

MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 - 1998 - JUNI - 27. ÅRG.



ORGAN FOR

Motorhistorisk klubb - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972 - Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:

Steinar Ludvigsen
Blåveisbakken 33, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 32 87 94 27

Nestformann:

Per Langøy
Moreneveien 21, 3058 SOLBERGMOEN
Tlf. 32 87 14 63

Sekretær:

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

Kasserer:

Per Løken
Fossekleiva 15, 3075 BERGER
Tlf. 33 77 59 44

Styremedlem I:

Oddleif Kvålseth
Gundesøhagen 78, 3039 SKOGER
Tlf. 32 88 04 30

Styremedlem II:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 85 76



Forsidebildet:
GLAS 1700GT (1965-67)

Redaktør for dette nummer har vært:

Knut Bjørhuus

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

Fridgeir Normann (formann) 32 82 18 01 - 32 82 15 80
Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Erik Holde 32 88 31 15

Løpskomite:

Tom Laugerud (formann) 32 75 26 76 - 901 49 270
Gunnar Kjemperud 32 78 09 81
Tom Christensen 31 28 56 47
Jan Sundberg 32 88 05 14

Arrangements-, utstillings- og markedskomite:

Kjell Ødegård 32 75 35 83
Lars Petter Skau 905 56 361
Martin Fella 32 82 12 32
Tore Ødegaard 32 80 03 35
Svein Hansen 32 82 05 90

Turkomite:

Festkomite:

Tore Wolstad 32 75 17 68
Lars Petter Skau 905 56 361
Berit Thorbeck 32 84 86 89

Materialforvalter:

Frode Holm 928 33 995

MOTORHISTORIKEREN:

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 1998 er:

- Februar: Ivar Engerud.
- April: Svein Erik Finnerud/Jan Shetelig.
- Juni: Knut Bjørhuus.
- September: Christian Christensen.
- Desember: Per Langøy.

Send innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne til redaksjonen, eller helst til redaktøren for neste blads hjemmeadresse. Tips mottas også med takk. Annonsering under *Kjøp og Salg* er gratis.

Vi må ha stoff til neste blad innen 15. august



Formannen har ordet:



Det er omsider sommer og vi har alle en hektisk tid foran oss, med løp , turer og markedstreff. Vi som farter land og strand rundt med våre gamle kjøretøy vet å sette pris på den korte sommeren. Enda hyggeligere er det om vi reiser flere i følge fra klubben, som skal til samme sted. Jeg oppfordrer oss alle til å gjøre sitt beste for at dette blir mulig, samhold gir styrke og hygge. Ta gjerne noen bilder og skriv noen ord til klubbavisa, vi trenger alltid stoff fra dere.

Årets første løp i klubbens regi har alt gått av stabelen. Med glimrende innsats og arbeid fra løpskomiten ble det meget vellykket . Det viser klart at vi har en løpskomite som har kontroll og innsikt i hva de driver på med. TAKK SKAL DERE HA!

Drammenløpet er rett rundt hjørnet, noe vi gleder oss til. Så noen ord til dere som ikke er så aktive, LØPSKOMITEN TRENGER FOLK TIL POSTENE. Ta kontakt med løpskomiten de trenger deg nå!

Forsikringskomiten har også vært i gang for fullt og avholdt forsikringstreff for de som er interessert i LMK forsikring. Det var nok å gjøre og mange fine biler var inne til kontroll. BRA JOBBA GUTTER!

Ellers har styret jobbet med å finne bedre rutiner ved utsending av klubbavisa slik at det ikke skal ta så lang tid å få den ut til dere. Kassereren har nå klart å komme ajour med regnskapet, og har nå full oversikt over økonomien vår. Vi har også fått inn forslag til eventuelt nytt klubblokale, noe Jan Roger ser nærmere på. Matrialforvalteren har også full oversikt og gjør en glimrende jobb med alt vi har av utstyr.

