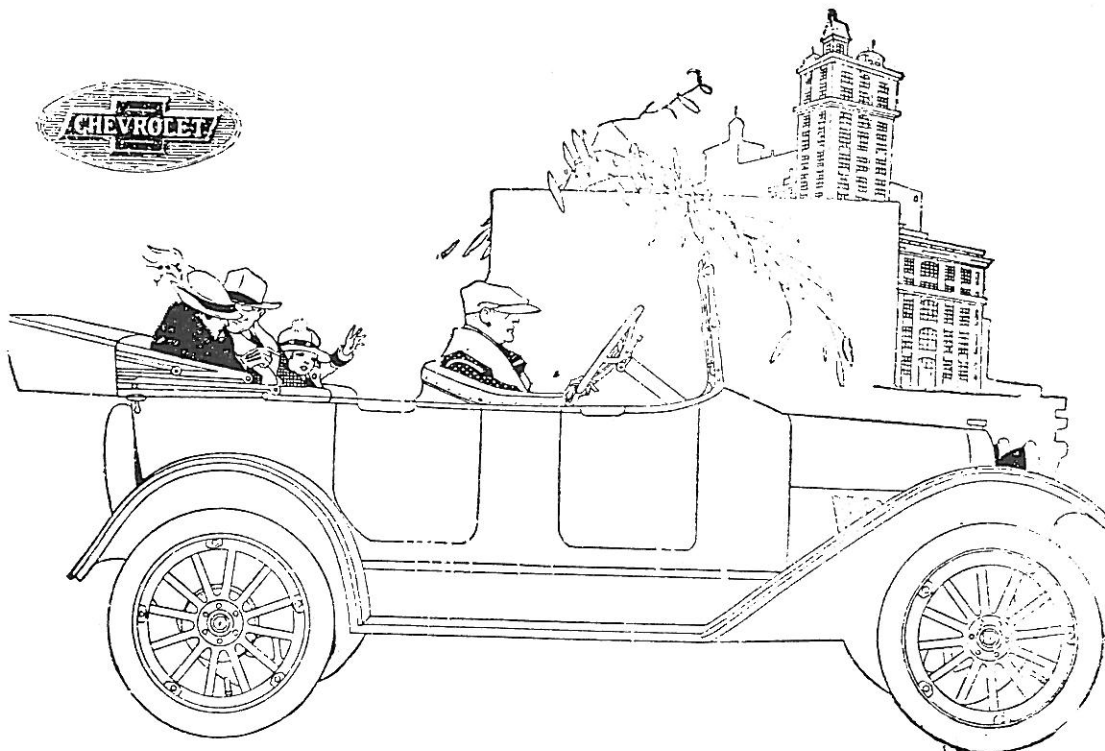
1: Jevn diameter over hele lengden

2: Øket diameter mot endene av eiken.

La deg heller ikke lure av at eikene er tynnere på midten p.g.a. rust. Det er stor mulighet for at de skal være slik.

Lykke til.

Red.



„Chevrolet“ Automobiler.

GARASJE RUNDE 1



Vi skal denne gangen stikke en snartur innom en av våre kjente medlemmer, Kjell Øsegård. Han har for tiden tre større prosjekter på gang. 1: trekking av Buick Special serie 40 -37 mod. 2: restaurering av Plymouth PD -33 mod , 3: ankomst av ny arving.

Av naturlige årsaker var det kun de to førstnevnte det var anledning å ta i øyensyn. Det kan vel også legges til at det sannsynligvis er p.g.a. pkt.3 at Kjell har det travelt med å få Buicken ferdig innvendig før løpssesongen starter.



Kjell og Kristoffer godt i gang med Plymouthen.

Vi kan såvidt skimte Buicken til høyre.

Karrosseriet til Plymouthen ferdig renset og sandblåst. Her gjenstår det noen timer med sveising



Trekking av seter er litt av en jobb som må utføres ordentlig, påpeker Kjell.

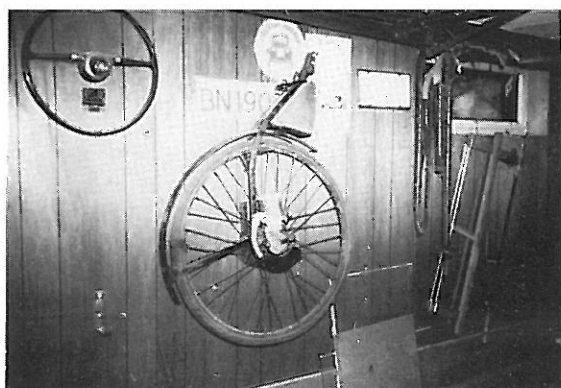


GARASJE RUNDE 2



Chr. Christiansen er en mann som har mye rart i sin "hule" og garasje(r). Han har bl.a. en av de to Buick 56C 1932 som er på veien i klubben vår. Hvem den andre er får være spørsmålskonkurransen til neste nummer. Vinneren får gratis spasertur i Drammens park.

Etter noen år på fire bukker, er Chevrolet'n fortsatt under restaurering. Christian har kjøpt inn mye nytt og hadde en respektabel overvekt på flyet hjem fra Statene her forleden. Det skulle jo bare mangle etter tre dager på et av verdens største markeder.



Et OWA-hjul. Hvor mange er det som fortsatt eksisterer av dette hjelpemiddel for den kondisjonerte syklist?

Dette eksemplaret har vært i Christians familie siden han var "guttunge".

Mye rart i "hula" til Christian. Her med motorblokka til Chevrolet'n.



MOTOR **SHELL** OIL
As Good as Shell Petrol

Møte med en legende i Norsk motorhistorie.

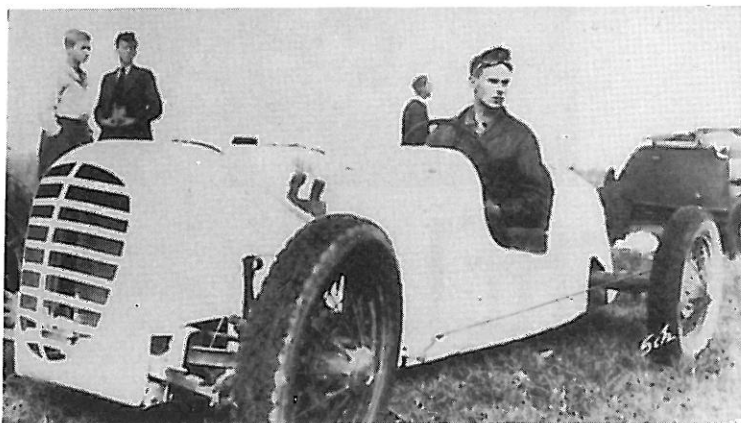
Hver høst prøver jeg å få tid til å dra til markedet på Biri. Jeg vil tørre å påstå at det er noe av det beste vi har i Norge, hva angår markeder. Stort sett pent vær og en masse folk fra hele det sørlige Norge (for en nordlending er dette alt fra Trøndelag og sørover). Markedene på østlandet er vel og bra, men på Biri treffer du folk fra Trøndelag, Nordvestlandet og sågar fra midtre Sverige. Det beste ved det hele er at veldig mange kommer med sine "gromme" kjøretøyer. De fleste av disse ser vi sjelden her nede på østlandet.

Nå sist høst stilte jeg med Ford'n på Biri og traff mange hyggelige mennesker. Det er ikke så mange Forder av type Y eller Junior å se på løp eller markeder. Men det er veldig mange som har hatt en onkel eller bestefar som har hatt en Junior og derfor har mange gode minner om ferier og søndagsturer. Etter hvert gikk praten livlig rundt Ford'n og jeg må innrømme at jeg var ikke lite stolt av å være eieren.

Jeg la etter vært merke til en person som tydeligvis hadde mere peiling enn de fleste andre. Mannen var, jeg vil si, i sin beste alder og det kom frem etterhvert at han hadde jobbet med Ford siden midt i 30-tallet. Det manglet derfor ikke på kunnskaper om biltypen, spesielt alt mekanisk.

Siden jeg var på jakt etter en kyndig person til overhaling av motoren til Singer'n, forsto jeg at "her er kanskje muligheten". Og riktig, ingen problemer med det. Jeg fikk navn og telefon nr. Det var noe kjent ved navnet og senere på dagen traff jeg Martin Fælla (som vet så mye), og fikk vite mere om hvem vedkommende var (er).

Hvem er han så. Jo, **Greger Strøm** en av våre første "racing-kjørere" og hadde ansvaret for motorene i bilene til Trond Schea (inntil Ford selv tok over og det ikke gikk så bra



Det mest avanserte innen temaet norsk "hemsløjd", bilen som Greger Strøm bygde og som ble kjørt i race av Jac Stousland og som nå eies i gjenno/restaurert stand av Jack Stenslet.

lengre). En beskjeden kar med kunnskaper og opplevelser rundt bil og bilsport i Norge, som veldig få kan overgå. Etter hvert som overhalingen skred frem og vi ble bedre kjent, fikk jeg høre flere artige historier fra gamle "bilnorge". Det som er fint med Greger, er att ingen ting har gått i glemmeboka. Han husker pinadø alt. Noe av dette er beskrevet i den siste boka til

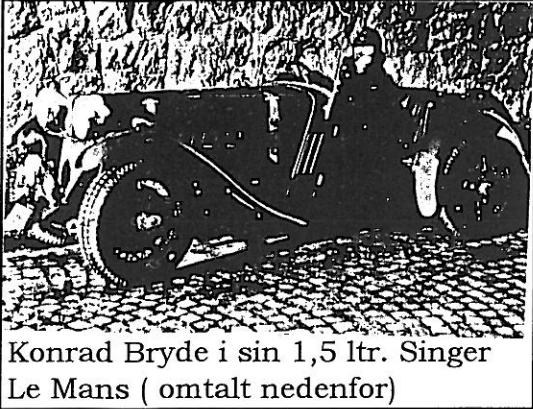
Øystein Bertheau. Der kan du blant annet lese om Gregers egenproduserte biler som gjorde det meget bra på løpsbanene. Den første som var basert på en 1930 A-Ford var ferdig i 1937. Greger fortalte meg at konkurransen var meget hard. For at ingen av konkurrentene skulle få vite om prosjektet ble mesteparten av arbeidet utført utover de lange nattetimer, selvfølgelig av ham selv.

Under krigen var det ikke lett å drive bilverksted. Men Greger & Co. var noen oppfinnsomme typer som på den tiden drev bilverksted bl.a. i Trondhjem. På grunn av bensinmangel ble det fyrte mye med knott o.l. Et av de største problemene med slik fyring, var at bunnpannen i kjelen rustet opp og måtte stadig skiftes ut. Dette var en meget farlig arbeidsoperasjon fordi det alltid var litt gass igjen og ved antennelse av denne eksploderte hele "herligheta". Sykehusene hadde derfor stor pågang av uheldige sveisere. For å unngå dette hadde Greger & Co. en enkel metode å bli kvitt restgassen på. Åpne alle lukene på kjelen, en lang fiskestang med en antent twistdott i enden og WOOFF så antentes restgassen, kjelen tømtes for gass og var sveiseklar.

Vi i MHK som ikke helt blir enige om hva som er en **gammel bil** eller ikke, bør vel ta til oss følgende relasjon ; Greger hadde problemer med å komme til noen bolter på Singermotoren. Jeg antydte at kanskje hadde Singer Motors laget egne verktøy til sine biler på den tiden (Singer'n er en 1936 modell). Da kom det ganske kjøpt fra Greger: Nei, det var i **gamledager** de laget eget verktøy til bilene. Og jeg som trodde jeg hadde en bil fra gamledager.

Vel, som det sies: DE GAMLE ER ALLTID ELDST og vi kommer sikkert til å fortsette diskusjonen.





Konrad Bryde i sin 1,5 ltr. Singer Le Mans (omtalt nedenfor)

LITT MERE OM

SINGER

I Motorhistorikeren nr. 4 skrev jeg litt om Singer. Her kommer noe som er litt mere "lokalt".

