

motor

HISTORIKEREN



2-1984



1916 DODGE

TRUMBULL

1907 PICCOLO

Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

NB! Ettertrykk kun tillatt hvis kildeangivelse!

motor

HISTORIKEREN

REDAKTØR

Bent Bryhn
Andreas Nygårdsv.9
3600 KONGSBERG

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ) 3001 DRAMMEN
Bankgirokonto 7137 20 19934
Postgirokonto 3 75 09 24

MEDIEMSKONTINGENTEN 1983:

Hovedmedlem med avis..... 100
Husstandsmedlem uten avis... 20

STYRET

FORMANN: Jan-Ove Regstad, Konnerudgt. 105, 3000 Drammen
03-832133(priv), 03-870120 lj.115(jobb)

NESTFORMANN: Asle Wang, Hans Tordsensgt. 6, 3000 Drammen
03-818009(priv)

SEKRETÆR: Erik Holde, Blektjernvn. 4, 3000 Drammen
03-818390(jobb)

KASSERER: Bjørn Erik Lundstad, 2.Strømterasse 11,
3000 Drammen 03-835237(priv)

STYREMEDL.1: Martin Giljamse, 3322 Darbu 03-750711(jobb)

STYREMEDL.2: Jan Sandholt, Langrand 27, 3020 Krokstadelva
03-876258(priv), 03-876923(jobb)

Vi har filial i Oslo også



Her i distriktet er DnC en lokalbank som kjenner kundene våre ut og inn. Dermed kan vi gi deg den kundebehandling du har krav på. At du i tillegg finner oss i Oslo, er greit å vite hvis du har tenkt deg en tur til hovedstaden.

Den norske Creditbank

DnC

Formannen har ordet.

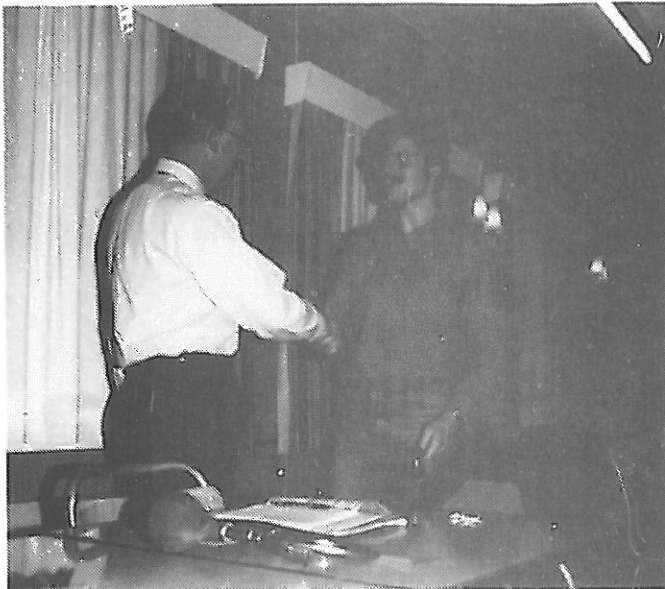
Vi er nå allerede i april måned og sesongen nærmer seg med raske skritt.

For oss motorhistorisk interesserte er vi nå ferdig med den værste årstida med kulde og mye snø.

Vinteren er tilbaketrukket og Årsfesten er avholdt, nok en gang på Eikerstua. Det ble en riktig hyggelig kveld den 18. februar med mye god mat, drikke, dans og et meget underholdende sanginnslag av Oddleif Kvålseth. Dette handlet om diverse "figurer" i klubben, inklusive sangeren selv.

Arild Karlsen og en av hans mange busser er nærmest et fast innslag i fest sammenheng, og turen i år gikk helt problemfritt. Vi setter stor pris på Arilds innsats på dette området, noe Alf Bryhn bemerket ved å overrekke utmerkelsen "GULL FOR GOD BUSS".

Vårsesongen er her, og med solas hjelp burde det være mulig å ta frem "klenodiet", vaske, polere og ta seg en liten kjøretur allerede i påsken.



- her ser vi nåværende formann (t.v.) får overrekket klubba og hornet av forrige formann, Mads Jostad

Drammensløpet blir avholdt 26. mai, og 9. juni går Vennekapløpet av stabelen. Vi håper på stor deltakelse og pent vær, slik at vi får noen riktig koselige weekender sammen på forsommeren. Høstløpet arrangeres 2. september.

Helt til slutt vil jeg på vegne av min kone og meg selv få takke MHK - Drammen for gaven til vårt bryllup den 3. mars, en nydelig krystallbolle med lokk og tilhørende blomstervase med klubbemblemet vårt på.

Hjertelig takk!

Hilsen

Gro og Jan-Ove Regstad

ØVK
tipsss

TOPPAKNINGER:

- Kvernvik Bruk pakkingsfabrikk 4990 Sønderled
DØRLISTER, DØRPAPP ETC:
- Karosserimateriell
Bøgt 9 Oslo Tlf 02 675259
CHEVROLET, FORD DELER:
- Eiker Motorshop 3300
Hokksund Tlf 03 751696
FORNIKLING, FORKROMMING:
- Velo A/S Sluppen v 1 7000
Trondheim Tlf 075 68555
- Star fornikling, Løren-
vangv 14 Oslo 02 215756
- PECO 2300 HAMAR 065 22301
STIGBRETT, KALESJEDUK:
- Brdr Heffelmehl A/S
Wm Thranesgt 84 Oslo
Tlf 02 377639

FJÆRER:

- Oslo Bilfjærfabrikk A/S
Ryensvingen 13 Oslo
Tlf 02 291340

SIMRINGER:

- Per-Kr Askim A/S
Ole Deviksv 18 Oslo
Tlf 02 646080

Hentet fra FORDELERN
NR. 3, 1984. (ØVKs org)

Referat fra medlemsmøte 03.01.84.

Arets første møte kom i gang ved 19.30 tiden. Den nye 30 års grensen for import av biler og motorsykler ble nevnt. Det ble også snakket en del om årsfesten. Videre ble avisens økning fra A5 til A4 format nevnt.

Martin Giljamse hadde med seg noen filmer om fjering og drivstoff tilførsel på biler. Disse hadde han fått låne på Heistadmoen. Mads Jostad, Jan Roger Sand Olsen og Finn Torgersen fikk hvert sitt fat for god innsats i klubben (Finn Torgersen var ikke tilstede). "Medlemmenes 10 minutt" fulgte så i beste MHK stil, deretter ble det kaffe og vinerbrød.

Vi ønsker å lage en liste (register) over medlemmer i klubben, deres adresse og eventuelle kjøretøy (eldre enn 30 år). Denne listen skal fordeles til alle medlemmene slik at hvis vi får problemer på f.eks en tur eller har problemer under restaurering, kan kontakte medlemmer i klubben vi tror kan hjelpe oss. Vær derfor vennlig å fyll ut dette arket, og send det til oss, på denne måten bidrar vi til å hjelpe oss selv og andre!

Pinse arrangementet sammen med våre Danske venner ser ut til å bli lagt til Saggrenda Turisthotell, utenfor Kongsberg.

AASS Bryggeri fyller 150 år i august, og vil da gjerne ha oss med på å kjøre eskortesje, med deres lastebil i spissen. Det er snakk om å frakte ca. 80 personer. Ytterligere informasjon kommer senere!

DT&BB har også spurt om vi kan stille biler for å frakte ca. 80 personer (DT&BB's største annonsører). Dette skal skje i juni.

Til slutt viste Giljamse en film om 2. verdenskrig, og noen av de militære kjøretøy som da ble brukt.

Møtet ble hevet ca. kl. 22.45.

sekr.

Referat fra medlemsmøte 07.02.84.