Til slutt ønsker jeg dere alle en riktig god sommer. Håper dere får mange fine turer å mye glede og hygge i gjennom sommeren.

HILSEN
STEINAR LUDVIGSEN



Nytt fra Styret:

OBS-OBS!

Det er av en eller annen uforklarlig grunn skjedd en feil ved utsendelse av kontingentkravet. Noen få har fått krav om kr 350,- Dette er feil: Kontingenten er kr 200,- Har du fått feil sum på blanketten så kontakt styret omgående slik at fadesen blir rettet opp.

MEDLEMSMØTE 14. APRIL 1998

Det var ca 35 frammøtte. Det ble snakket om forestående løp og noe om forsikringsordninger. Det ble også diskutert endel vedr. eget marked. Kveldens foredragsholder kom fra Samson som markedsfører div. oljetilsetninger, rustfjernere mm.

MEDLEMSMØTE 6. MAI 1998

Frammøtet denne dagen var 55-60 personer. Formannen orienterte om alternative Drammensdager der 7 biler var representert, han refererte fra Vårløpet og fra styremøtene.

Styret har for tiden ingen saker utover ordinær drift av klubben. Tom Laugerud kommenterte også Vårløpet og planene for Drammensløpet.

Som underholdning denne kvelden hadde vi vært så heldige å få Jan Toflsby som kåserte og viste lysbilder. Jan er en av pionerene i hobbyen. Han har fartet land og strand rundt i en mannsalder og er et vell å øse av hva kunnskap og artige kommentarer angår. Vi så haugervis av lysbiler med gamle biler, ispedd en og annen ku, en blomst og noen engang pene damer.

Sekr. Asle

HJERTESUKK

Vi har opp gjennom årene stadig hørt ønsker om mer aktivitet i klubben. Undertegnede som er arkitekten bak opplegget på Konnerud Jeger og Fisk har ikke lenger noen sympati for slike ytringer. Vi har nå i snart et år hatt et system der vi har hatt muligheten til å møtes 3. tirsdag hver måned bare for å skravle eller for å legge opp et program etter eget initiativ. Vi disponerer denne dagen fra hanan galer til midnatt, men hvem benytter anledningen? Nesten ingen! Og det er synd! Jeg har etter beste evne forsøkt å administrere ansvarshavende for kveldene og lagt forholdene til rette for medlemsmassen. Nå gidder jeg snart ikke mer! Vi har betalt husleie for denne tirsdagen ut 1998, så dersom noen har ideer om bruken så vennligst kontakt undertegnede eller andre i styret. Er det noen som senere klager på møtefrekvensen så er slik klagerett forbeholdt de som blir medlemmer etter 1998!

Forøvrig dukker stadig ønsket om eget klubbhus opp. Fri og bevare oss for å gå inn i et slikt prosjekt. Greier vi ikke å bruke et lokale to dager i måneden har vi i hvert fall ikke det minste behov for eget lokale.

ASLE WANG

Vedlagt dette nummer av avisen følger matrikkelskjema. Vi har mottatt mange svar, men for at vi skal lage et register må vesentlig flere svare. Det er hyggelig om også våre lesere i Hallingdal Veteranvognklubb besvarer skjemaet.

Vurderes solgt: 30/31 Opel 4-dørs sedan restaureringsobjekt. Henv. Frode Hansen, tlf 63877210 jobb, 91538505 mobil.



Vårmønstring 1998.

Tatt i betraktning hvordan været hadde vært må man si at lykken var med klubben denne gang. Snøvær og kjettingføre bare kort tid før, kunne spolert hele løpet. Ifølge meteriologiske statistikker var det gråvær og regn/snø 23 av månedens dager, og solide nedbørsrekorder for så langt tilbake som det finnes statistikker!!

Det var 27 startende fra plassen foran BERGHEIM UGLAND og bra med folk som ruslet rundt og så på de mange blanke doningene.