For noen år siden (før jeg fikk kjørbil) var jeg og kikket på starten av Sparelandløpet.

Som eier av en Singer, ble mine øyne store da jeg oppdaget en Singer klar for start. Jeg svermet (som ei flue rundt en kulort) rundt bilen til eieren kom. Som alle Singereiere var også han en meget grei kar. Praten gikk og det kom frem etter hvert at han var alene og kunne tenke seg en codriver. Jeg lot meg ikke be to ganger. Datteren min på 2 1/2 år ble med på lasset og slik ble vi begge med

på vårt første veteranbilløp. Eieren som heter Peer Braathen, fortalte at han i sin ungdom kjørte løp med en Singer 1,5 ltr. (6syl.) Dette var en bil identisk til den vi nå kjørte i. Den eneste forskjellen var at pansersidene var utstyrt med luker, ikke ribber. Da jeg kunne fortelle han at det var en tilsvarende bil (med luker) i Nedre Eiker ble han selvfølgelig meget interessert. Bilen jeg mente, er eiet av Kjell Horgen og er senere restaurert av vår tidligere medlem Gunnolf Larsen (som dessverre ikke fikk fullfør jobben).

Det har vist seg senere at dette er den samme bilen som Peer hadde brukt i sin ungdom. Denne bilen var også eiet og kjørt av Konrad Bryde i 30-årene. Bilen var da grønn (British Racing Green).



Kjell Horgens Singer 1,5 ltr. hos Gunnolf Larsen

Her har vi altså et stykke løpshistorie rett foran stuedøra.

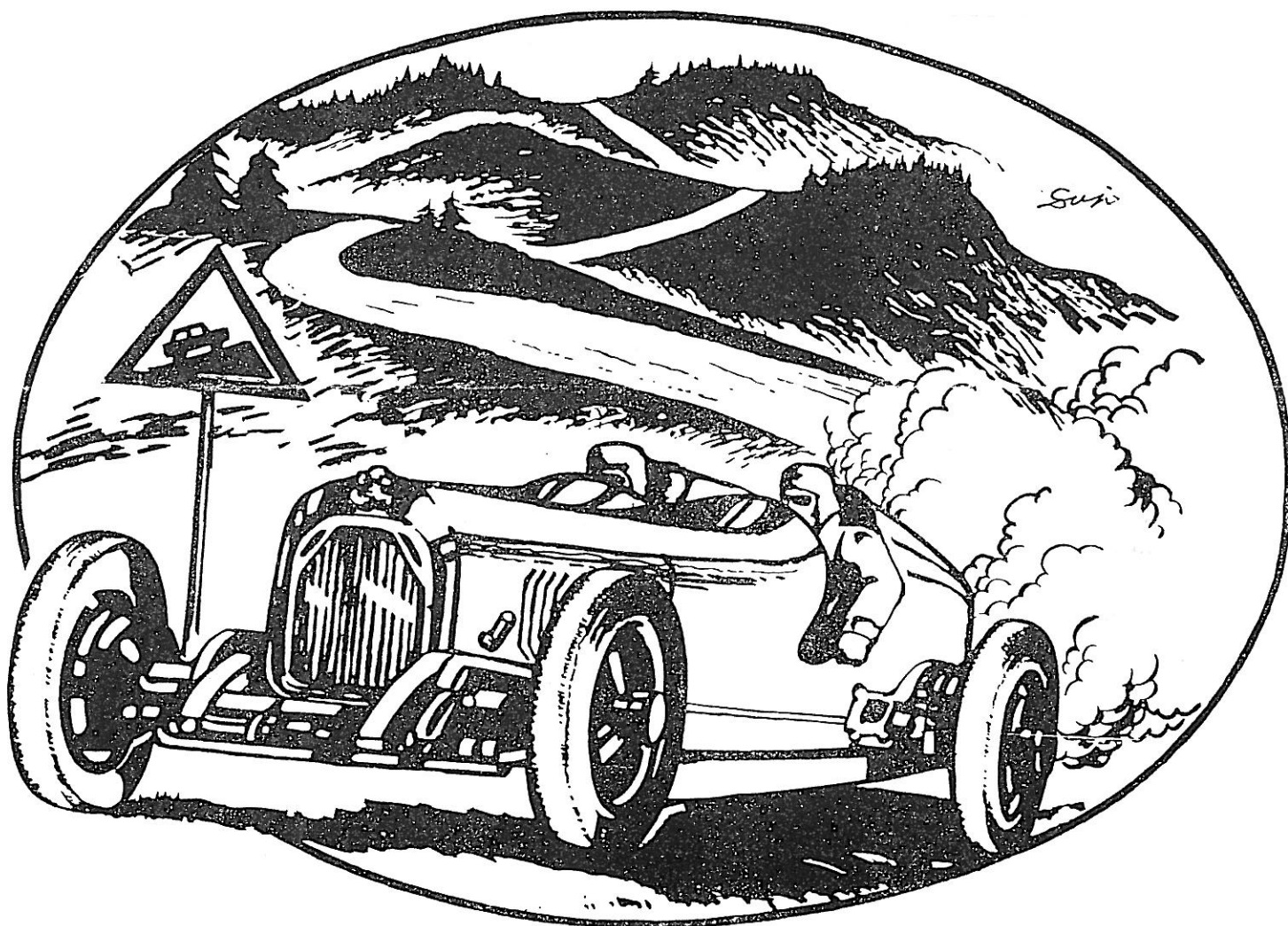
Er det noen i klubben som vet om det ble arrangert billøp i drammensområdet på den tiden. Kanskje det hadde vært noe å skrive om i neste nummer av Motorhistorikeren. Løpene gikk jo i hovedsak på elveis eller travbane. Begge deler har vi jo her i Drammen.

I høst traff jeg Peer på tur til Beauleau og han fortalte da at han nå hadde gått over bilen og bl.a. fått den lakkert i samme grønnfarge som den han kjørte løp med. Dersom Kjell Horgen blir ferdig med bilen i løpet av vinteren, kan vi kanskje få med to identiske Singer 1.5 ltr. Le Mans til sommerens løp.

VETERANBIL DELEMARKE Ekeberg Camping

LØRDAG 7. MAI 1994

OSLO



AUTOMOBILER . ANTIKVITETER . RARITETER
SNURREPIPERIER . AUKSJON . SERVERING
NORSK VETERANVOGN KLUBB

Stafetten

Mitt kjøretøy: Ariel Red Hunter 500 ccm.

av: Harald Amundsen

Året var 1982, motorsykeleventyret fortsetter.

Det stod en Ariel Red Hunter 500 ccm. 1936 mod. til salgs i avisa. Jeg ringte det oppgitte nummeret og kom til Byåsen i Trondhjem. En avtale kom i stand, så det var bare å hente rammen og kassene med resten av delene. Spørsmålet var bare om kassene var fulle av alle de riktige delene.(?)

Det var jo ikke noe problem for meg å hente hele greia, jeg hadde jo min 57 mod Volvo Duett.

Jeg syntes jeg burde ha en trivelig person med på en såpass lang tur. Jeg fikk med meg en kunde av 50 ccm. klassen.

Kunden selv kan nok plasseres i 1200 ccm. klassen (størrelsesmessig).

"Byåsen" tenkte jeg, åssen kunne det ha seg.(?) Jeg hadde jo vært på de kanter tidligere. Leirete hestehaga og Nidelven med stort delta, var det jeg hadde sett.



Duetten gikk villig til Prinstua i Prindalen som var stedet for mat og øl (det siste til min følgesvenn).

Vi kjørte så videre. Det ble etter hvert en merkelig rar lyd i bilen. Noe farlig var det ikke for vi fant fort ut at det var ølflaskene som rullet frem og tilbake mellom setene. Etterhvert nærmet vi oss Trondhjem og tok av i retning vest mot Byåsen som var vårt mål. Handelen gikk greit, gutten het Frode.

Det var også et motorsykkelfirma jeg ville besøke, Hans F. Messelt Innherredveien 9. En aktiv kar, jeg hadde handlet med han før. Han hadde reist gjennom Vestfold bl. a. med nye eksosrør til gamle motorsykler i 1949. Da jeg kom inn i forretningen var det så mange kunder at jeg gav opp å få snakke med han.

Så bar det på vei hjemover med siste overnatting på Svene.

Allerede høsten 1993 hadde Ariel'n fått fått sitt kjennemerke på.

Ariel R.H. 500 ccm. mod. 36-39

Stilling av tenningspunktet.

Det er kjekt å ha sykkelen montert på stativ.

Ta ut tennpluggen, sett gearet i 4.

Bruk kicken til det blåser i plugghullet. Du kan forresten tørne med bakhjulet (ha fingeren i hullet) når det blåser rundt fingeren, nærmer det seg tennpunktet. Du setter nå noe ned mot stempelet. Slå med bakhjulet til du får stempelet på topp (tenningstopp). Får du stempelet litt for langt, så bruk bakhjulet å slå det tilbake.

Nu står motoren riktig.

Sett tenningen på lavtenning. Har tenningstiften akkurat begynt å åpne, er tenningen riktig.

Har du automatisk regulert tenning, pass på at vektene i reg. er inne når du kontrollerer.

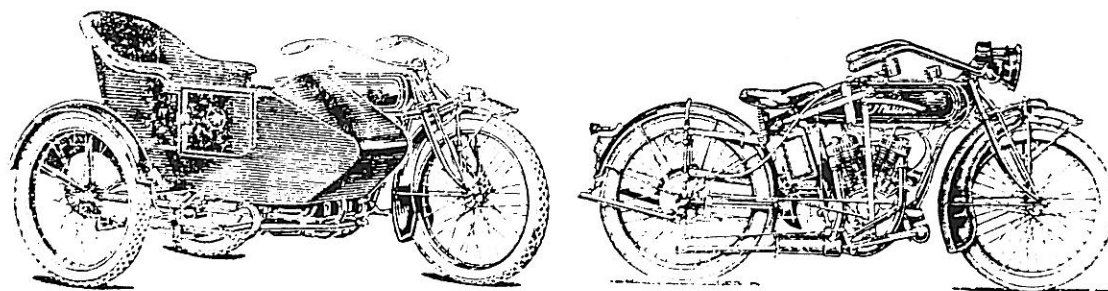
Er du i den situasjon at magnetkjedehjulet er av, tørn mag. ankeret motsatt av sykkelens hjul til stiften åpner, trykk kjedehjulet inn, dunk litt forsiktig og sett fast.

Kontroller igjen.

Nu har motoren 1,5 cm. forttenning på høyttenning

Med hilsen

Harald Amundsen



„Indian“ Motorcykler.

C. & S. Lontum & Co. CHR.A.

UTSALG *Columbia* GRÆNSEN 5

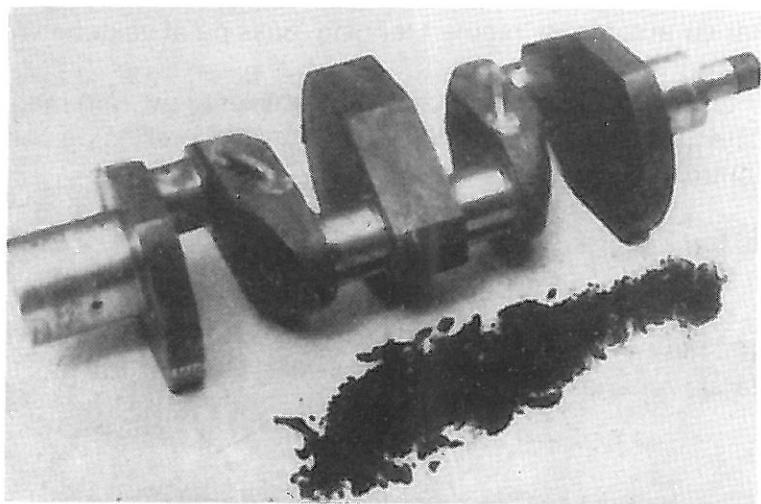
HASTVERK ER LASTVERK

Ja, dette er jo et uttrykk de fleste av oss kjenner til. Men hvor mange av oss lever opp til det? Som oftest velger vi den raskeste veien til målet. Noe som innebærer en hel del av snarveier og ofte ender med fullstendig havari eller i beste fall at jobben må gjøres om igjen.