Møtet kom i gang ved 19.30 tiden. Det ble gitt en kort informasjon fra LMK's landsmøte som formann/nestformann deltok på. Videre ble vi informert om sesongens tettpakkede løpsprogram. Alf kom med et forslag om ei fototavle med bilder fra klubb-arrangement. Fra denne skulle medlemmene kunne bestille kopier av de bilder de måtte være interessert i å kjøpe.

Finn Torgersen mottok omsider tinnfatet for innsatsen innen MHK Drammen. Styret og festkomiteen prøvde å få med flere på Årsfesten, men forgjeves. Da var det 43 som hadde meldt seg på. Videre ble "medlemmenes 10 minutt" avholdt, og etter hva jeg observerte skiftet både deler og biler eiere. Deretter fulgte en lang kaffepause med bilprat og utlodding.

Til slutt viste Jan Sandholt film, en fra garasjerunden (1977?) og en fra Drammenløpet 1977.

Møtet ble hevet kl. 22.15.

sekr.

Referat fra medlemsmøte 06.03.84.

Møtet kom i gang ved 19.30 tiden. Vår nye formann gikk stad og giftet seg lørdag 3/3, så han var ikke til stede, det var derimot nestformannen, Asle Wang, som var stedfortreder.

Et brev som LMK hadde sendt ut til klubbene angående import av kjøretøy eldre enn 29 år, ble lest opp. Her stod det at det er bilforretninger som har begynt og importere slike biler i rent

forretnings-øyemed. Dette medfører fare for at ordningen faller bort. Etter en lang diskusjon ble det besluttet at styret skulle sende sin innstilling tilbake til LMK.

Så fulgte "medlemmenes 10 minutt", og etter kaffepausen viste Jan Tølfesby noen lysbilder fra div. anledninger.

Møtet ble hevet kl.22.30.

sekr.

Kort referat fra landsmøtet i LMK

Landsmøtet ble avholdt i Oslo 4.2.84. Fra MHK møtte Jan Ove Regstad og Asle Wang. Møtet ble åpnet med en kort presentasjon av alle klubbene. To nye klubber ble innvilget medlemskap i LMK: Valdres Veteranvogners Venner og Vest-Telemark Motorhistorisk Klubb. Arsberetning og regnskap ble opplest og godkjent. Deretter ble det fremlagt forslag til nye statutter, noe som førte til en lang og trettende diskusjon om ordlyden i et av punktene.

ACCN redegjorde for den sensasjonelle gavepakken vi har fått fra myndighetene (utførlig behandlet annet sted i avisen). Videre ble det snakket litt om LMK-forsikringen, det ble vedtatt å danne NORDISK MOTORHISTORISK FORBUND (et organ for samarbeide mellom landenes interesseorganisasjoner). Vi snakket litt om FIVA (Federation Internationale Vehicules Anciens) der LMK representerer Norge, om internasjonalt regelverk og terminlisten for 1984. Vi fastsatte kontingent til LMK for inneværende år. Videre orienterte ACCN om sitt enorme statistiske materiale, som vi omhandler annet sted i avisen.

Til slutt var det valg. Olav Helge ønsket avløsning som formann og som hans etterfølger ble A-Ford-mannen Kjell Wang-Henrichsen valgt. Han representerer i denne forbindelse ACCN. Helt til slutt hedret Svein I. Myhre, fra ACCN, Olav Helge med en storslagen blomsteroppsats.

Asle

Nye medlemmer.

Styret ønsker følgende nye medlemmer hjertelig velkommen i klubben!

- Håkon Hafnes, Fosserudvien 19, 3030 KONNERUD.
- Arild Jensen, Lønnreudveien 27, 3030 KONNERUD.
- Tore Halvorsen, Otto Sverdrupsvei 6A, 3600 KONGSBERG.
- Arve Fjell, Linnestranda, 3400 LIER.
- Stein Langerud, 3300 HOKKSUND.
- Arne Sørum, Oddervol, 3400 LIER.
- Lasse Andersen, Brahmsgt. 24, 3600 KONGSBERG.
- Bent Bryhn, Andreas Nygårdsvei 9, 3600 KONGSBERG.
- Asbjørn Fadum, Jarberg, 3110 RAMNES.

KLUBBUTSTYR for salg!

- Vognmerke, emaljert.....120,-
- Jakkemerke, stoff.....26,-
- Jakkemerke, emaljert m/nål.....20,-
- Klistremerke.....10,-
- Merke, emaljert u/nål.....30,-
- Pute m/klubbmerke, komplett.....35,-
- Putetrek m/klubbmerke.....30,-
- T-skjorte, voksne/barn.....35,-

Dette kan kjøpes på møtene (av kassereren), eller bestilles ved å skrive til: MHK-Drammen, Postboks 2193, (Strømsø), 3001 DRAMMEN.

DRAMMENSLØPET 1984

Motorhistorisk Klubb Drammen har den glede å innby til Drammenløpet lørdag 26. mai 1984.

Løpet er åpent for alle med kjøretøy som er 30 år eller eldre.

Løpet starter kl.10.00 PRECIS fra Elle Gulskogen. Derfra går løpet gjennom Mjøndalen over bygda til Hokksund, Skotselv, Elle Amodt med mål på Blåfarveverket.

Startkontigent kr. 75.00.

Skriftelig bindende påmelding til Per Rust, Stadiongt. 6, 3050 MJØNDALEN.

Påmeldingsfrist 14. mai 1984!

Vel møtt!

Løpskomiteen

TERMINLISTE FOR 1984

FOR L M K KLUBBER

17.3.	Skirenn og skifest (kun medl.)	Ford V 8 og A
28.4.	Garasjerunden	NVK
5.5.	Delemøte, Dal (kun medl.)	Ford V 8 og A
6.5.	Follo rundt	NVMV
12.-13.5.	Vårmønstring, Bogstad camping, Oslo	NSK
12.5.	Loppemarked og auksjon, Vinterbro	NVK
26.5.	Vårmønstring	"
26.5.	Delemarked, Hunderfossen	Lillehammer VK
26.-27.5.	Eggedalstreffet	NVMC
27.5.	DRAMMENSLØPET	MHK-Drammen
27.5.	Ford picnic/økonomiløp (kun medl.)	Ford V 8 og A
31.-3.6.	Trondheimsrittet. FIVA-A-løp	NVMC
31.5-3.6	Hallingdalsløpet, GOL	Hallingdal VK
1.-3.6.	Landstreff, Hunderfossen	ACCN
2.6.	Østfoldløpet, Halden	Østfold VK
2.6.	SJØORM-LØPET -84	Vest Telemark M.K.
2.-3.6.	Tur til Lillehammer	Øvre Romerike
2.-3.6.	Utstilling av veteranvogner og veteranfly, Kjevik	Agder
3.6.	Messingtrippen (biler og motorsykler tom. 1925), Oslo-Sørumsand	NVK
8.-10.6.	Vestlandstreffet, Bergen	Bergen VK
8.-10.6.	MATCHLESS - AJS treff i Stavanger	
9.-11.6.	Stjerneløpet, Fevik	Mercedes
9.-11.6.	Danskebesøk Kongsberg (kun medl.)	MHK-Drammen
14.-17.6.	Reise til "Styrkeprøvet" i Ørebro, Sverige	NVK
14.-17.6.	Internasjonalt Opel-treff, Ekeberg camping, Oslo	Opel-reg.
15.-17.6.	HMK-treff	HMK
16.6.	Totenløpet	Toten
16.6.	Rally Sørlandsporten	Agder
23.6.	Valdresløpet	Valdres
23.-24.6.	Brageace, Gardemoen	ACCN
29.6.-1.7.	Skogsløpet. FIVA-B-løp	NVMC
30.6	FIRDALØPET, FORDE	Sunnfjord V.K
4.8	RENA-LØP	Motorveteranene, Hamar
11.8.	Grenlandsrallyet, Porsgrunn - Stavern	Grenland
18.8.	Lillehammerløpet	Lillehammer
18.-19.8.	Sørumsand rundt	NVMC
19.8.	Ford V 8 løpet	Ford V 8
25.8.	Picnic, Lommedalen, Bærum	NVK
25.-26.8.	Hurdalsjøen rundt	Øvre Romerike
2.9.	Høstløpet	MHK-Drammen
8.-9.9	GLOMMALØPET, MC	NVMC
8.9.	Delemøte, Dal (kun medl.)	Ford V 8 og A
15.-16.9.	Sandvigen-Sundvolden	NVK
22.9.	Høstmarked, Vinterbro	NVK
6.10.	Høstløp med sportslig tilsnitt	NVK