Løpet ble forøvrig vunnet av "sjefen sjøl" Steinar Ludvigsen med FIAT 1100D, og jamen var det FIAT på 2.plass også. Av de 27 startende var det 13 etterkrigsmodeller, så førkrigsmodellene var såvidt i flertall.

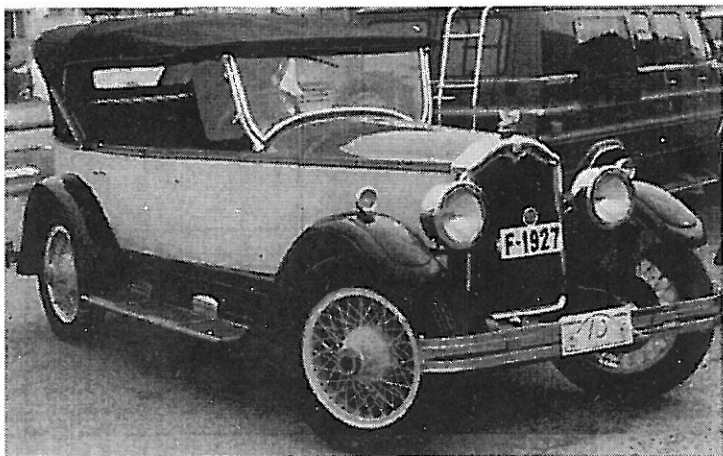
Resultatliste for Vårmønstringen 1998.

NR 1: Steinar Ludvigsen,	1964 FIAT 1100 D.	NR 15: Fridgeir Normann	1936 BUICK
NR 2: Hans Ø: Jansen,	1967 FIAT Abart 850 TC Strada.	NR 16: Nina Laugerud	1965 HILLMAN Super Minx.
NR 3: Gunnar Kofstad.	1961 AUSTIN Cambridge.	NR 17: Inger Ulla	1967 RAMBLER
NR 4: Tore Fridheim,	1938 FORD V8	NR 18: Bjørn Lund	1965 FORD Taunus 12 M
NR 5: Lars P. Schau,	1957 INTERNATIONAL	NR 19: Bjørn Berget	1954 CHEVROLET Bel Air.
NR 6: Tormod Bjørnetun	1934 CHEVROLET	NR 20: Finn Torgersen	1925 LOCOMOBILE
NR 7: Jan Sørli	1930 FORD A	NR 21: Stein Holte	1933 FORD Junior
NR 8: Hans Petter Berg	1929 FORD A Tudor	NR 22: Erland Katherud	1961 VOLVO Duett
NR 9: Nedre Eiker Brannv.	1947 DIAMOND T	NR 23: Ronald Andreassen	1932 FORD B
NR 10: Jan R. Sand Olsen	1927 BUICK Master.	NR 24: Auto-Materiell AS	1939 FIAT Topolino
NR 11: Jarl Fr. Erichsen	1970 ALFA ROMEO Spider.	NR 25: Reidar Sch. Olsen	1931 CHEVROLET 2d Seda
NR 12: Kjell Ødegaard	1937 BUICK	NR 26: Roy Hafslie	1966 FIAT 600 D
NR 13: Per Langøy	1956 ROVER	NR 27: Jan Sandholt	1935 TERRAPLAN
NR 14: Odd Grav	1932 PACKARD		

Bilder fra starten hos BERGHEIM UGLAND på neste side.