Så hvorfor ta opp dette emnet? Jo selvfølgelig fordi jeg var på nippet til å gå i samme fellen selv. I forbindelse med motoroverhaling ble jeg stilt overfor valget om jeg ville koste på meg å ta ut veivakslingen for å få denne skikkelig sjekket. Økonomisk sett var dette et meget enkelt valg; for dyrt. Det måtte gå på bekostning av noe annet som også var viktig. I tillegg ville det ta tid.

Men teknisk sett så jeg fordelene. Etter en del "romstoring i øverste etasje" samt påvirkning fra en fagmann, var jobben i gang. Først viste det seg at alle bærelagrene var dårlige og måtte skiftes. På denne motoren betyr det støpning (whitematerial).

Slitte lagre betyr ofte dårlig smøring. Den neste oppgaven var å sjekke alle oljekanaler. Disse var tette og veivakslingen ble sendt til kjemisk "koking" i 24 timer. Etter en slik hestekur skulle alle kanaler være åpne igjen. Å sjekke dette er meget enkelt ved hjelp av trykkluft. Det



Et eksempel på hvor mye "dritt" som kan være i kanalene. Denne var helt igjengrodd.

lille som er igjen av skitt og lort blir da blåst ut. Dette ble også gjort med denne veivaksling. Problemet var bare at nesten alle kanalene fortsatt var tette. Hvordan får man ut dette på en enkel måte? Det er to måter å "grave" ut dritten på. Du kan bruke en bit av en pianostreng og grave ut dritten. En mye enklere metode er å bruke et stykke gardinspiral (slik som brukes til å henge gardiner på, men med plastikken fjernet) og en justerbar drill. Fest drillen til spiralen. Dette blir et perfekt bor som kan bevege seg i alle retninger og dermed lett følger kanalene. Husk bare å være meget forsiktig med hastigheten på drillen. Skulle spiralen ryke, har du virkelig et problem.

Etter endt operasjon kunne vi fylle en kaffekopp halvfull med et asfaltlignende stoff.

I ettertid er jeg ikke i tvil om at de ekstra kostnadene og umaken ved å gjøre dette var vel vært. Nå vet jeg at veivlagrene får god smøring og vil holde lenge. Alternativet ville vært tørre lagre som ville bli fort slitt og stadig måtte skiftes.

Sluttkommentaren må bli;
Er veivlagrene dårlige, sjekk kanalene!!!

Østfold Veteranvogn Klubb

LØRDAG
23 APRIL 1994

ØSTFOLD VETERANVOGKLUBB

VÅRMARKED

ARRANGERER ET DELEMARKED PÅ GAMLE VOLVO I

RADE I ØSTFOLD LIKE VED SIDEN AV E6 OG
SPARELAND-RADE.

TA MED DEG DET DU MÅTTE HA AV
DELER OG LITTERATUR.

NETT OPP!

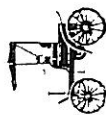
VI STARTER KL. 9.00.

PRIS PR. Plass Kr.100.-.

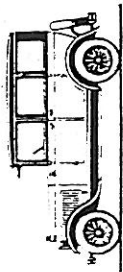
50% RABATT TIL ALLE MED GYLDIG MEDLEMSKORT
I LMK-TILSLUTTEDE KLUBBER (HUSK MEDLEMSKORT)

KONTAKT-TELEFON FOR MARKEDET: 69265199.

VEL MØTT!



Østfold Veteranvogn Klubb



HEI VETERANVENNER!

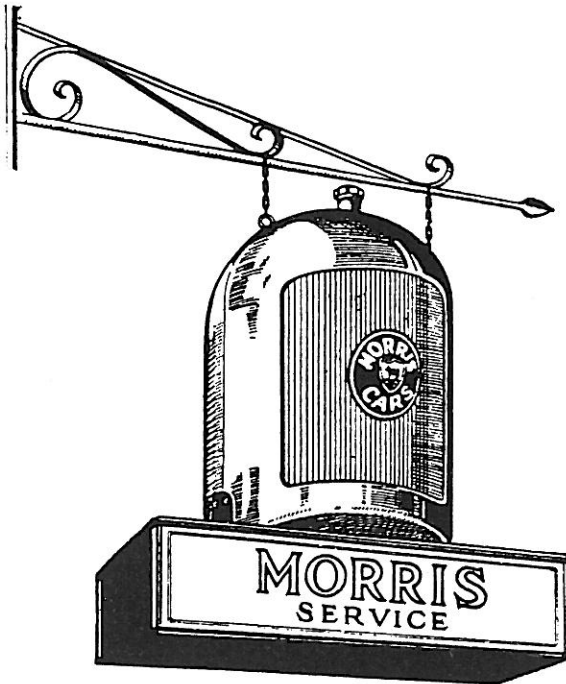
KAN VI BE OM AT MEDLEMMENE DERES BLIR INFORMERT
OM VÅRT MARKED, GJERNE GJENNOM MEDLEMSBLADET?
VI HÅPER Å SE DERE DER.

SAMTIDIG VIL VI FÅ MINNE OM ØSTFOLDLØPET '94
SOM GÅR I HALDEN M/OMEGN LØRDAG 4. JUNI. DET
VILLE VERT FINT OM DERE FÅR DET MED I TERMIN-
LISTEN, OG VI VIL KOMME TILBAKE SENERE I VÅR
MED NÆRMERE INFORMASJON.

VI SEES I ØSTFOLD.

VENNLIIG HILSEN FOLKENE I





Historien om min Morris Cowley 1926

Av Frode Holm

Den fikk tilnavnet "BULLNOSE" grunnet den runde radiatoren.

Først litt om W.R.Morris historie:

William Richard Morris (1877 - 1963) senere LORD NUFFIELD. Grunnleggeren av Nuffield Konsernet.

Han begynte i Oxford som smed, avanserte så videre til sykkelkonstuktør og produserte sin første motorsykkel i 1903. I 1910 begynte han å utvikle biler. Prøvemodellen fikk en motorblokk lavet av hardved, men dette gikk ikke så bra, så det måtte det gjøres noe med. Han dro derfor til Amerika for å se hvordan de kunne bygge biler så billig. Resultatet var at han bestilte mange deler, deriblant motorer i USA. Han bestemte seg for en Continental-motor, type "RED SEAL".

Den første Morris modellen fikk navnet etter byen den kom fra, OXFORD. Denne ble presentert ved årsskiftet 1912/13. Første Morris Oxford ble bygget bare som to-seter, da han ønsket en bil for seg selv. Dette viste seg å ikke holde da han skulle selge disse videre. Skulle han være konkurransedyktig, måtte der også produseres større biler.

Da produksjonen kom i gang, gikk det meget bra. I 1914 greide de å produsere 100 biler i måneden, et ganske høyt tall på denne tiden. Etter denne gode fremgangen begynte han å planlegge en fireseter med større motor. Han fant fort ut at omkostningene ville øke kraftig, så han skaffet seg da patentretten til "Red Seal" motoren og lot den Engelske avdelingen av det franske Hotchkiss firmaet bygge disse. I 1915 kom så den første fireseter, og prisen var meget konkurransedyktig.

De hadde da drevet noen år i Oxford, men måtte ha mere plass. Morris kjøpte tomt og bygde fabrikk noen kilometer unna på et lite sted ved navnet COWLEY. Dette ble da navnet på den nye fireseter Morris.

Produksjonen gikk meget bra.



I 1925 produserte Morris 54.151 biler. Fra 1921 til 1926 var Morris "Bullnose" bestselger blant engelske biler. De hadde en høy produksjon og forholdsvis lave kostnader mot mange andre, så de kunne holde meget konkurransedyktige priser.

Morris "Bullnose" ble produsert fra 1913 til 1927. Den var en av de få biler, deriblant Rols Roys, som ble utstyrt med radiatorkappe i nysølv.

Fra 1913 til 1921 hadde Bullnose radiatoren noe enklere utforming. I 1922 ble den så "strekt opp" en del for så å gå over i historien i 1929. Da begynte de for fullt å produsere flate radiatorer.

Morris begynte ikke sin samlebåndsproduksjon før i 1930, enda hadde de et meget høyt produksjonstall sammenlignet med mange andre. Prisen på en Morris Cowley i 1926 var i England 175 pund. Etter datidens kurs skulle dette tilsi i norske kroner: 3.841,25.

Emblemet for Morris er Oxfords byvåpen. Dette forestiller en okse som krysser et vadested.

Noen data om min Morris Cowley "Bullnose" 1926 modell:

- 4 sylindre
- 69,5 X 102 mm. = Diameter og slaglengde
- Volum: 1548 cm³
- 23 hk.
- 11,9 skatte hk.
- Dynastarter
- Magnettenning
- Firehjuls mekaniske bremseser



I følge loggboken til Morris fabrikken i Cowley, så er min bil bygget som åpen 2-seter i mars 1926.

Chassis og drivverk ble påmontert den 12 mars 1926 og deretter testet og prøvekjørt. Det hadde seg slik at det skulle leveres en del fireseters Morris Cowley til Norge på dette

tidspunktet, men de hadde ikke nok biler ferdig på lager. Det ble så demontert en del kjøretøyer og påmontert fireseters karosseri for eksport til Norge.

Min bil ble så ferdig og utlevert fra fabrikken i Cowley den 25 Mars 1926. Den ble deretter sendt til Norge og levert til G. Th. Christensens Automobilforretning i Uranienborgveien 5, Oslo, hvor den videre ble solgt for Kr. 4.700,- den 14.mai 1926.

Bilen ble registrert første gang med nr. A - 3445, med adresse Aker i Oslo.

Videre har følgende registreringsnumre og adresser:

C - 3440 Stabekk i Bærum

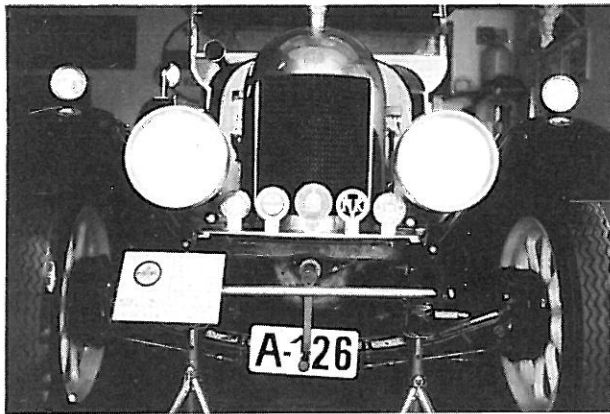
Z - 10605 Sem i Tønsberg

Z - 4441 Skoger i Drammen

C - 19903 Marienborg i Bærum

F - 15903 Rollag i Kongsberg

Nå: A - 126 Høn i Asker



SLIK SKJEDDE DET

Det var blitt høst 1957 og eplesesongen var i full gang. Gerd og Leif Petersen lastet opp sin 1925 mod. Buick canadisk Master som var ombygd til lastebil. Eplekasse på eplekasse, så mye som mulig skulle med før turen skulle gå oppover Numedal, så det var om å gjøre å få gjort god handel. Leif var godt kjent i traktene fra dengang han reiste på frierfotter til Nore for å treffe Gerd.

Handelen gikk lystig oppover. Med ett var vi plassert Flesberg Aldersheim og der litt lenger fremme, på høyre side lå der en stor bondegård. Leif svingte inn, opp allèen og frempå tunet. De var kommet på gården til Torstein Berglien, Flesberg, Numedal.

Leif hadde tidligere sett at det stod noen gammelt "dritt" bak låven, men tenkte ikke mye over dette nå. Nå var det bare epler i hodet på han.