SVEISE-EKSTRA

DEL 2

Fra Jern- og Metallarbeideren's Sveise-ekstra har vi sakset en artikkel om sveising. Spesielt nu om vinteren driver mange med sveising i trange garasjer, under kummerlige forhold. Arne Nordli, som har skrevet denne artikkelen, er for tiden sveiselærer, og har mange års erfaring fra sveisearbeide på mekanisk verksted. Så derfor- ta tipsene ad notam. La ikke vår deilige hobby bli årsak til tragiske ulykker. God Sveis!
Vi presenterer artikkelen i 2 deler.

Sakset fra "A" nr. 2 - 79!

Norge på topp i sveiseulykker

REGULERING AV ACETYLEN

La oss se på reguleringen av acetylen. Det største trykket som oppgis på brennere idag er 0,3 kp/kvadratcentimeter. Dette gjelder liketrykksbrennere. Hvis det er brennere med injektor skal trykket være lavere en 0,3. Når vi så mange ganger opplever at arbeidsmanometeret står innstilt på 1 - 2 kp. forteller det at regulatoren behandles vilkårlig og uforsiktig. Det er ikke helt umulig å få tent en brenner med slike trykk. Men selv om en bruker 50 meter lang slange er det ikke nødvendig å bruke et større trykk enn 0,5 kp/kvadratcentimeter.

LIKETRYKKSBRENNENE

I dag er det ganske utbredt med sveiseutstyr hvor sveisebendet skal brukes med 0,3 kp. på begge gasser (liketrykksbrennere).

Når en stadig ser at disse har et innstilt oksygentrykk på 5-6 kp., -ja helt opp til 10 kp. da sier det seg selv at noe er galt.

Det som så ofte skjer er at en stenger ventilen på flasken og åpner den igjen uten at reguleringsskruen på regulatoren er skrudd i null-stilling. Når dette er gjort noen ganger er regulatoren skadet.

Det som dessverre også gjøres er at noen stenger rattene på brenneren, deretter ventilen på flasken slik at det blir stående igjen gass under trykk i slangene. Hvis det er lekkasje i håndtaket og gassene blandes i håndtaket kan det eksplodere i hånden hvis en tenner på. Det riktige og eneste sikre er at en ved spise-pauser og arbeidstids slutt stenger flaskeventilen, dernest åpner rattene på håndtaket og lar gassene strømme ut. En skrur reguleringsskruen på en gass av gangen i null-stilling, og til slutt stenger en rattene.

Når en skal bruke utstyret igjen, skal en først åpne for oksygenet å la det strømme gjennom slangen. Skru reguleringsskruen til det trykket utstyret er laget for.

Når det er gjort, skal en stenge rattene på brenneren. Da vil vanligvis nålen på arbeidsmanometeret stige litt. Deretter gjør en det samme med acetylen-gassen. Når en skal tenne flammen skal en åpne acetylenet for fullt og litt oksygen. En skal aldri lage flamme på gass med mye oksygen, men når den er antent - da kan en slippe ut resten av oksygenet. Ved en slik fremgangsmåte vil en slippe knalling og tilbakeslag.

SKJÆRING

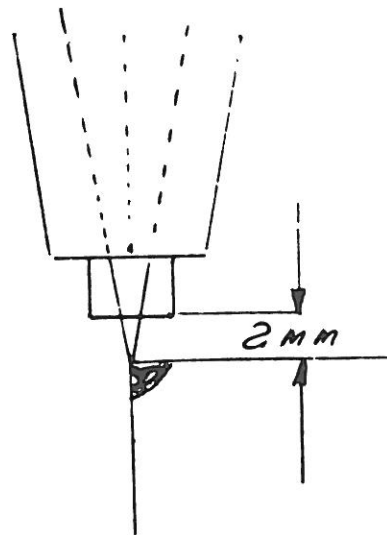
Skjærbrenneren er i dag et uunværlig hjelpemiddel i industrien. Men ikke all skjæring utføres fagmessig. Det blir ofte til at en bruker slipeskiven etter skjæringen. Disse slipeskivene som brukes er lite miljøvennlige både hva støy og støv angår. Gnistene de lager er også brannfarlige. Men en god del av slipingene kunne vært unngått hvis en hadde brukt skjærebrenneren riktig. Hva er så acetylen-oksygen skjæring?

Egentlig er det oksygen som kommer i forbindelse med stål. Vi opplever at stålet oksyderer, eller ruster. Skjæring er rusting av stål i høyt tempo.

Det er mulig å skjære materialer slik at snittene blir rene og fine. Med de skjæremunnstykkene som finnes i dag kan vi skjære alt fra karrosseriplater til 55 tommer tykke materialer. Men det en stadig opplever er at snittflatene er rillete og ujevne. Platene må ofte slås fra hverandre. Det forekommer også ofte tilbakeslag i brenner og i mange tilfeller slangeeksplosjon. Årsakene til dette er flere. For det første må en velge et munnstykke som er laget for den materialdimensjonen en skal skjære. Deretter må en bruke de trykkene som munnstykket krever. Dethar ennå ikke lyktes noen å konstruere ett munnstykke for alle dimensjoner.

Når man vet dette skjønner man at flammeinnstillingen er meget viktig for å få et pent kutt og for å unngå tilbakeslag. Så de sekundene en anvender her er vel anvendt tid.

Hemmeligheten er, hvis en kan kalle det det, at etter at flammen er laget, skal skjæretrykket stå på under innstillingen av flammen. Mens skjæretrykket står på skal en øke acetylentrykket slik at en får acetylenoverskudd. Dernest skal en redusere acetylenet, slik at en får en nesten hvit flammekjerne. Når en da slipper hendelen så skjæretrykket blir borte, har man en normal flamme. Det er nødvendig for å smelte litt stål, slik at en kan starte skjæringen.



Mange har en tendens til å holde munnstykket for nær arbeidsstykket. Husk at den lysende flammekjernen holder bare 600 grader.

Tegningen overfor viser hvor stor avstand en skal ha. Det er selvsagt ikke mulig alltid å holde 2 millimeter avstand. Men det som er viktig er at det skal være en avstand mellom den lysende flammekjernen og arbeidsstykket. Da vil en heller ikke få tilbakeslag.

Men under skjæringen dannes det slagg som ofte blir rundt og blåses langt av gårde. Disse "perlene" er skyld i mange branner. En slik "perle" har en temperatur på 500 grader etter at den har mistet rødfargen.

Dette gjør at en må være på vakt overfor de farer som skjæring medfører. En må ha slukningsapparat og kunne bruke det.