**Fin blanding av gammelt og "nytt":
fra Locomobile 1925 til Alfa Romeo Spider 1970.**



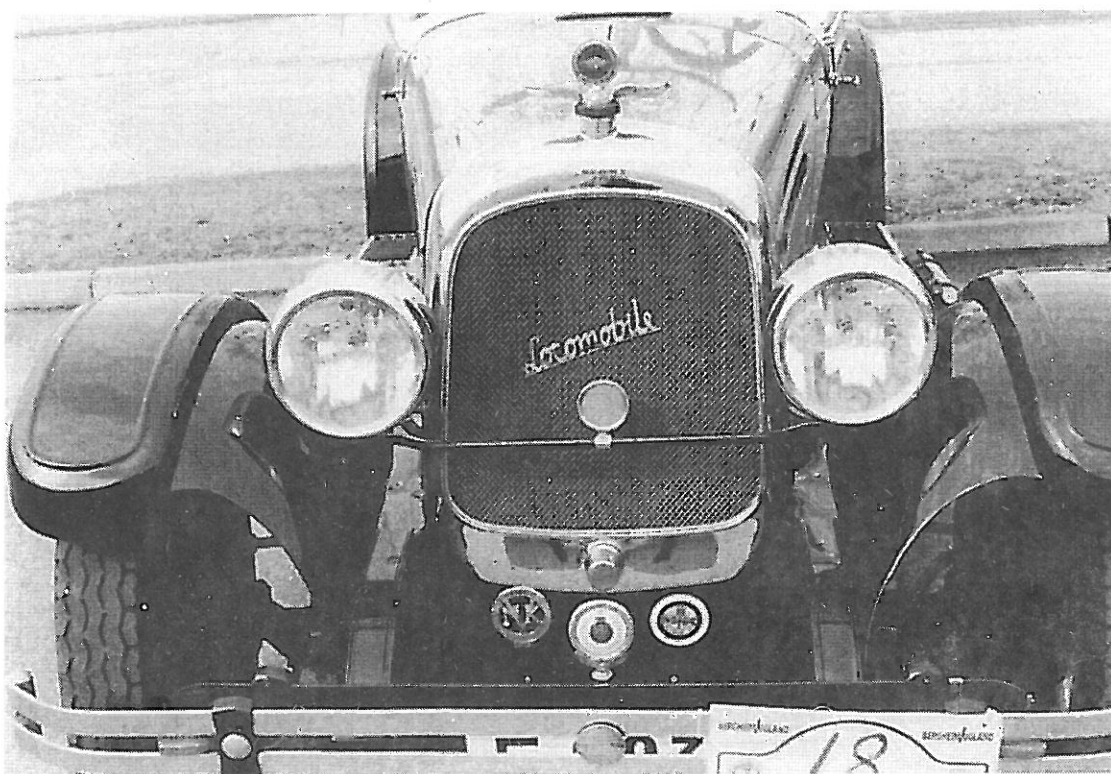
Jan Roger Sand Olsens 1927 Buick Master.



Jarl Fr. Eriksens 1970 Alfa Romeo Spider.



Starten fra Bergheim Ugland der løpskomiteens formann Tom Laugerud var starter og her sender avsted Automateriells Fiat Topolino 1939.



FinnTorgersens 1925 Locomobile.

SLADDER, MOBBING OSV.

- ved Asle Wang

Det er kommet oss for øret at formannen, mannen som har gjort det til sin livsoppgave å innføre våre arvinger lærdommens verden, har gått hen og anskaffet seg ordentlig bil. Ved siden av å ha hagan full av antistatuskjøretøyer som Fiat og Moskwitz har han nå fått et kjøretøy for menn med stor M. Herren har kjøpt seg Ford! Nærmere bestemt 1938 V8 Fordor i ei etter sigende godt skikk. Vi ønsker formann Steinar velkommen som bileier.

Ovennevnte bil er innkjøpt fra trebeinmaker Karl Tomas Lyngroth. Vedkommede har ikke funnet meningen med livet. Han er ikke medlem hos oss enda han nesten er nabo med undertegnede! Imidlertid har han visse gode sider. Han har skaffet rom til Tom Beckers 1947 Ford V8 Coupe. Bilen kommer i svært godt selskap, for denne figuren må vel være den av landets uorganiserte gammelbilmenn som har mest rikholdig bilpark.

Det ryktes forøvrig at halv-halling Erik Holde nærmer seg avsluttende arbeider på sin 1929? Nash. Skal bli en spennende bil å beskue under våre kulturelle arrangementer.