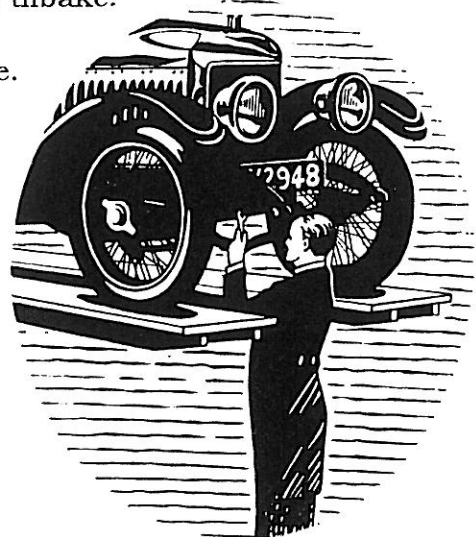
Leif ringte på, bonden kom ut, og eplehandelen var igang. Mens de stod der og pratet, kom han Leif til å nevne dette "gamle" han tidligere hadde sett bak låven. Leif var frampå med en gang, og lurte på om den skulle selges. Dette kunne være mulig, mente bonden, men han måtte tenke på saken for han hadde lurt på å lage hestekjerre av hjulgangene. Avtalen ble at Leif skulle se hva han kunne utrette og så komme tilbake.

Så var altså avtalen gjort.

Leif og Gerd takket for eplehandelen og turen gikk videre.

Ca 8 dager senere var Leif en tur nede hos skraphandler Evensen i Østre Strandgt 9. Der kom han i snakk med sønnen Ingar om bilen. Han ble med èn gang interessert og ville kjøpe bilen. Dette var forsåvidt i orden for Leif.

En søndag i oktober 1957 dro Leif Petersen og Ingar Evensen oppover med Evensens 3-tons lastebil, en Austin 1951 mod. Vel fremme i Flesberg og handelen skulle gjøres. Så var det dette med hjulgangene. Ingar kom med et



forslag om at bonden kunne få samme pris for bilen som en ny Norlett aluminiumshjulgang til hestekjerre kostet; kr. 900,-

Avtalen var i orden og handelen ble gjort med salgsmelding og det hele.

Det viste seg at bilen hadde gått under reg. nr. F-15905.

Så var det å få bilen med seg. To lange planker og bilen ble trillet opp på planet.

Den var da avkappet med påsatt liten lasteplan og registrert til gårdsbil med nyttelast på 400 kg. Bakstussen ble funnet frem fra låven, der den hadde stått lagret i mange år. Den var lastet ned med mange forskjellige deler, blant annet 2 nye dekk som enda beholdt innpakningspapiret.

Lasset ble forsvarlig surret og de kunne takke for handelen og turen kunne gå hjemover. Vel fremme i Drammen ble bilen kjørt til Havnegata 29, på en tomt Evensen hadde der nede. Bilen ble lastet av og plassert i en gammel stall. Der ble den senere demontert.

Nå ble det et "dødpunkt" og bilen ble stående omtrent urørt i ca. 2 år.

Derfra ble den kjørt opp i Øvre Strandgt. 9, der skraphandler Evensen hadde sin virksomhet.

To planker ble lagt ut og bilen ble trillet ned trappen og inn i kjelleren.

Der skulle videre demontering foregå. Motoren ble så sendt til Otto Carud i Oslo for boring m.m. Rammen ble sveiset og reparert da denne var brukket. Forstilling, brems, gearkasse m.m. ble overhald. Etter noen måneder kom motoren tilbake og kunne monteres inn i rammen. Nå skulle den være så god som ny. Foreløpig ble det lagt opp med elektrisk og bensinslange fra en kanne, for nå skulle det startes. Spenningen var stor. En lang slange ble koblet på eksosen og gjennom kjelleren, opp trappa og så gjennom kattehullet i kjellerdøra for så å gå ut i det fri. En raritet av et opplegg, men dette skulle fungere mente "sykkelreparatør Reodor Petersen". Jo da, dette gikk som smurt. Noen justering ble tatt og motoren gikk nydelig. Med kortere og lengre intervaller ble motoren kjørt tilsammen ca. 3 timer. Med ett døde interessen for bilen og restaureringen stanset. Den ble stående i noen år.

I 1968 ble den så flyttet til Sangt Halvardsgt. 2 der Evensen nå nylig hadde etablert seg. Der ble den heist opp på gjellen over kontoret for videre lagring. Mange som i sin tid har besøkt skraphandler Evensen i Sangt Halvardsgt 2, kan nok huske at bilen stod der oppe.

Som nevnt så kjøpte Ingar Evensen bilen i Numedal 12/9 1957. Han hadde påbegynt noe med restaureringen av understell m.m, men hadde den stående stille i mange år. I

The Economical Carburettor
FOR
MORRIS CARS
IS THE
SOLEX
THE NO-TROUBLE CARBURETTOR

THE new "M" type "Solex" will not only improve the slow running and acceleration, but it will give added power and speed to your Morris.

Designed for economy in consumption, it will save both money and trouble, for it retains that inherent simplicity which has been a unique feature of the "Solex" Carburettors since their introduction.

We will supply a special "Solex" Model for Morris Cars free for 30 days' Trial, without obligation to purchase. Write to-day for full details and copies of letters received from Morris Owners.

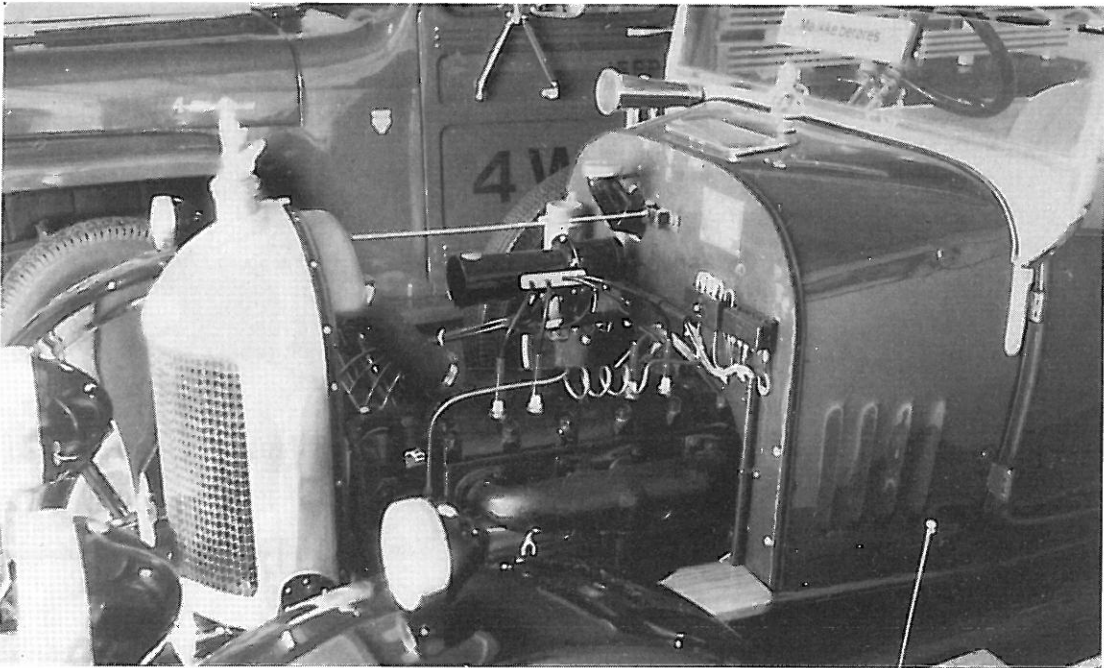
PRICE:
Complete with petrol pipe control and jet, fitted to throttle lever and control rod for slow running with knob for dash.
£4 : 10 : 0
less 3 1/2% cash with order
Delivery from stock free to your address.

Thousands of Morris Cars have been fitted with special "Solex" Carburettors and complete satisfaction has been expressed by all users.

SOLEX LTD
(LICENCES) LTD
115, SOUTHWARK STREET
LONDON SE1

Telephones: City 5222, Central 5172, Hop 2734
Telegrams: "SOLEXCARB, BORO LONDON"
GORDON RICHARDS, Director.

mellomtiden hadde Ingars bror Ove Evensen, overtatt doningen, men han hadde liksom ikke kommet i gang med restaureringen, Jeg arbeidet den gang for Ingar og Ove og hadde hatt gammelbildilla i mange, mange år. Jeg kjørte da rundt i en lukket 1930 A-Ford som sikkert mange i klubben husker fra klubbens første løp og arrangementer. Jeg hadde siklet på Morrisen i mange år, men Ove ville ikke selge den til noen. Meningen var jo at han skulle restaurere den selv. Etter mye masing i lange tider, var tiden moden for overtagelse av restaureringsobjektet. Jeg fikk da kjøpt bilen og ble en lykkelig eier av en åpen sjelden bil som jeg hadde siklet på i mange år. Overtakelsen fant sted den 1/9 1974 og var meget høytidelig med skriftlige dokumenter m.m. Dette ble en stor dag for meg og en lykkelig handel var avsluttet etter mange års arbeid.



Så begynte planene for restaureringen. Et langt lerret å bleike spør du meg. Bilen ble så heiset ned fra loftet hos skraphandler Evensen og transportert på en av Evensens kranbiler, en Scandia L-50. Chassis med motor ble kjørt til mine foreldre i Asker hvor jeg hadde en ledig garasje som kunne benyttes. Karosseriet m.m. ble fraktet til låven på Lierskogen som Motorhistorisk klubb leide. Jeg var blant de heldige som hadde fått en dobbel boks nede i den gamle stallen, så plassen var god. Det var på den tiden ganske stor aktivitet på låven, noe som døde ut.

Restaureringen gikk i rykk og napp. Jeg må innrømme at jeg som mange andre har møtt veggene mange ganger, men har startet opp igjen etter lange dødperioder. Det gjelder å ikke kvitte seg med objektet i en nedadgående periode. Videre kan nevnes at restaureringen også har i lang tid vært stanset på grunn av husbygging og sykdom. De siste årene synes jeg det har gått ganske bra fremover, og jeg mener selv at jeg snart er i mål. Mye tid har gått med og masse penger, men det har vært utfordrende og artig.

Det kan nevnes at jeg har vært fire ganger i England for å hente hjem deler til bilen, i bæreposer m.m. Her hjemme finnes det jo ikke noe til denne bilen lengre. Der borte er jo markedet enormt for en sådan bil. Det er som å falle midt i smørøyet. Hovedlyktene samt motorhorn er hentet i Danmark.

Ellers er bilen restaurert etter alle kunstens regler og jeg synes selv at resultatet begynner å bli tilfredsstillende. Det kan videre nevnes at alt edelt treverk er byttet ut med nytt og behandlet med Owatrololje for tre nr. 1 og 2 med 36 strøk.

Etter vel 19 års restaurering gleder jeg meg nå til å bruke kjøretøyet. Håper å få mange gode år med bilen som jeg må si jeg har fått et meget spesielt og nært forhold til.



Red's kommentar:

Her har vi virkelig noe å se fram til i sommerens løp. Bilen er etter min mening nærmest å betegne som et utstillingseksemplar. Jeg håper Frode deltar på mange løp til sommeren, for denne vil utvilsomt vekke oppsikt.

FORD Y (junior) 1933 modell

vurderes solgt p.g.a. mulig nytt prosjekt

Henv. Per Langøy 32 871463 (priv.)

KJØP OG SALG

BILDELER SELGES

Til Chevrolet delivery 1937: Foraksel, bakaksel, kardang, mellomaksel og bremsetromler. Til VW: Gearkasse med aksler og tromler. passer 1961-66. 6 stk felger 15" med 5 hull, 2 brukbare dekk 5,60 - 15" diagonal, pluss noen smådeler. Til Opel (olympia?): 1 stk. felg 15" med 5 hull. Til Ford A-A: Gearkasse og bakre motorfester. Alt selges rimelig eller byttes i A-Ford deler.

Helge Vidar Skistad Tlf 32 87 47 10

ØNSKER:

Deler til Puch SM 125; forskjerm, baksjerm, luftfilterkasse, gear-deler + forskjellig. Har event. mye BSA-deler i bytte.