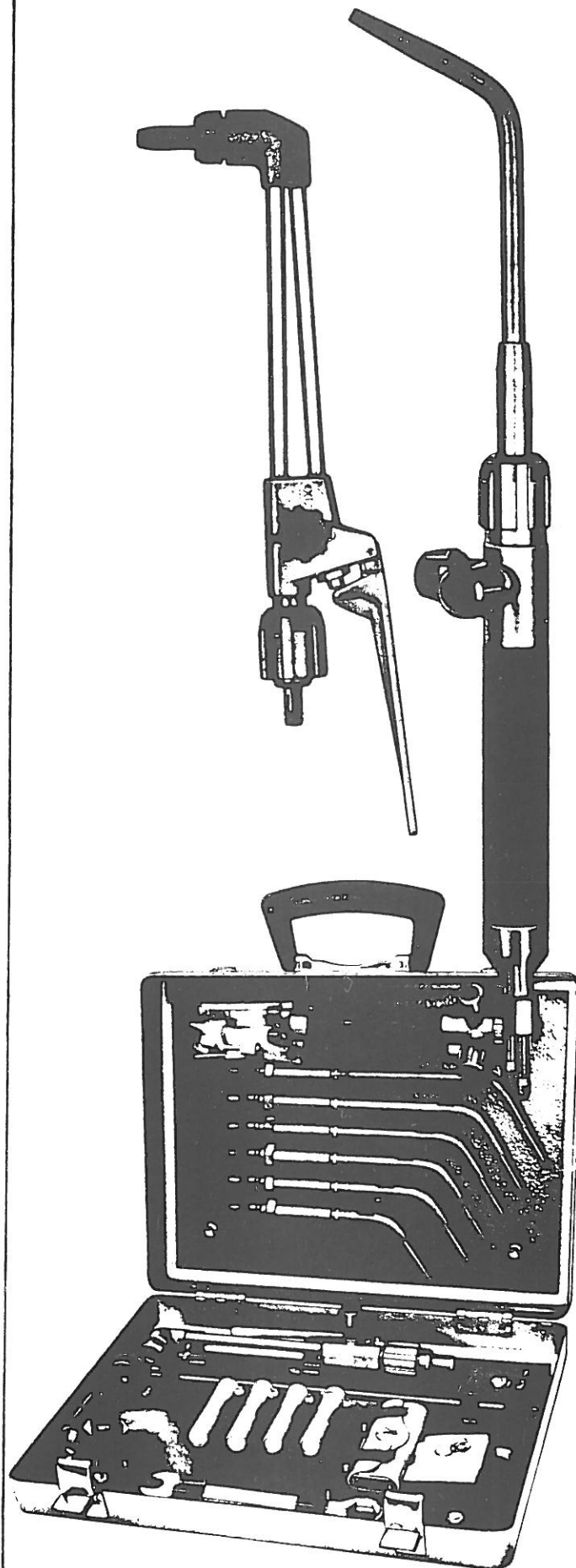
SLANGENE

Sist men ikke minst noen ord om slangene. Bruk bare godkjente slanger. Kontroller at det bare er ISO-normerte slanger.

En slange skal byttes hvis en bøyer den og det danner seg små tverrsprekker. Er det lekkasje i en slange, skal en ikke prøve å tette lekkasjen med isolasjonsbånd. Det en skal gjøre er å kutte slangen og montere en original slangeskjøt av messing. Det må aldri brukes kobberør i acetylenlanger. Det kan føre til slangeeksplosjon. Tape ikke slangene helt i sammen, men lag en slik taping at gnister ikke kan legge seg mellom slangene. Heng heller ikke slangene over regulatorene og flaskene.

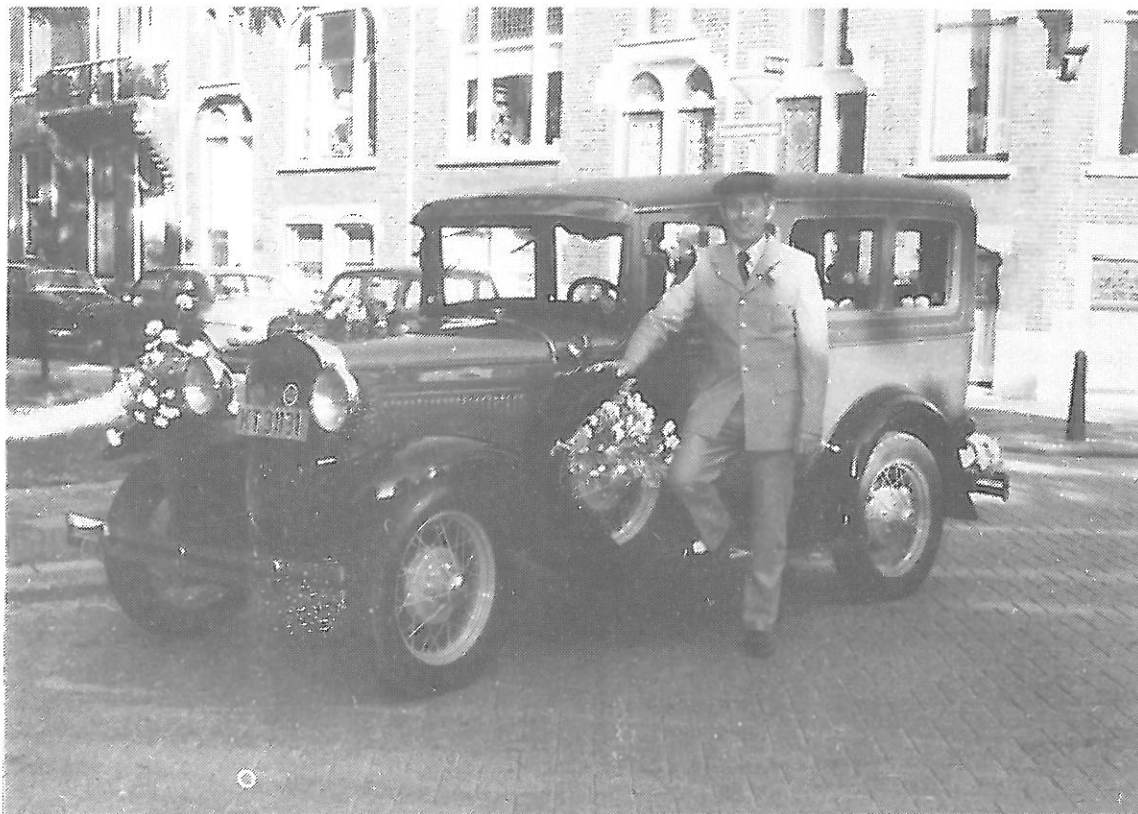


(Red. anm.) Husk også at orden i garasjen eller på arbeidsplassen er nødvendig for å unngå ulykker. Twistdotter og papirraske er tabu hvor sveising pågår. Legg merke til hvor du retter flammen mens du leter etter sveisetråd. Pass på hvor slangene ligger i forhold til varme og skarpe metallkanter. Sveiser man f.eks. under en bil - ha alltid en hjelpemann klar med brannslukningsutstyr inne i bilen. Filt og Tectyl er lumske greier. Bruk også alltid hansker og beskyttelsesbriller. Kommer det en varm gnist på hånden er det fort gjort å miste brenneren! La det gå lang tid mellom lakkering og sveising i samme lokale. Oppbevar lakk og tynnere langt unna - gjerne i separat rom. Vær også obs på at en tom bensintank kan eksplodere, mens en full "bare" brenner. Pass på hvor lufterøret fra bensintanken munner ut. Sett gjerne en propp i dette. Allerhelst - fyll tanken med vann, eller hold i allefall en stålplate mellom stikkflammen og bensintank. Sveis litt av gangen for å unngå oppvarming. **HUSK BRANNSLUKNINGSAPPARAT!**



STAFETTEN

1931 Ford A De Luxe Delivery



- her ser vi en stolt eier av 1931 Ford A De Luxe Delivery

"Det er din tur Martin! Du får skrive noen ord om bilen din du også!" Ordene skriver seg fra vår formann på siste møte.