Betong-bonde, revyartist og samfunnsstøtte Kvålseth fra Skoger-bygda har under diskrete forhold ytret ønske om en personlig-spalte i dette tidsskrift. Mannen med Portland-sement i kjønnsbehåringen ønsker seg et eksemplar med kraftig panser og endestuss som ikke går av veien for spontane aktiviteter rundt, oppi og oppå blandemaskiner, motorsykler, bankbøker og komposthauger.

Bm: Lett til sinns.

Vedstående bilde er tatt i rund- kjøringen hjemme hos stabburs- rane Ø. Eiker på grensen mot Vestfold. Bildet viser hans nyinnkjøpte vaskeautomater av kubansk opprinnelse. Automatene kan leies enkeltvis eller sammen for større effektivitet. Fra fylkesskattesjefens kontor blir det opplyst at slike automater ikke fordelsbeskattes. Derimot vil man etter søknad ha mulighet til å oppnå pensjonspoeng ved hyppig bruk.





Panorama Musikk

Drammen A/S

Tollbugt. 29, Drammen - Tlf. 32 89 52 70

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder
instrumenter, utstyr og
rekvisita.

* - for skoler, korps,
orkestre og
enkeltutøvere

* Service og rep.,
samt noter m.v.

**Omtrekking av biler,
møbler og båtputer.
Spes. veteranbiler**

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Austadgangen 14, 3043 Drammen
Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Per Langøy
Moreneveien 21
3058 SOLBERGMOEN Tlf.: 32 87 14 63

Helårsannonser 1998:

Helside kr. 1800,-

Halvside " 1200,-

Kvartside " 600,-

1/8 side " 300,-

Annonsesinnrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	200 kr.
Slipsnål	20 kr.
Klistremerke 1 stk.	10 kr.
Klistremerke 3 stk.	25 kr.
T-skjorte MHK	35 kr.
Jakkemerke	26 kr.
Vimpel	40 kr.
Jubileumsbok 15 år	40 kr.
Vimpel m/stang	90 kr.



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 1998 kr. 200,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første tirsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00. Møtelokalet står også til klubbens disposisjon hver tredje tirsdag i måneden.
- * Møtene holdes på Konnerud i hytta til Konnerud Jeger og Fisker Forening.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
Drammen Gummiservice	Opp til 30% på Bridgestone
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer

Listen oppdateres fortløpende.



En nesten glemt og lite kjent bilfabrikk - HANS GLAS GmbH.

HANS GLAS GMBH			
ISARIA-MASCHINENFABRIK DINGOLFING - BAYERN			
Typ	GOGGOMOBIL	Fahrgestell-Nr.	* 018 5834
zul. Gesamtgewicht kg	720	Baujahr	1958
zul. Achslast vorn kg	340	zul. Achslast hinten kg	390

Etter den andre verdenskrigen lå tysk industri for en stor del i ruiner.

Det ble etter hvert behov for transportmidler, og bilindustrien begynte å komme på fote igjen.

Det viste seg et behov for små billige biler, og mange større og mindre bedrifter startet produksjon av små billigbiler, ofte med motorer på 250 kubikkcentimeter som man kunne kjøre uten bilsertifikat, det var nok med sertifikat for motorsykkel.

En av disse fabrikantene som etter hvert fikk et oppsving var Hans Glas Maschinenfabrik GmbH i Dingolfing. Allerede på begynnelsen av 50 årene produserte fabrikken scootere, og derfra var ikke veien lang til bilproduksjon.

Mange har vel hørt om GOGGOMOBIL som kom på markedet i -54. Dette var en liten 4 seter med motorer på 250, 300 eller 400 cm³. Senere kom en liten 2 dørs coupe, der man kunne velge mellom vanlig gearing og elektromagnetisk forvelgergear.

Bilen som står avbildet her kjøpte jeg i Tyskland i -63, den har den største motoren, som jeg senere trimmet litt og den hadde forvelgergear som fungerte svært bra.