Helge Rørvik

Randaberg

Tlf. 04-41 83 99 (P)

Tlf. 04-41 87 77 (J)

SELGES:

NSU 251 OSL 1938-modell, restaurert i 1985. PUCH 250 1938-modell. Nesten komplett. Bra, men må pusses opp. Kan event. byttes i Max eller Konsul

Arvid Nordli

2170 Fenstad

Tlf. 63 90 43 92

KJØPES:

Nimbus med sidevogn, helst fra '50-tallet, kjøpes for restuarering.

Gisle Mjaugedal

3890 Ytre Vinje

Tlf. 35 07 11 17 (P)

Tlf. 35 07 13 12 (J)

SELGES:

BMW R35 1938-modell, totalt restaurert

KJØPES:

Triumph T110 eller T120.

Willy Salminen

Hålogalandsgt. 43

9400 Harstad

Tlf. 77 06 56 06

Tlf. 77 07 00 66

SELGES:

1951-modell BSA B33 500 ccm, sivil. Restaurert, registrert, overhaldt motor, topp, ny magnet, forgasser, clutch, kjeder, dekk, etc. Meget god bruksveteran. Pris-antydning kr. 33.000,-. 1972/73 Kawasaki S2 530 ccm. Overhaldt motor, ny clutch, kjede, drev, setetrekk, batteri, etc. Lakkert rød (original). Pris-antydning kr. 20.000,-.

Roy Kausland

Tannestrandv. 3

6400 Molde

KJØPES:

BSA B33, event. A10 med svingramme i god stand. Til MZ 125/2 1956: Eksosbend (uansett stand) og eksospotte.

SELGES:

Til MZ 125 ccm eller 150 ccm sen '50-talls/tidlig '60-talls: Bakhjul (helnav, lettmetallfelg), 2 originale felger (19", 36 hull, litt rust).

Torkel Steen

Gjøavn. 3B

0376 Oslo

Tlf. 22 92 14 14

SELGES:

Deler til BMW, alt fra R-25 til R69S. Gamle og nye deler.

Bjørn Næss

Tlf. 67 90 06 75 (e. kl. 18.00)

SELGES:

Tempo Taifun militær 175 ccm, 1966-modell. Ferdig restaurert. Kr. 10.000,-.

Rolf Myrum

Tlf. 61 18 16 57

HAR:

HD halvtopp: Komplet J. Manville speedometer-anlegg, 1000 ccm sylindere (1925-28), uborret m/stempel, Schebler DLX 20 (1000-1200 ccm 1924-26). Coil (1921-26) med varmeskjold. Komplet helbrems utstyr (1924-27). Bakre sylinder 1200 (1925-28), pen. Framhjul 1925-27, pent og komplett.

ØNSKER:

Sidevogn, høyre (1926-29), ikke replica. Fremre sylinder 1200, pen. Dobbeltcoil med varmeskjold. Brytere med tenningspanel 1926-28.

Agnar Bjerva

3740 Lunde

Tlf. 35 94 79 79

SELGES:

Nye Amal styreholker 7/8 x 6 1/2". Ariel 350-motor + div. Nytt seteunderstell til engelsk sykkel. AJS 350-motor. Ny sylinder med nytt stempel til AJS/Matchless 350. Nytt eksosrør til G80CS (Metisse?). Ny baksjerm til G80CS 1958 og nyere. Oljetank til NSU Konsul. Primærdeksler til Ariel. Svingarm AJS/Matchless 1949-54. Aluminiumstopp til AJS/Matchless 350. Støtstangrør til AJS/Matchless med støpejern-topp. Magnetkjededeksel til gammel Royal Enfield.

ØNSKER:

Amal forgasser med flensfeste 7/8 eller 1", som ble brukt på BSA A7. Den må ha tomgangs-skruen på venstre side. Primærdeksel til Matchless. 6" Lucas lykt. Veivhus-halvdeler til G80CS (short stroke). Kan event. bytte med Lucas og BHT magneter, Smiths speedometere, ramme, tank og div. deler til G80CS, samt noe til Triumph Thrrophy.

Tor Anders Ørka

1735 Varteig

Tlf. 69 13 28 43

SELGES:

Registrert moped, Tempo Handy 1977-modell. Godkjent av Biltilsynet i 1991. Pris kr. 1.500,-.

Moped Tempo Corvette 1960-

modell. Den er registrert og under restaurering. Spesielt skilt Det følger med nye deler, blant annet fotbrett, vindskjerm, ny forskjerm, lydpotte m.m. Jeg savner tid til å gjøre den ferdig.

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
Jubileumbok 15 år	40 kr
Vimpel m. stang	90 kr

Prisene gjelder så langt lageret rekker.

Styret.



EI HISTORIE FRÅ GRYTELUKK

Når ein har blitt ett halft århundre har du låv til å tenke litt tilbake. Heile 45 år attende går mine tankar.

Det var ein kald haustdag i 1947 at far min fekk besøk av ein kar frå Heddal. Han kom kjørande i ein A-Ford, skulle kjøpe ei harabikkje av oss. Mannen var slett ikkje edru, men han kjørde bil. "Eg har alkohol både i meg sjølv og på bilen" sa han. Han hadde helt 5 liter heimbrent på radiatoren så det skulle ikkje fryse.

Då harabikkja var vel plassert i ei kasse i baksete og karen frå Heddal hadde reist, så sa mor at nå skulle me ha ringt etter lensmannen og anmeldt han, for ho likte ikkje alkoholisererte sjoførar. Hadde me hatt telefon, sa bestefar, så skulle eg ha ringt. Han sat med pipa si bortved den store peisen med ei kjukk blå røykskodde rundt seg. Han røyka bare opphakka skråtobakk som han turka på ovnen føre han stappa den i pipa.

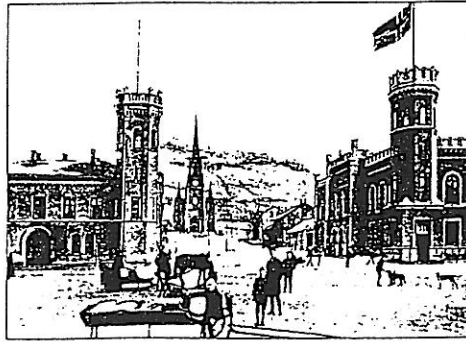
Telefon ja, den fekk me ikkje før eg var 19 år, men motorsykkel, det hadde eg for min del allerede hatt 2 stk. av. Ein 1939 DKV 350 cc. så ein 1920 H.D. Eg hugsar ikkje kor dei havna (sløvt).

Elektrisiteten kom til bygda då eg var 6 år. Kan hugse at bestefar snakka om at det stod i lokalavisa at ordføraren hadde blitt intervjuet og sa at det stod skralt til i kommunen. Elektrisitetsverket var noe av det værste de hadde å slite med. Et par steder som ikkje ville ha innlagt strøm måtte også være med på å betale for dette verket, enda dei ikkje hadde ei einaste lyspære til å lyse for seg. Ja, dei var enda så gamaldagse at dei bare tende ei parafinlampe om kvelden. Dei hadde heller ikkje elektrisk vedkapp, dei stod i all enfoldighet med ei handsag. Dei hadde ikkje bil, ikkje telefon, ikkje strøm og hadde det med andre ord gamaldags og tungvint. Men det rare var at dei gikk ikkje ned i skatteligninga, dei hadde inga gjeld hos landhandleren, dei hadde til og med bedre tid enn andre og held helgedagane som andre i bygda for lengst hadde sløyfa.

Ein borskjemt gutunge på ein gard i bygda hadde kjøpt seg ein bil av morsarven sin. Då han skulle overta garden så selde han hesten og to kuer og kjøpte ein gamal traktor som aldri fungerte. Han måtte ha tak i ein tusenkunstnar når han skulle bruke den. Den gjekk litt og stoppa litt i ett sett. Folk sa at han hadde pløyd og harva 3-4 ganger meir med hest. Men gutungen var så framsynt at ingen kunne tala han til rette. Han var den første som skaffa seg radio. Der skulle han få vite om det kom regnvær eller oppholdsvær. Det ente med at all avlinga hans blei øydelagt av regnværet, sjølv om uværet låg som mørke skyer over bygda, så kom det ikkje regn så sant det ikkje blei sagt på radioen, mente han. Det ente med at han måtte gå fra gård og grund, og far hans måtte gå på legd. Men det siste far hans gjorde var å sprengje bilen hans i filler med dynamitt.

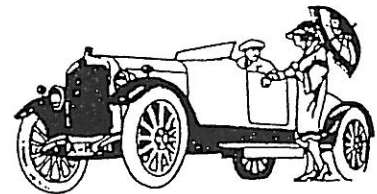
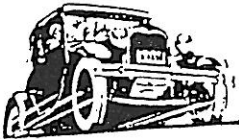
P.S. Bakhjula står fremdeles på ei gamal møkkakjærre i Flatdal. Kanskje er dei litt ovale etter dynamitten.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ole L. H.' or similar, written in a cursive style.



DRAMMENS SLØPET

1994



Lørdag 28. mai

Løpet starter ifra Museumsparken på Strømsø kl. 11.00.
Registrering fra kl. 10.00.

Vi kjører en runde i Drammen by og omegn med innkomst igjen i Museumsparken.

Alle kjørtøyer starter i en klasse, kun biler eldre enn 30 år kan delta. Kjøretøyene må være i forskriftsmessig stand og se representative ut. Proveskilter godtas ikke.

Det oppfordres til å møte i tidsmessige klær, noe som vil sette en ekstra spiss på løpet.

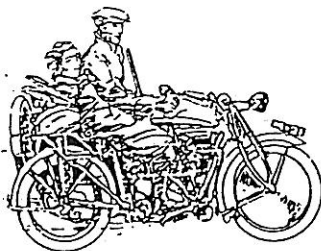
Løpet inngår i kampen om MHK's årspokal gitt av NAF - Gjensidige. Kun medlemmer av MHK - Drammen kan konkurrere om årspokalen.

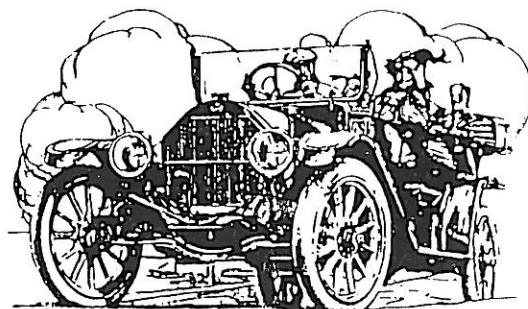
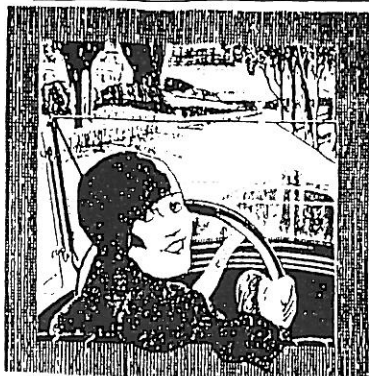
Startkontingent er kr 100,- og betales inn ved start. Deltagerantallet er begrenset til 120 kjøretøy.

Innmelding til løpskomiteen sendes innen 20. mai til:

Tore Gustavsen, Hyggen nordre, 3442 HYGGEN
Tlf.: 31 28 90 95

Vi håper på stor deltagelse!





SPARELANDLØPET KROKSTADELVA

Lørdag 11. juni 1994

Løpet starter fra Spareland i Krokstadelva Kl. 11.00.

Fremmøte Kl. 10.00

For kjøretøyer eldre enn 30 år. Kjøretøyene må være i forskriftsmessig stand og se representative ut. Kjøretøyer med prøveskilter godtas ikke. Det oppfordres til å stille i tidsriktig antrekk for å sette en ekstra spiss på løpet.

Løpet inngår i kampen om NAF-Gjensidige's årspokal. Kun medlemmer av MHK kan konkurrere om årspokalen.