Vel, da må jeg gå noen år tilbake i tid, ja helt til 1952. Da kom jeg til Norge, nærmere bestemt Vestfossen. Der hadde det seg slik at min tilkommende svigerfar hadde en A Ford. I 1953 skulle jeg ta sertifikat og lånte da A Forden. Bilsakkyndige satt ved siden av meg, og vi kjørte et par kilometer. Det var nok, og glad og fornøyd var jeg. Det var andre tider det! Jeg hadde ikke hatt noen kjøretimer, bare kjørt A Forden litt frem og tilbake på gårdsveien. Siden lånte vi bilen av og til på ferier og lignende og vi ble etter hvert

glad i "kassa".

I 1959 ble bilen solgt, dette året startet jeg mitt verksted. Etter dette ble det ikke mere A Ford med meg før jeg kom i kontakt med Tore Woldstad i 1969. Tore hadde allerede en flott A Ford.

Sommeren 1970 kjøpte jeg en åpen A Ford som jeg begynte å restaurere, dette holder jeg på med fremdeles. Som egen næringsdrivende er det ikke så lett å få tid til overs til hobby'n.

I 1976 kunne jeg overta en A Ford fra Tore Woldstad og det er denne jeg kjører med nå, en 1931 De Luxe Delivery. Den var i kjørbar stand, og jeg brukte

den noen år slik den var.

I 1979 begynte jeg med forrykende fart på restaureringen av Delivery'n, og greide det faktisk på under 2 år. Jeg demonterte hele bilen og sandblåste alle metaldeler. Så ble det mange timer med trearbeide, sveising og platearbeide. Nye stigtrinn ble laget og radiatoren ble fikset. Motor, gearkasse, bremses og styring ble overhålt. Deretter ble pussing, lakkering og staffesering utført. Jeg lånte symaskinen til Finn Torgersen og klemt i vei med seter og innvendig trekk. Det eneste jeg ikke gjorde selv var forniklingen.

Bilen stod ferdig i 1981, og siden har vi vært på mange løp og turer, bl.a. 3 turer til Holland, alltid uten problemer,

bortsett fra en punktering.

Den siste turen i høst kjørte jeg min brors datter til rådhuset i Rotterdam der de skulle gifte seg. Bilen vakte stor oppsikt på den turen. Samtidig ble det løp i Amsterdam med over 100 deltagere. Med i løpet var en alldeles nydelig restaurert Stanly Streamer åpen buss fra 1913.

Som dere forstår har bilen voldt meg mye arbeid, men jeg har hatt veldig mye glede av den opp gjennom årene!

Stafetten sendes videre til Helge Lundby!

M. Giljanse

— 0 —

NB! MAIMØTET OBS!

På grunn av øvelse på HV-huset holdes mai-møtet på klubbhuset til Konnerud Idrettslag, vanlig tid (altså tirsdag 8/5 kl. 19.00).

For dere som ikke vet hvor det er:

Ta av rundkjøringen på Strømsø torg ved skilt "KONNERUD", du er da i Konnerudgata (ref. fig.1). Følg Konnerudgata i 5 - 6 km (gjennom skogen), passer under gangbru og senere NÆRKJØP-forretning (Harald Wike). Ta av til venstre ved ESSO-stasjon, ned Jarlsbergveien. Følg denne veien til liten bru, og ta til venstre ca.200 meter senere. Kommer du til bru nummer to har du kjørt noen få meter for langt! (ref. fig2.)

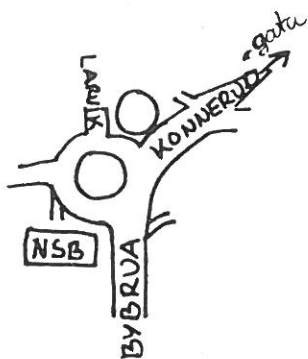


fig. 1

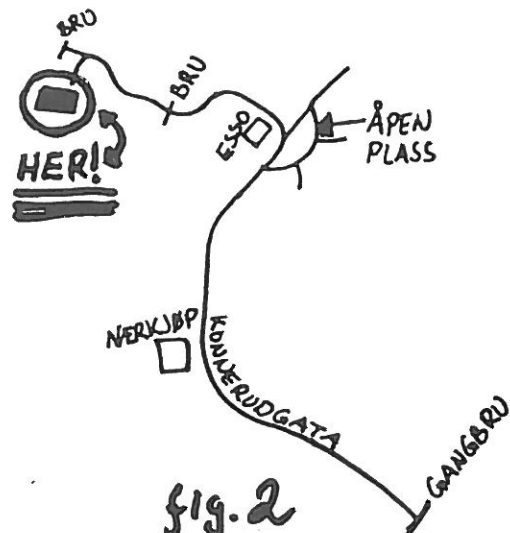


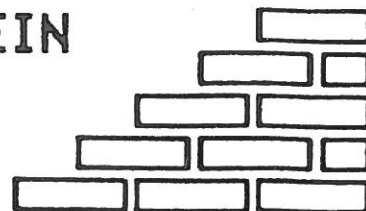
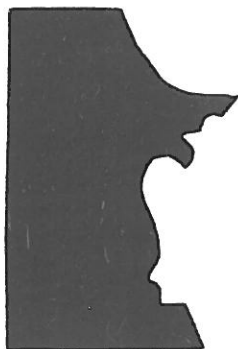
fig. 2

Oddleif Kvaalseth

ALT I MURING

PEISER-SKIFER-NATURSTEIN

TLF: 03-800294



Artiklen inkluderer en rekke tips fra M.U. som er svært nyttige!

TEKNIKK:

INNkjØRING AV EN OVERHALT MOTOR.

Når det gjelder innkjøring er en ting sikkert. Spør du et titall personer om hvilken måte som er der rette innkjøringsmetode, så får du ti forskjellige svar. Alle har sin egen formel for innkjøring, og er overbevist at nettop den er den riktige. Felles for disse metoder er å få stempelringer til å tette skikkelig. Det er nettop det viktigste for å få god motorytelse og lavt oljeforbruk.

Den anerkjent beste måte å oppnå god tilpasning av stempelringer er å la motoren gå på varierende turtall de første 500 km. Hold turtallet lavt, og press ikke motoren. Akselerer og brems med motoren i vekslende takt under innkjøringen. Stempelringenes virkning er avhengig av gasstrykket som de blir utsatt for. Dette trykke varierer med motorens hastighet.

Å kjøre motoren med konstant turtall vil føre til en polering av sylinderveggen. En slik polert sylindervegg har ikke plass til den oljefilmen som er nødvendig, og du risikerer at stemplet "skjærer seg".

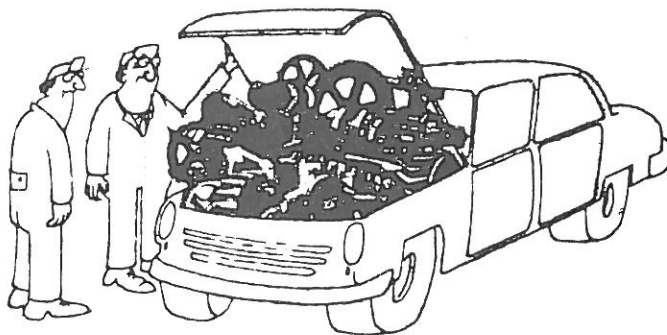
Det er derfor meget viktig stadig å variere turtallet under innkjøring. Akselerasjons / decelerasjon syklusen er nødvendig fordi da belastes begge sidene av stempelringene etter tur.