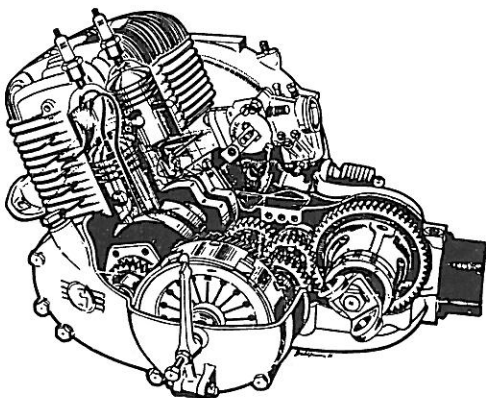
Bilen solgte jeg, men vet hvor den befinner seg.

Toppfarten lå på ca. 105 km/t, det følte da som om man kjørte dobbelt så fort, og på autobahn ble det å konkurrere med datidens Citroen 2cv, Renault R4 og eldre VW bobler.

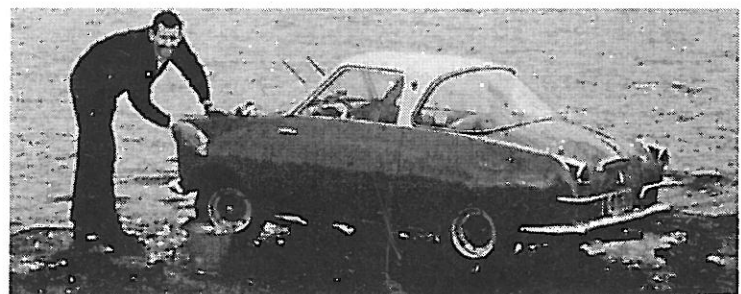
I aksellerasjon var den de fleste andre små biler helt overlegen, da gearingen gikk på et øyeblikk. Man satte velgeren i det gearet man ønsket, og når man tro inn clutchen så var bilen øyeblikkelig i neste gear.

Motoren var en 2-syl. 2-taktsmotor i hekken, ytelsen var på 400 TS modellen 18,5 hk.. Med en tomvekt på bare 460 kg, så gikk det bra på tross av den lille motoren - det var nesten som å kjøre gokart.

GLAS Goggomobilmotor,
250,300 og 400 serie.



Goggomobil, 1954



Redaktøren og hans 1958 modell
Goggomobil Coupe.



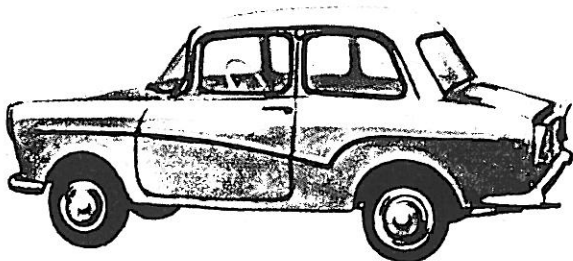
Etterhvert fikk tyskerne bedre råd, og kravene til større og mer komfortable biler gjorde at også GLAS fabrikken kom med stadig større og sterkere biler.

GLAS Isar var en adskillig større bil enn Goggomobilen, omtrent som en Fiat 600.