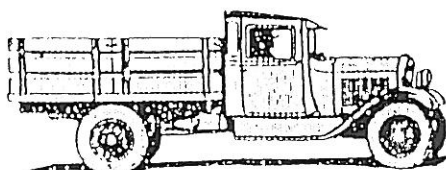
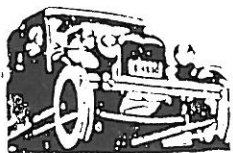
Startkontigent Kr. 100,- betales ved start

Påmelding senes innen 4. juni til:

Helge Vidar Skistad
Nordmovn. 53
3053 Steinberg
TLF. 32 87 47 10

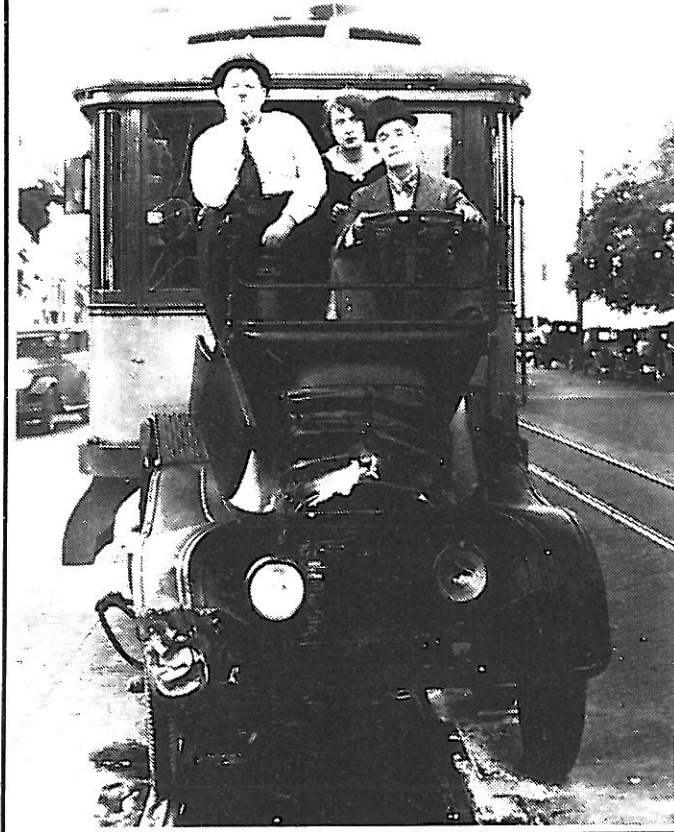


**VELKOMMEN TIL ET LØP I NATURSKJØNNE
OMGIVELSER I DE VAKRE EIKER-BYGDENE**



Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

**LMK-forsikring
i UNI Storebrand
- best og rimeligst**



Norges eneste skreddersydde forsikring for veterankjøretøyer

LMK og UNI Storebrand har i samarbeid utviklet forsikringsordninger som dekker alt fra deler og "vrak" til ferdigrestaurerte kjøretøyer. Sammenlign gjerne med andre tilbud - så ser du at ingen slår klubbens egen forsikring, på pris eller fordeler.

LMK/UNI forsikringen gir dessuten et verdifullt økonomisk bidrag til Veteranhobbyen. Jo flere forsikringer som tegnes, dessto større uttelling for oss alle.

Som veteranforsikringskunde får du i tillegg bonus på ALLE dine private skadeforsikringer.

Nøl ikke lenger -
kontakt forsikrings-
representanten i din
klubb - idag!

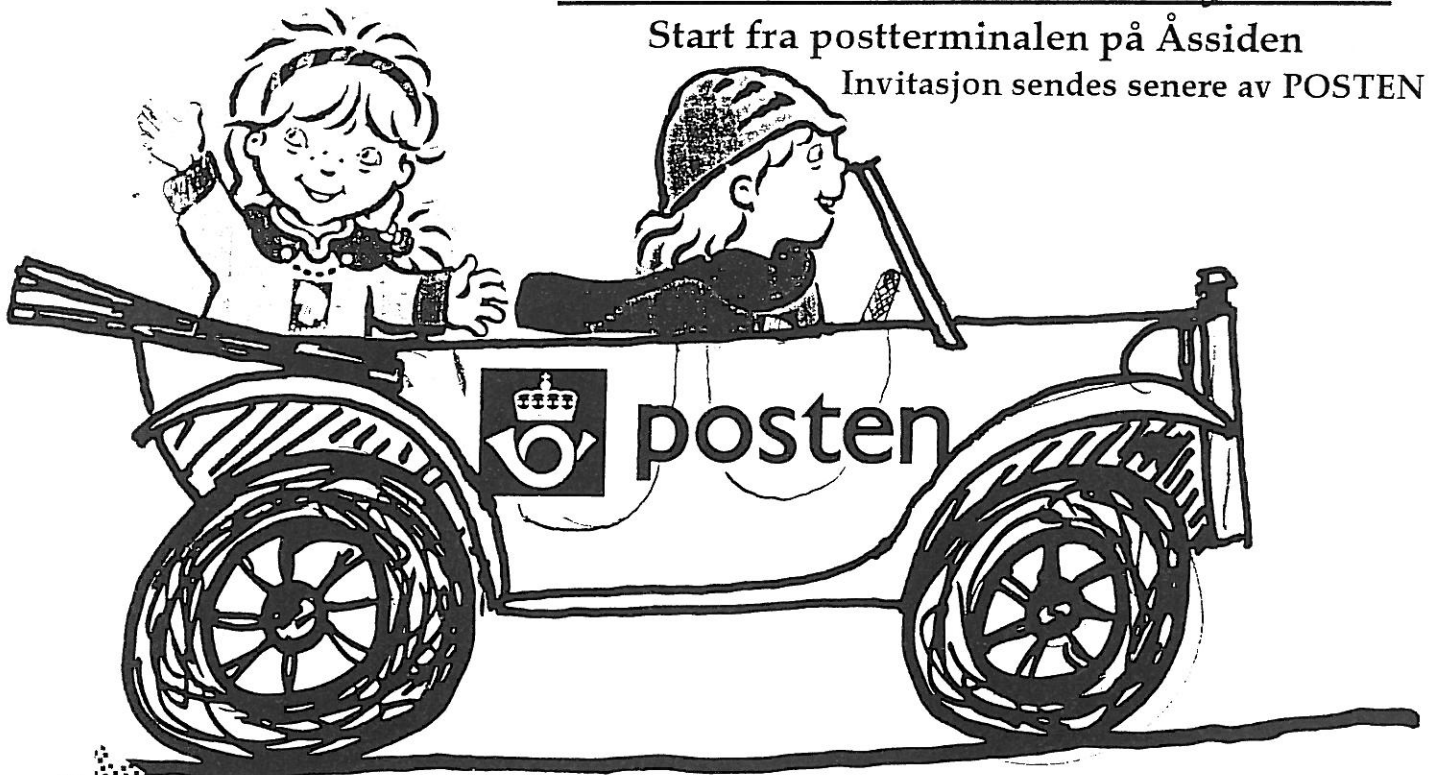


Landsforbundet av
Motorhistoriske Kjøretøyklubber

Vi minner om POSTLØPET 18. JUNI

Start fra postterminalen på Åssiden

Invitasjon sendes senere av POSTEN





ARRANGERER



SWAP MEET

&

VÅRMØNSTRING

SPARELAND, KROKSTADELVA,
SØNDAG 1. MAI 1994 KL. 10.00 - 16.00

(ÅPENT FOR SELGERE FRA KL 0800)

INNGANGSBILLETT: KR 20,- (BARN UNDER 14 ÅR GRATIS)

FIRMA-STANDS : KR 100,-

SØNDAG 1. MAI ER VI ENDELIG IGANG IGJEN, ETTER EN LANG, OG FOR MANGE, HEKTISK VINTER MED MANGE TIMER I GARASJEN

VI ÅPNER SESONGEN MED VÅRMØNSTRING/SWAP-MEET PÅ SPARELAND, KROKSTADELVA, OG HÅPER AT SÅ MANGE SOM MULIG STILLER OPP, ENTEN BILEN ER FERDIG TIL SOMMEREN, ELLER DET STÅR LITT IGJEN: DET BLIR OGSÅ MULIGHET FOR Å FÅ RYDDET LITT I GARASJEN, VED Å STILLE OPP PÅ SWAP-MEET-DELEN MED DELE SALG.

ETTER NOEN TIMER MED UTSTILLING, PRATING, LØSNING AV PROBLEMER, OG KJØP/SALG AV DELER, DRAR VI TIL MED LITT EKSTRA UNDERHOLDNING:

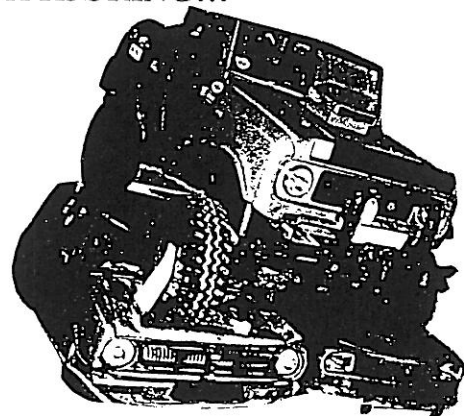
KL 1300 - 1400 MONSTER-TRUCK KJØRING!!!

VI STILLER MED STOR 4-HJULSTREKKER, OG SKAL KJØRE OVER/KNUSE NOEN GAMLE, UTRANGERTE BILER!!

DET BLIR SALG AV PØLSER, KAFFE OG BRUS.

TIL ALLE MED AMERIKANSKE BILER, OG TIL PUBLIKUM:

STILL OPP !!!!!



Vi håper alle med gamle biler stiller opp, også ikke-amerikanske.



Det var februar og vinterferien hadde begynt. Det måtte bli vestlandet . Byggmester Solnes m/ fru var på vei nedover og inn i Rogaland.
 Vi følger E 18 , tar inn mot Egersund og videre inn Rv 44 over Jæren. Dagen er fin og Jæren viser seg fra sin beste side. ca 2 km før vi stuper inn i Bryne , oppdager vi et nytt fåretagende på venstre side . Rogaland Bilmuseum , vi stopper men det er dessverre ikke åpent enda og ingen er til stede.
 Jeg går inn på bensinstasjonen ved siden av og fårespør meg der. Får et par navn og telefon nr, som jeg kan ringe senere. Vel fremme ved reisemålet setter jeg meg ned for å ringe for eventuelt og avtale et besøk . Fotoapparatet ligger klar og bare venter på noen saftige bilder fra dette ferske bilmuseet.
 Etter utallige telefoner , får jeg endelig kontakt med Messe Generalen . Joda jeg var hjertelig velkommen neste dag for da var der dugnad på den siste finpussen før museet skulle åpnes .

Messe
 General:
 Jørgen Lauritsen
 ved en
 _ 1932 _

 PACKARD.





Buick,
1932.

Byggmester Solnes tropper opp til avtalt tid med penn, papir og fotoapparat for nå skulle det lages referat .
Mottagelsen var overveldende av hyggelige Rogalendinger så alt talte for et hyggelig treff .
Det var et enormt trivelig miljø jeg møtte .
Et herlig lite museum med mange fantastiske godbiter.
De aktive sjelene bak prosjektet er Gammelbilens Venner, avd Sør Rogaland .
De er ca 130 Medlemmer ,som har gjort en fantastisk innsats for å få til dette .
Klubben er stiftet 1974 .
Utstillingslokalet er 400 km 2 og rommer div biler og sykler mm.
I anetasje finner vi klubblokalet samt kontor .
For tiden er der utstilt 16 biler og 12 motorsykler samt mye, mye annet fra gammel tid .
Der finnes alt fra norskbygde TROLL - 1932 BUICK -32 PACKARD-MESSERSMITH - 25 CHEVROLET - 47 CHRYSLER -A FORD - T FORD -samt FN 1903 -TRIUMF type H 1914 -for og nevne noe , samt mye annet .