PASS PÅ OLJETRYKKET!

Så snart motoren starter, lar du den gå på "rask tomgang". Dette for at oljen skal sirkulere under høyt trykk og nå alle lagrene. Hold derfor øye med oljetrykkmåleren! Pass også på vanntemperaturen, slik at du unngår overoppheting som kan føre til skader på indre deler i denne kritiske perioden av motorens liv.

Etter at motoren har nådd riktig arbeidstemperatur, og har gått i 20 - 30 min, bør du stoppe og justere tenningen på nytt. Forgasseren justeres nå også til normal tomgangshastighet. Dra så til topplokket og manifoldbolter. Så bør du kontrollere ventiljusteringen på nytt. Sjekk også olje og kjølevesken. Den første tiden bør du ikke ta for lange turer. Får du en stans er best å ha verkstedet ditt i nærheten. La heller ikke motoren gå på hverken for høye eller for lave turtall. Det er skadelig for motoren. - Etter å ha kjørt de første 300 km. er det en god ide å sjekke motorrommet for løse ledninger og slang, koblinger, osv. Det er rart hva man glemmer når motoren fyres opp de første gangene.

Så snart motoren har gått ca. 300 km. kan du forsiktig begynne å kjøre doningen slik du har tenkt å gjøre det i fremtiden. Når du da har tilbakelagt de første 1.000km bør motoren være innkjørt. Er den ennå ikke blitt det, vil den antagelig aldri bli innkjørt.



RUNDTUR MODUM II



I siste nummer av Motorhistorikeren så vi litt av den registrerte gammelbilparken på Modum. Denne gang skal vi ta for oss enda noen pluss en del vogner som er under restaurering. Første bilde viser Gunnar Kjemperud's 1937 Ford V-8 Victoria Sedan fra Holmestrandsdistriktet hvor broren til Rolf Viktor Hansen påbegynte restaureringen. Gunnar har for øvrig kjøpt Per Jon Moens 1949 Chevrolet Fleetline Spesial

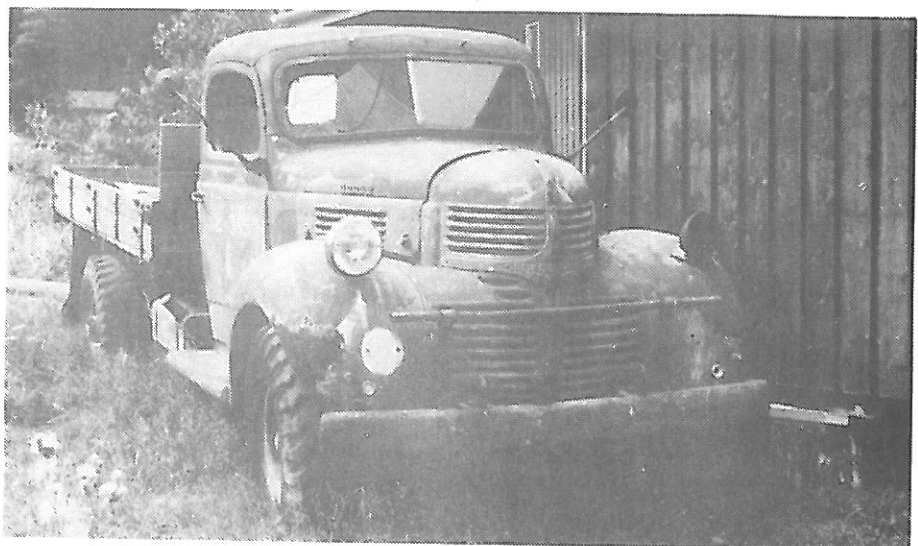
Dette er også en 37 Ford V-8, nærmere bestemt en Tudor Sedan tilhørende Arild Øverby. Vogna står foreløpig til lagring. Arilds 1953 Studebaker som vi viste sist er forøvrig solgt til en annen Studebakerentusiast på Modum, Rune Kolberg som har en ferdig restaurert 1955 Studebaker Commander fra før. Arild er imidlertid ikke uten bil til sommeren for han er innehaver av denne koselige 1953 Ford Customliner.



Foruten to restaurerte Studebakere har Rune Kolberg også denne 1948 Ford V-8 Coupe under arbeid i ledige stunder. Artig med noen flere sene 40-tallere!



Hos Svein Thon (Kjells bror) sto denne Dodge krigeren i sommer. Dersom trykkeren farer varsomt med bildet, vil du kunne skimte det originale lakkerte nummeret fra det militære lakkert på dørsiden. I garasjen har Svein en Ford A under arbeid og Svein's sønn, en av de yngste aktive på MHK-møtene, er allerede godt i gang^{med} prosjekter, en Anglia og en Cortina som skulle være reddet for ettertiden.



Under arbeid er også denne 1951 Buick Super 4-dørs Sedan tilhørende Nils Johan Askim i Krokstadelva.



Annonse



MORGENAVISEN

fremtiden



Til sist denne gang tar vi med et par 50-talls Chevrolet'er som ble bragt fram i lyset igjen sommeren 1983. 1952-modellen er nå kjøpt av Rolf Skretteberg, Sysle (Ivars bror) og han vil forhåpentligvis pusse opp vogna fremover.



Det viktigste er å delta, da vinner du!



SMS – Sparing med Skattefradrag gir en sikker gevinst. Du får renteinntekter og inntil 40% av sparebeløpet som skattefradrag.

S Sparebanken Buskerud
Drammen Sparebank

Noen stor oppussing trengte ikke denne 1953 Chevrolet tilhørende Espen Hovlund. Den ble funnet i glimrende orginalstand og ble registrert uten omfattende jobb. I vinter er den imidlertid blitt lakkert og møter sommeren ennå mer skinnende.

Takk for omvisningen,
Kjell!

IVAR
~

trykk & reklame

Buskerudveien 33 – 3000 Drammen – Tlf. (03) 82 09 12

ÅRSFESTEN

I ORD OG BILDER



→ På bildet til høyre ser vi "fest-generalene" Grete & Tore Woldstad. De hadde lagd i stand en artig og koselig fest som må få karakteren



MEGET
VELLYKKET!
Hjertelig takk for innsatsen!
Foto: Asle

↑ Her ser vi en gjeng dypt konsentrerte personer under allsangene ved bordet.
Foto: Asle



↓ Nok en gang dyp konsentrasjon. De fleste synger til og med.
Til høyre: Gunnar Kristiansen /kone
Jan Roger Sand Olsen /kone
Til venstre: Helen Bryhn,
og Lasse (i skjelen) /kone: Asle

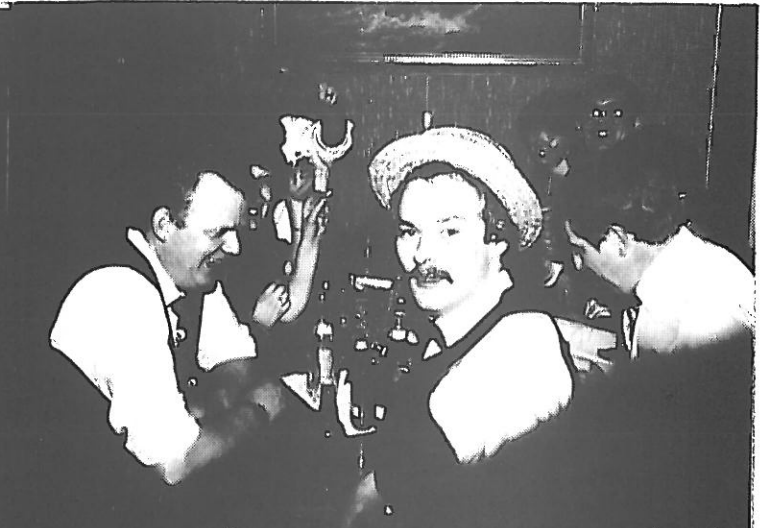


↑ Her ser vi "formann MAO" og hans utvalgte, Gro, meget opptatt av hverandre. De skulle gifte seg 14 dager etter festen, så vi får ha dem unnskyldt. Det spørs vel hvor lenge vi får dispensasjon av Gro til å ha'n som formann!
Foto: Bent



↑ "Gamle travere" er vel et utrykk som passer for både Alf & Astrid og "spjellemann" Asle Halvorsen.
Fru Torgersen og Oddleif Kvaalseth med dame ser vi her på bildet under.
"Kvaaler'n" viste sitt store "rocker-talent" senere

↑ Flere "gamle travere". I bakgrunnen skimtes Jan Sandholdt m/hone (trur jeg), i midten ser vi Finn & Olav Bryhn og til venstre Jon Moen.
Gutta i den "harde MÅK-hjernen"! Det ser ut som humpret er på topp!