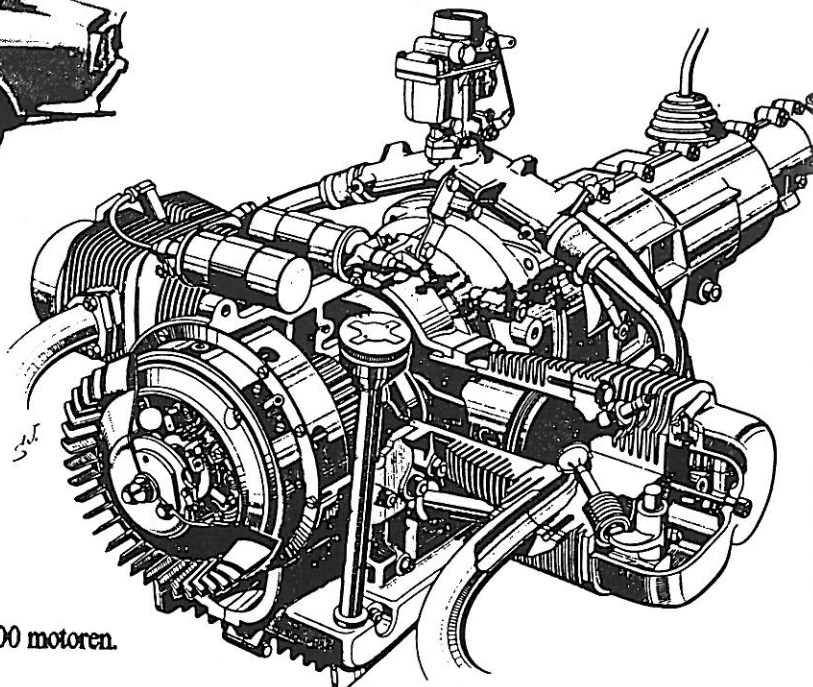
Den kom med to forskjellige motorstørrelser med samme karosseri - T600 og T700.

Begge motorene var 2-sylinder, 4-takt boksermotorer på 600 og 700 cm³, og bilene hadde drift på bakhjulene.

Disse bilene ble populære i Tyskland, ble solgt i rimelig store antall, og gjorde at GLAS hadde økonomi til å utvikle større og bedre biler.



GLAS T700 modell



GLAS 700 motoren.

Neste modell fra GLAS var 1004 modellen med en helt nyutviklet moderne motor på 992 cm³, som dannet grunnlaget for en hel rekke motorer fra 1000 til 1700 cm³.

Med denne motoren var GLAS fabrikken den første fabrikken som tok i bruk tannremoverføring til drift av kamakselen, og sikret GLAS fabrikken en plass i bensinmotorens utviklingshistorie.

Med en effekt på 40 DIN hester ved 4800 o/min, hadde GLAS 1004 både bedre aksellerasjon og større toppfart enn sine konkurrenter.

Motorene viste seg velegnet til trimming, var meget populær og knivset med NSU om de tyske mesterskap i baneløp. Denne motoren ble i forskjellige utgaver brukt i alle fremtidige GLAS modeller.

TABELL MED DE VIKTIGSTE DATA FOR GLAS 4 SYLINDER MOTORER.

Type.	Syl. vol. cm ³	Boring/slag mm	Effekt/omdr./min. Hk din.	Dreiemoment. kgm/omdr./min.	Komp.	Forgassertype.
1004	992	72 x 61	40/4800	7,1/2500	8,5	1 Solex32PICB
1204	1184	72 x 73	53/5100		8,5	1 Solex32PICB
1204 TS	1184	72 x 73	70/5750	9,4/4200	9,2	2 Solex35RH
1304	1290	75 x 73	60/5000	10,1/2000	9,3	1 Solex32PICB
1304TS og 1304GT	1290	75 x 73	85/5800	11,0/3000	9,5	2 Solex35RH
1700	1682	78 x 88	85/4900	14,5/2700	8,5	1 Solex34PDIST
1700TS/GT	1682	78 x 88	100/5500	15,0/3000	9,5	2 Solex40RH



GLAS 1004 limousinmodellen ble lite forandret karosserimessig etter hvert som den ble utstyrt med større motorer, der "kronen på verket" var 1304TS modellen. Det var etter datidens forhold en riktig sprek bil og med et gunstig bil for pengene forhold ble den ganske populær. GLAS hadde ambisjoner om å bli en betydelig bilprodusent og forbauset den tyske bilindustrien med sine konstruksjoner. Med sine gode motorer var heller ikke tanken fjern for å lage en skikkelig sportsbil, og den italienske designeren Pietro Frua ble engasjert til å tegne en liten sportscoupe. Denne lille coupéen var utrolig lekker, og så rart var det heller ikke at den så ut som en italiensk sportsbil. 1300GT var svært rask etter datidens forhold med toppfart på ca. 175 km.