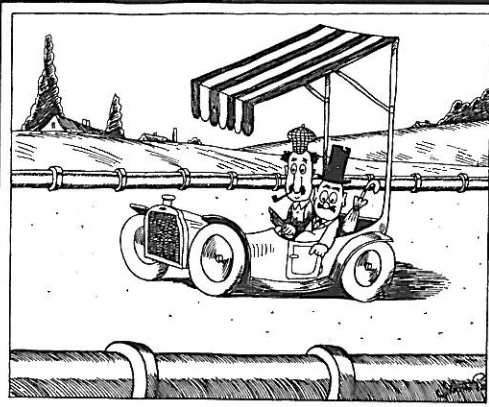
Jo her finnes mange godbiter , tross begrenset areale.
 Det er meningen at matriellet skal skiftes ut hver 6 månede.
 Museet har offisiell åpning den 6 mars 1994, skal så ha åpent
 hver Søndag fra kl 1200 - 1700 hele året .
 Inngangspris er kr 2000 og barn under 12 år går gratis så
 prisen skulle ikke skremme noen .
 Må på det varmeste anbefale alle Motorhistorikere m / fam
 som ferdes i disse trakter om å avlegge det lille fine
 museet et besøk .
 Til slutt må jeg takke messegeneralen Jørgen Lauritsen for
 velvilje og hyggelig samvær i museet .
 Vil samtidig ønske Gammelbilens Venner til lykke med åpningen
 og driften av Rogaland Bilmuseum .

Med Hilsen.:

Byggmester Solnes.



STORM P's OPPFINNELSER



Landevejen

Da automobilet stadig er i utvikling, idet det nu kaldes «en bil» og kræver mer plads til at udfolde sig i hele sin væld, bliver det vanskelig for fodgængerer, som trods alt er den ældste opfindelse på befordringsmidlerne område.

Vi foreligger her en fremtidsplan, som give vejene fri til kørsel, medens fodgængere kan krybe gennem de på begge sider af vejen anbragte rør.

Juli 1935 © Storm P.-Museet

STORT VETERAN OG ANTIKK



MARKED



LØRDAG 16. APRIL PÅ GJØVIK!

Velkommen til NVM's femte store innendørs kvalitetsmarked.

Her finner du mye spennende:

- *7000 kvadratmeter veteran-, antikk- og hobbymarked.
- *God gammeldags markedsstemning med varierte tilbud.
- *MC messe, nytt, brukt og MC sport. Veteraner. Utstyr.
- *Deler til gamle biler og motorsykler mm.
- *Hele kjøretøy, restaurerte og urestaurerte.
- *Bøker, litteratur, tidsskrifter og brosjyrer.
- *Verktøy, rekvisita, utstyr, dekk og tilbehør.
- *Leverandører av utstyr og tjenester stiller opp.
- *Antikkavdeling med gamle ting / brukte ting.
- *Hobby/brukskunst. 1 re. skinn, tekstiler, porselen mm.
- *Pins, frimerker, mynter. Russerevarer.
- *Oppvarmede lokaler.
- *Kaffe, forfriskninger mm. fås kjøpt.

Åpningstid kl. 8.00-16.00.



Inngang kr. 35,- for voksne. Gratis parkering. Barn ifølge med voksne gratis.

Selgere: Ta kontakt med arrangør snarest for nærmere informasjon.

Sted:
KEFAS-bygget
Alfarveien
2800 GJØVIK

NORSK MOTOR
VETERAN

Arrangør:
Norsk Veteranmesse
Postboks 768
2800 GJØVIK
Telefon 61 17 21 02

Veteran- bladet for folk flest!



For kr. 280,- får du tilsendt 8 nummer av Norsk Motorveteran. I bruktmarkedsplattene annonserer du gratis. Mye artig stoff for deg som er interessert i gamle biler og motorsykler. Ring eller skriv i dag og bestill abonnement!

NORSK MOTOR
VETERAN

Postboks 548, 2801 GJØVIK
Telefon 61 17 57 83. Mobil 94 36 77 16

JA, jeg bestiller _____ stk. årsabonnement (8 nr.) à kr. 280,-

Navn: _____

Adr.: _____

Postnr./-sted: _____

FORBUDSSKILTER

REGLER FOR OPSÆTTELSE AV „VARSELSSKILTER“.

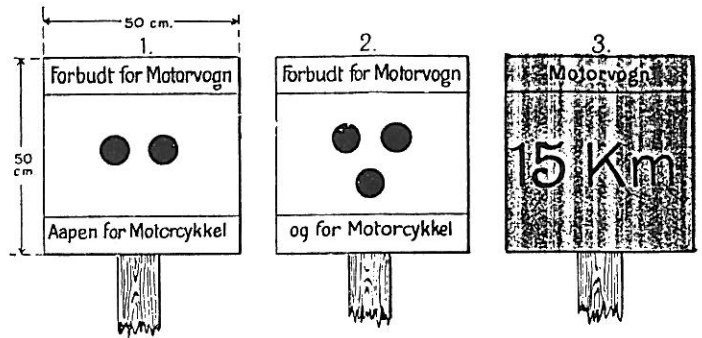
Foreslaat av Kongelig Norsk Automobilklub 1. oktober 1914, vedtat av Veidirektørkontoret 26. oktober 1914.

- Varselsskiltene opsættes ialmindelighet ca. 250 meter fra det sted eller den hindring, hvortil oppmerksomheten henledes, medmindre de stedlige forhold hindrer dette. Saafremt avstanden mellom varselsskiltet og hindringen avviker meget betydelig fra 250 meter, bør særlige forholdsregler træffes.
- Varselsskiltene opsættes retvinklet paa veien. Høiden over jorden: ca. 2 meter til skiltets underkant.
- Paa bebyggede steder er varselsskiltet i regelen overflødig, da motorvognføreren her pligter at kjøre med langsom fart og vise særlig varsomhet.
- Varselsskiltet opsættes ikke hvor faren er øiensynlig samt ligger i dagen for den oppmerksomme motorvognfører. Saafremt dette princip ikke lægges til grund for opsætelsen, vilde formentlig saa mange varselsskiltet bli nødvendig, at antallet derav i høi grad vilde forringe deres virkning.

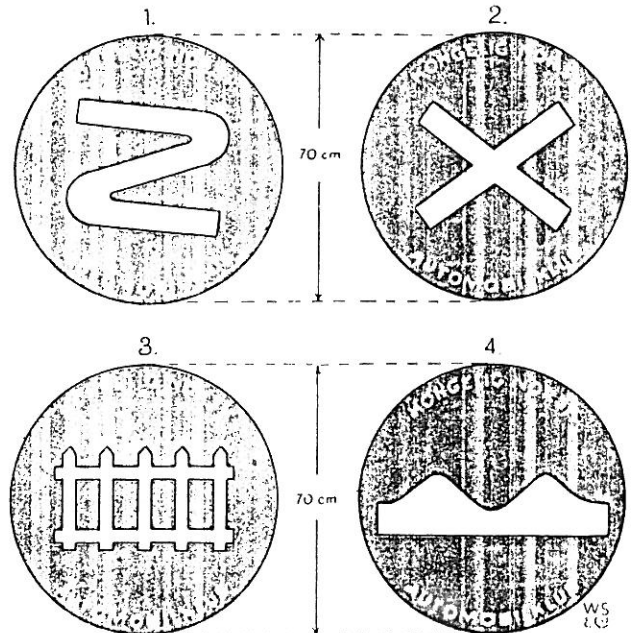
Meningen er nemlig den, at motorvognføreren ved synet av varselsskiltet skal gjøres oppmerksom paa den farefulde passage, som han ellers ikke itide faar øie paa, altsaa om et varsko motuventet farefuld passage.

Der nævnes eksempelvis:

- Tegn for skarp sving er ikke nødvendig, hvor radius for svingen kan forstås av terrænformationen eller av veiens tracé etc., medmindre veibredden i svingen er formindsket eller radius i svingen er mindre end den gir indtryk av.
 - Hvor vei krydser jernbane er intet varselsskilt nødvendig, saafremt overgangen tydelig i betimelig tid kan observeres.
 - Hvor bivei støter til befærdet hovedvei, bør varselsskilt for veikryds ihvertfald sættes paa biveien muligens ogsaa paa hovedveien. Etc. etc.
5. Varselsskiltet opsættes paa den side av veien, der falder naturligst og mest iøinefaldende for den kjørende.



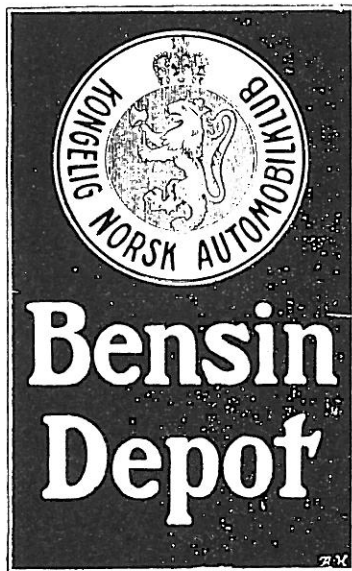
VARSELSSKILTER



MAALESTOK



Varselsskiltene angir: Fig. 1, skarp sving, fig. 2, veikryds, fig. 3, jernbaneovergang i plan, fig. 4, aapen rende lvers over veien.



K. N. A.'s «BENSINSKILT»



K. N. A.'s «HOTELSKILT»

Fra veteran - til fremtidsbil

AUTOMANIA

Presentert av NAF



i samarbeid med Norsk Veteranvogn Klubb og Norges Varemesse

1924-1994 70 ÅR

SJØLYST - 28. apr. - 1. mai

Her har klubben en unik mulighet til å komme frem "i lyset". Vi kan få plass til max. to biler.

Interesserte bes ta kontakt med S. E. Carlson 32 83 10 26

TUR MED DAKOTA

I forb. med Classic motor-markedet i Eskilstuna, har det vært snakk om å leie den gamle DAKOTA'n til å fly dit.

For at dette skal være mulig å gjennomføre, er det nødvendig med en bindende påmelding senest 30. april.

KONTAKT:

Asle Wang

32 81 27 80

32 83 01 12 (e. 17.00)





**Landsforbundet av
Motorhistoriske Kjøretøyklubber**

Member of FEDERATION INTERNATIONALE VEHICULES ANCIENS - FIVA

**Postboks 652
Sentrum
N-0106 Oslo I**
Postboks 236 5096
Barnhøgda 7074 2010059

LMK-KLUBBENES ARRANGEMENTER 1994

Ajour pr. 15. feb. 94

Dato	Arrangement	Sted	Kode
APRIL			
09	Garasjerunden		NVK
24	Vårmonstringen		NVK
23	Vårmarked (delemarked)	Volvo i Råde, Østfold	ØVK
	Henv. tlf. 69265199		
23	Delemarked	Flykkafeen, Sem i Vestfold	RCCN
	Henv. Harald Marthinsen, tlf. p. 66911424, a. 66916052		
23	Våråpning (Amazon, PV, P100) Larvik, Bjil-Service		NVAK
	Henv. Bil-Service tlf. 33184780, Bjørn L. Rasmussen, tlf. p. 94268061		
28-01/5	Bilutstillingen "Automania"	Sjølyst, Oslo	NVK
30	Vårmarked		VVV
	Henv. VVV, Eftelot, 3640 Skollenborg		
30	Vårmonstring	Lyngdal	AMK
	Henv. tlf. 38343367		
MAI			
07	Ekebergmarkedet	Oslo	NVK
	Henv. 22326569 / 22273444 (10-14 hverdager)		
08	Follo Rundt		NVMC
	Henv. Bjørn Næss, Edv. Griegsv. 3B, 1472 Fjellhammer, tlf. p. 67900675 (Avd. Oslo)		
12	Vårterf	Fredrikstad, Gamle-byen	ØVK
	Henv. tlf. 69155755		
12	Lucas Olympic Rally	Lillehammer	LVK
	Henv. Jan V. Lie, tlf. p. 61254441		
12-15	Veteranbusstreff/landsmøte	Porsgrunn	RHF
21	Vestlandstreffet 20 års jub.-lep Kongeparken, Gjesdal		GBV
	Henv. Chris Walker, tlf. a. 51574839, p. 51558463		
21	Vossarudi n 1994		KKV
21-22	Vestlandstreff	Øystese	KMKN
	Henv. Arvid Indrehus, tlf. p. 67152694, Kjell H. Berge, tlf. p. 56556014		
21-23	Trondheimsrinet		NVMC
27-29	Støatrefeff		NVMC
	Henv. Erik Danielson, 2435 Braskereidsfoss, tlf. p. 62418334 (Avd. Elverum/Våler)		
27-29	Trollheimslopet		NVMC
	Henv. Arnt Grø, 7385 Storås, tlf. 72498351 (Avd. Orkdal)		
27-29	Prekestolrefeff		NVMC
	Henv. Kjell Fuhr, Andav. 8, 4062 Klepp stasjon, tlf. p. 51424534 (Avd. Sor-Rogaland)		
27-29	Grensetreff		VVV
	Henv. VVV, Eftelot, 3640 Skollenborg		
28	Fjåldypa Grand Prix	Lom	JVK
	Henv. Jan Randen, tlf. a. 61211281 p. 61214388		