↑ Fra høyre ser vi her Kassereren, Asle (nestformann) m/dame og kommende "formanns-kone"?

↑ Per Rust m/fru og Astrid Bryhn ser ut til å more seg.



Fest generallene' og
Mantiv Gilgarnse + flere!

Jeg lyver ikke hvis jeg
sier at alle som var
på festen moret seg
og fikk valuta for
pengene! (Gammel som ung)

Drammen Høoleri a.s

TRELAST — BYGGEVARER — INNREDNINGER

Telefon 03 - 83 71 93
Kreftingsgt. 33, 3000 Drammen
Christiania Bank og Kreditkasse,
Holmestrand
kto. 6140.05.04007
Postgiro 35 81 717

Kvæler'n synger etter
egen tekst (for anledningen
mentert på hjemme).
Erlend Bryhn (t.h.) og Asle
Ulang tungate som hjemme.
studio



←
Her ser vi Arild
Karlsen mottar medaljen
"Gull For God Buss"
av Alf Bryhn.
Jeg vil få lov til å rette
en spesiell takk til
Arild som kjørte alle
Bryhnere helt hjem utpå natta!
Benx.

LITT AV HUVERT

Horten og omegn veteranvognklubb åpner Norges andre bilmuseum i gamle Horten Bryggeris lokaler 2.juni i år.

Fridgeir Normanns 35 DODGE pick-up ble påkjørt bakfra av en buss. Skadeoppgjøret gikk greit enda han ikke har LMK-forsikring!

Vegdirektoratet vurderer å gi klubbens tekniske komiteer anledning til å godkjenne medlemmenes kjøretøyer på vegne av Biltilsynet. Jfr. bilverkstedenes ordning.

Kraft, fyrste av Hohenkne-Langenburg fra Allgemeine Schnaufferl-Club, Tyskland, er enstemmig valgt til ny president i FIVA. I likhet med avtroppende president Lord Montagu driver Kraft sitt eget bilmuseum. Han har etter sigende store motorhistoriske kunnskaper.

FIVA World Rally skal i 1987 gå i Norge/Sverige/Danmark/Finland. Et ca to uker langt løp med start i Danmark og Finland og med mål et sted i Sverige. Et løp med fåle dagsetapper som Oslo til Gol, og fra Voss til Lom. En skal jaggu være glad i å kjøre gammalbil med slike etapper i et par uker. Tenk om vi måtte være med på noe sånt!!!!

LMK-forsikringen skal visst nok være utvidet til å gjelde amfibie-kjøretøyer under bruk i vann, gamle racervogner under bruk på banen, og terrengvogner under kjøring utenfor vei. (Så sant man ikke kommer i konflikt med Lov om ferdsel i utmark). Så enten du drukner under bruk av din Schwimwagen, kjører deg ihjel med Bugattien, eller blir klemt flat under Kvartingen, så blir heldigvis bilen reddet og reparert.

Kjenner du noen, ~~XXXXXXXXXX~~ eller har du hørt om noen som steller med gamle kjøretøyer, men som ikke er medlem av MHK? Si i tilfelle fra til styret. Vi har nemlig trykt opp en orientering om klubben og innbydelse til møtene som vi sender til slike individer. Sammen med innebetalingsblankett selvfølgelig!

Horten og omegn veteranvognklubb skal i høst arrangere et kjempearrangement med gamle biler og motorsykler, dampbåter, dampstoget fra Krøderbanen og masse annet rart.

ACCN har brukt 45000,- til å utarbeide en statistikk over ^{alle}registrerte biler av 1963 mod. og eldre og alle amerikanske biler opp til dags dato. Her kan man finne ut mye rart. I Amcar no 2-84 er trykket er gjengitt en statistikk som viser hva som er registrert av USA-biler. Her kan vi blant annet lese at Gunnar Kjemperud bare kan risikere å møte en annen 33 Dodge, likeledes vil Fridgeir Normann bare kunne møte en annen 36 Buick. Videre er det registrert 201 A-Forder. Det er 12stk 27 Chevrolet, 4stk 28 Buick. Alf Bryhn og hans Plymouth 34 deler skjebne med fire andre. Det finnes 5stk 28 Chrysler, 11 stk 38 Chevrolet, 2stk 51 Buick, 2stk 48 Oldsmobile, 6stk 33 Chevy, 12 stk 34 Chevy, 8stk 36 Chevy. Her skulle vi vel ha fått med noen opplysninger om en del medlemmers biler. Til deg vi i farta har glemt: Ikke slå!

Vet noen om det er noe i et gammelt rykte om at det ligger en Tiger-tank fra krigen i fjorden ute ved Gjerdal/Hyggen-traktene?

AMERICAN CAR CLUB OF NORWAY

P.O. BOX 1177, 7001 TRONDHEIM. TLF. 07-96 99 05

RUNDSKRIV 83/5

1. Bilavgiftene.

Trondheim, den 14.12.1983

SÆRDELES GOD NYHET!

Etter en direkte henvendelse fra American Car Club of Norway har Stortinget den 9.12.1983 vedtatt følgende:

Kjøretøyer som er 30 år og eldre, regnet etter modellår, fritas for årsavgift og omregistreringsavgift.

Ved import av slike kjøretøyer skal det betales fast engangsavgift kr. 1500.

Den rullerende 30-årsgrense er med andre ord en realitet lenge før noen hadde våget å tro det.

Dette er en direkte følge av American Car Club of Norway's kontakt med politikere fra flere partier, men det rettes en spesiell takk til Brita Borge fra Høyre i Hordaland som har tatt opp saken i sitt parti's stortingsgruppe, og til nestformann i Høyre, Kaci Kullmann Five, som har tatt opp saken i Stortingets komiteer og hovedforsamling.

American Car Club of Norway har med denne saken valgt å gå veien om politikerne. Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber, hvor forøvrig ACCN er aktivt representert, har ved flere anledninger gått veien om direktorat og departement. Dette har ført til betydelige avgiftslettelser, bl.a. den faste engangsavgiften for kjøretøyer 1950 modell og eldre for ett år siden, men noen rullerende 30-årsgrense har man ikke oppnådd.

Da LMK i 1983 valgte ikke å søke om rullerende 30-årsgrense, fant ACCN ut fra organisasjonens eget bilpolitiske program, å måtte gjøre dette. Tidspunktet i høst da andre motorvogn-avgifter ble forhøyd, fant man å være gunstig med hensyn til å søke om lettelse for eldre kjøretøyer. De som har ansvaret for styre og stell, hadde behov for å gjøre noen positive vedtak også.

Formannen i LMK's arbeidsutvalg ble kontaktet og orientert. Han kunne bidra med verdifulle opplysninger i saken.

Stortingets avgiftskomiteé gav ACCN's forslag full tilslutning (enstemmig).

Forslagene bygget på meget saklig argumentasjon og et rikt bakgrunnsmateriale. ACCN har p.g.a. den statistikk som organisasjonen har fått laget over alle kjøretøyer eldre enn 20 år fordelt på årsmo-
dell, merke, type og kommune, en fullstendig oversikt over hvor mange kjøretøyer som er involvert i ordningen og vil involveres i de kommende år. Den usikre faktor er dog hvor stor importen av slike kjøretøyer vil bli. Det skal i denne sammenheng nevnes at den kjøretøystatistikk som det her refereres til, har kostet ACCN 45.000 kr. å få laget.

MISBRUK MÅ IKKE FOREKOMME

ACCN har i sin henvendelse til Stortinget slått fast at misbruk av ordningene for kjøretøyer som er 30 år og eldre neppe vil forekomme. Våre argumenter for dette er mange, bl.a. at det påføres i vognkortet at «motorvognen kun kan benyttes leilighetsvis ved spesielle anledninger som veteranbilløp, kortesjekjøring og andre teknisk-historiske begivenheter».

Kjøretøyene er kostbare å anskaffe, de er kostbare å restaurere og det kreves ekspertise og mye tid til å ivareta dem. Det er derfor liten fare for at de skal bli brukt i strid med bruksbegrensningen.

Kjøretøyer som opprinnelige er norske og ikke er importert på dispensasjon, og som nå nyter glede av ordningen med fritak for årsavgift og omregistreringsavgift, kan selvsagt fremdeles benyttes vanlig.

De punkter man skal være oppmerksomme på og som kan føre til at de gunstige importbestemmelsene for kjøretøyer eldre enn 30 år, settes i fare, er:

1. Forretningsmessig virksomhet og ikke privat import i eget hobbyøyemed.
2. Konstruerte fakturaer for å få ned: A. Tollbeløpet (gjelder ikke EFTA og EF-produserte kjøretøyer) som er ca. 6 prosent av fakturaverdi pluss frakt o.l.. B. Momsen som er 20 prosent av det hele (alle kjøretøyer).
3. Bruk i strid med bruksbegrensningene.
4. Radikale ombygginger til mer moderne kjøretøy som kan anvendes i langt større utstrekning. Dette gjelder også eldre kjøretøyer som opprinnelig er norske og som nå altså er fritatt for års- og omregistreringsavgift.

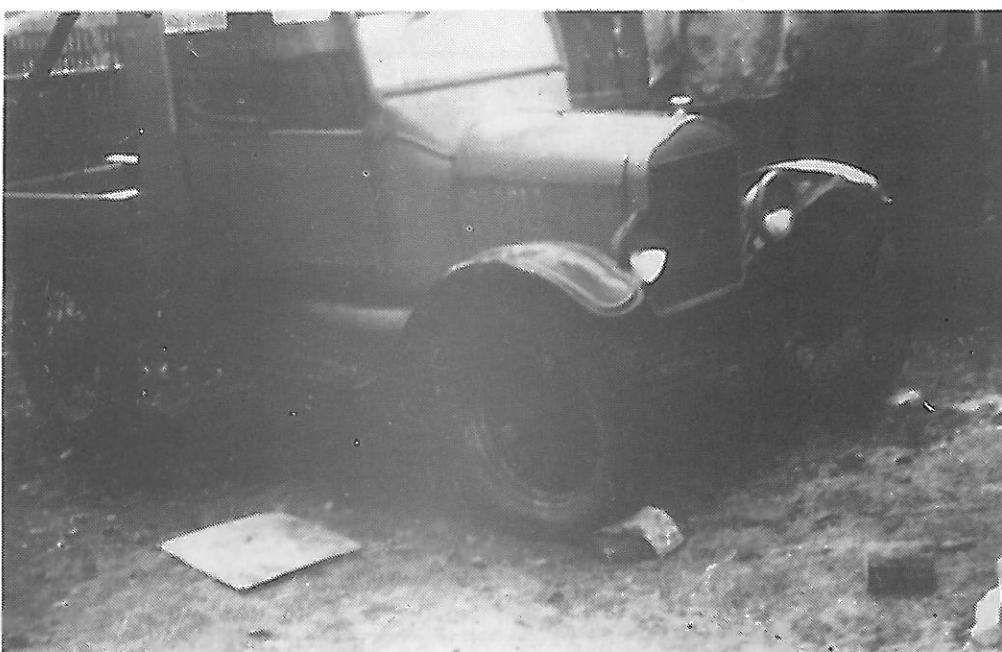
Vi har funnet det viktig å peke på disse punktene for at de skal gjøres kjent i klubbene.

Med den rullerende 30-årsgrense nærmer vi oss nå kremen i kakestykket for de fleste amcarinteresserte. Neste år er 1954-modellene klare, og hvis alt går bra og ingen ødelegger ordningen, er det duket for 1955-modellene i 1985. Da begynner dette virkebrå å bli interessant!

Flere opplysninger og tips for import kommer i AMCAR 2/84

Vedlagt: Kopi av brev fra Høyres Stortingsgruppe til ACCN vedrørende denne saken.

frå fotoalbumet II



T-FORD. Opprinnelig er det en 24-mod. som har blitt utspedd med nyere deler. Kanskje du har smakt denne bilen i form av geitost. Den er død og gjenoppstått i form av god beitemark. (Neppe spiker)

Her har en dårlig fotograf vært på ferde. Det ble bom på villmannen i støvler, men derimot blink på to 39 CHEVROLET drosjer. Bra!!



F-6344. Mon tro om denne eksisterer? 1932-33 VOLVO i transport for Drammens Jernstøberi.

Kubikksjarmør, motorsykkelpøbel eller hva man vil kalle individet på 1953 DKW 250ccm.

ANNONSEPRISER pr. år.

1/8 side	kr.	300,-
1/4 side	kr.	500,-
1/2 side	kr.	900,-
1/1 side	kr.	1700,-

RABATTER

Hos BILUTSTYR A/S, DRAMMEN har medlemmer av MHK følgende rabatter:

Motoroljer. Nettopris=25%
Dekk, ferdig montert +30%
Filter..... +25%
Vindusvisker..... +25%
Batterier.....fra +25%
Rekvisita.....fra +20%
Verktøy..... +10%



Iver Holtersgt. 45,
Rundtom,
3000 Drammen

Telefon (03) 81 99 92

MEMLEMSKORT VISES!



Tollbugt. 102 - 3000 Drammen
Telefon 81 80 80
Bank: Buskerudbanken A/S, 9201.05.05005
Postgiro 3 50 16 99

-10% på alle varer.

Fridtjof Ristvedt

3320 Vestfossen
Telefon 75 71 75

Billakk. "Standox"	=	25 %
Kamasa verktøy	=	35 %
Makita el.verktøy	=	20 %

bård's service a-s
båt & henger

Landfalløya 49, 3000 Drammen.
Tlf. 03-831244

Leie biltransporter 2000 kg. døgn	Kr.175.-
" " " weekend	Kr.300.-
Leie varehenger 600 kg. (200 x 150 cm)	døgn Kr.100.-

På disse priser ÷ 20 % pluss moms.

FRA TESS DRAMMEN A/S har MHK-medlemmer fått følgende tilbud:

TESS Håndbok	- 10% rabatt
Kileremmer	- 25% "
Håndverktøy	- 25% "
Kulelager	- 25% "
Yokota luftverktøy	- 25% "
Fein elektroverktøy	- 10% "

HUSK: MEMLEMSKORT MÅ FOREVISES VED KJØP!