- 2 -

Dato	Arrangement	Sted	Kode
28	Romeniksmarkedet	Ringbanen, Gardermoen	RGK
28	Drammenslopet		MHKD
	Henv. Per-Erik Carlson, tlf. 32831026		
28	Delemarked	Sorlandets Travpark, Kristiansand	AMK
	Henv. tlf. 37278140 / 37096339		
29	Delemarked	City syd, Trondheim	TVK
	Henv. Arne Asphjell, tlf. 73935338		
29	Bilens dag	Hellensletta	FMKN/OR/ACCN
29	Ladies Cup		NVK
JUNI			
03-05	Sjemenlopet 1994	Bergen	MBKN
04	Totenlopet		TGK
	Henv. Dag Skoglund 2858 Kapp, tlf. 61169660		
04	Stiklestadlopet (Bil/MC)		NTMF
	Henv. T. Sandberg, tlf. 74095873		
04	Østfoldlopet 94	Halden	ØVK
	Henv. tlf. 69187663		
04-05	Vårskjelven		NVMC
	Henv. Jostein Vestre, Boks 3059 Klippra, 6021 Ålesund, tlf. p. 70219559 (Avd. Sunnmøre)		
04-11	Syrkepreven (FIV A-A-lop)	Lillehammer-Voss	NVK
05	Vårspretten	Vestfold	EFV8
	Henv. tlf. 22564783		
10-12	Marmorrefeff		NVMC
	Henv. Bernt Dabakk, Vambygdvn. 21, 8210 Finneid, tlf. p. 75648665 (Avd. Indre Salten)		
10-12	Trondheim Rundt		NVMC
	Henv. Arvid Solem, 7074 Spongdal, tlf. p. 72835591 (Avd. Trondheim)		
11	Skjærgårdsrallyet		GVK
11	Sparelandlopet		MHKD
	Henv. Per-Erik Carlson, tlf. 32831026		
12	Valdreslopet		VVV
	Henv. tlf. 61360870		
12	T.A.K. Open	Kilen/Tonsberg kl.10.00	TAK
	Henv. tlf. 33391073		
16-19	Opelrefeff	Tonsberg	OR
	Henv. Østerkleiv, tlf. 62836105		
17-19	Harstadrefeff		NVMC
	Henv. Sverre Bergli, Vargmyra 9, 9400 Harstad, tlf. p. 77070876 (Avd. Harstad)		
17-19	Grensetreff	Øyer, Lillehammer	NAMK
	Henv. Ole Refsahl, Kemner Ruudsv. 10, N-3600 Kongsberg		
18	Storfjordlopet	Fjærland-Geiranger	SAK
	Henv. J. Bolstad, tlf. p. 70250768, K. Hauge-Nilsen, tlf. p. 70252677		
18	Hamarlopet		MVH
	Henv. Arve Johansen, tlf. p. 62590523		
18-19	Trekkefestivalen, 10 års jub. Segne		AMK
	Henv. Kai Eiland, tlf. 38081201		
18-19	Mosvikrefeff		NVMC
	Henv. Einar Sundseth, Levenstadvn. 10B, 2006 Løvenstad, tlf. p. 63838830 (Avd. Romer.)		
24-26	Skjærgårdsrefeff		NVMC
	Henv. Arne Kolstad, Hougensgt. 13, 3100 Tonsberg, tlf. p. 33319341		





- 4 -

21 V8-løpet EFV8
Henv. tlf. 22564783

26-28 Fosenløpet NVMC
Henv. Henry Holmen, 7160 Bjugn, tlf. p 72528879 (Avd. Fosen)

27 Rometkløpet RGK
Krodetreffet MHKD

27-28 Eikesdølstrøffet NRKK
Henv. J. Engen Moide, tlf. 71210278, Ø. Sagli Kr.sund, tlf. 71670136

SEPTEMBER

03 Dagen før dagen NVK
04 Sandvigen-Sundvolden 1994 NVK
10-11 Høsttreff VVV

17 Henv. VVV, Eiteløst, 3640 Skollenborg NVK
Oslo

18 Ekebergmarkedet ØVK
Henv. 22326569 / 22273444 (10-14 hverdager)

24-25 Høsttreff Henv. tlf. 69187335 / 69155735

25 Jubileums bilutstilling Messehallene Tønsberg
Delemarked Myklegaard veiservice, Løten
Henv. Harald Marhinsen, tlf. p. 66911424, a. 66916052

OKTOBER

08 Høstløp NVK

NOVEMBER

05 Novemberløpet (Enkel racing) NVMC
Henv. Per Berg, Hovsetern. 38B, 0768 Oslo, tlf. p 22141968

Arrangementer innmeldt fra klubber/foreninger som ikke er tilsluttet LMK

Lions Club Eidskog
Scand. Chev. Assn.

- 3 -

25-26 Midnattstreff, Norgesløpet 1994 Tromsø TVK
Henv. tlf. 94640094

JULI

01-03 Engelsktreff foreng. MC Sundhaugen, Eikem i Buskenud TOMC
03 Sommerur VVV

08-10 Henv. VVV, Eiteløst, 3640 Skollenborg
Landstreff 1994 (Saab) Telemark GSV

08-10 Henv. Ø. Samnes, tlf. 55130283, fax. 55917676
Skogsløpet NVMC

09 Henv. Torgeir Vatnehol, Boks 3059 Kljpra, 6021 Alesund, tlf. 70156513 (Avd. Summere)
Museumsløpet Horten HOVK

15-17 Henv. Leif Augustin, tlf. p 33330828, a 33328720
Gladløpet, Nordisk veteranreff Stavem LSVK

29-31 Henv. Per V. Amundsen tlf. p 33187149, Bjørn Olsen, tlf. p 33198413
Lofotreffet NVMC
Henv. Ørjan Magnussen, Limstrand, 8368 Smedvik, tlf. p 76086499 (Avd. Lofoten)

AUGUST

05-07 Serumsand Rundt NVMC
Henv. Wiggo Karlisen, Kringenvn. 4C, 1900 Fetundtlf. p 63882200 (Avd. Romerike)
Albiontreff (Kun engelske biler)Biri Albion

06 Henv. Lise J. Ukkelberg, tlf. p 62521223
Mjøsmarkedet Biri MVLVKTGK

06 Henv. Knut Jensen, tlf. p 62526207
Verdalsracet (MC-løp) NTMF

12-14 Henv. S. Røstad, tlf. 74079133
Målselvtreffet NVMC

12-14 Henv. Svein Lihaug, Boks 200, 9201 Bardufoss, tlf. p 77183626 (Avd. Senjen)
MC-Løp (tom 1935) NVMC

12-14 Henv. Odd A. Amlien, Meierivn. 6, 2800 Gjøvik, tlf. p 61168373 (Avd. Gjøvik & Omegn)
Intern. Ford M treff (10 års jub.) Gol FAKN

12-14 Henv. Arvid Indrehus, tlf. p 67132694, Terje Kaasa, tlf. p 32750694
Volvo-treff (Amaz, PV, P-1800)Hokksund Båt & Camping NVAK

13 Henv. Hokksund B & C, tlf. 32754242, Bjørn L. Rasmussen, tlf. p 94268061
Loppemarked Tønsberg Stadion TAK

13 Henv. tlf. 33326832
Grenlandsrallyet GVK

13-14 Nordisk Rootes-treff Göteborg RCCN
Henv. Harald Marhinsen, tlf. p 66911424, a. 66916052

19-21 Treffet Vår NVMC
Henv. Kurt Dale, 6440 Elnesvågen, tlf. p 71262424 (Avd. Romsdalshalvøya)
Lillehammerløpet LYK

20 Henv. Jan V. Lie, tlf. p 61254441
AMK - 15 års jubileumsmarkering AMK

20-21 Henv. tlf. 38166773 / 38181897
Glommaløpet Alvdal NVMC

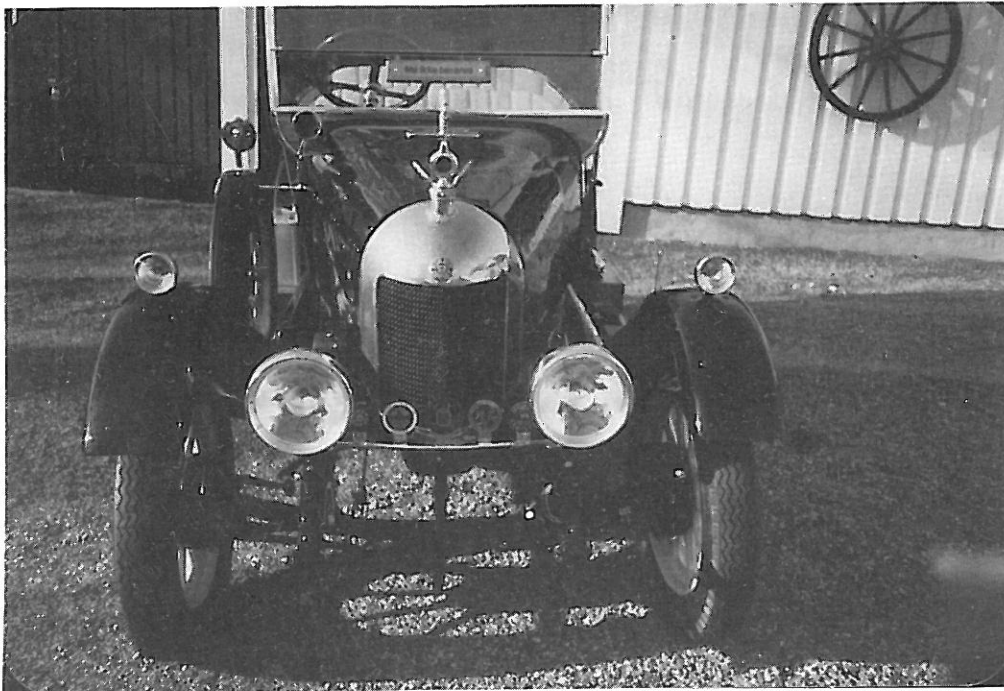
21 Henv. Rune Aaeng, Bellingmo 2560 Alvdal, tlf. p 62489773
Greveløpet Larvik LSVK
Henv. Helge Moland, tlf. p 33111118, Fred O. Døvie, tlf. p 33184575

WANG, ASLE
GAMLEBAKKEN 28

3046 DRAMMEN

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk Klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

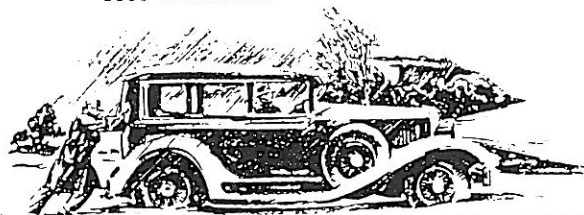


Motorhistorisk klubb - Drammen

- Ett års medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen koster for 1994 kr 150,-
- Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilop i inn- og utland.
- Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl 1900. Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- Medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen, eller Hallingdal Veterantvognklubb 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 HORES INTERESSANT UT, KONTAKT:

MOTORHISTORISK KLUBB
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN



ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN

UTKOMMER FEBRUAR, APRIL, JUNI, SEPTEMBER OG DESEMBER.