Glas 1700 limousin modellen kom samtidig med GT modellen, og begge ble vist første gang på den internasjonale bilutstillingen i Frankfurt i 1963. 1300GT modellen var utstillingens

sensasjon og folk svermet rundt den som bier rundt honning. Også en roadster ble vist, den er i dag en raritet.

Bilene oppnådde stor popularitet, og fremtiden så lys ut for den unge bilfabrikken.

I 1965 kom GLAS 1700 GT med toppfart på 185 km/t, en konkurrent til Porsches 356 super 90 modell.



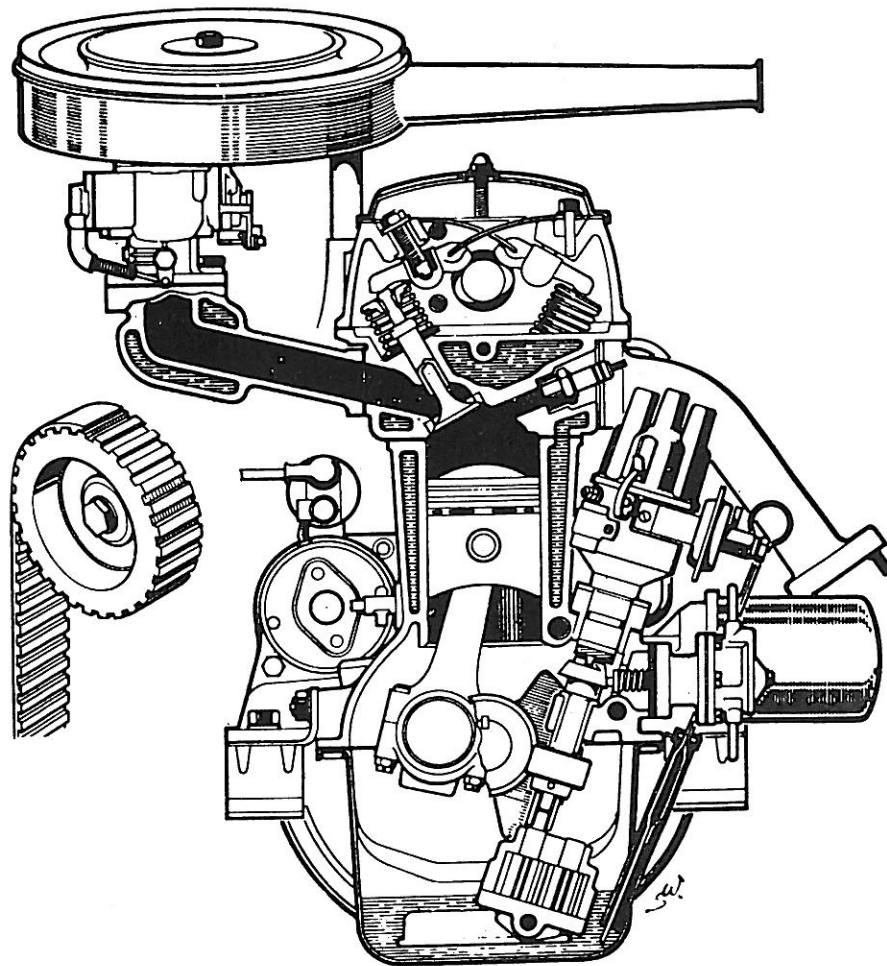
GLAS 1300 Roadster.

GLAS fabrikken som tidligere hadde produsert landbruksmaskiner var en 100% privateid bedrift, og hadde aldri de store finansielle ressursene. Det var forbausende at denne lille fabrikken, kunne ha et så bredt modellspekter, og ambisjonene om å bli en stor bilfabrikk som kunne konkurrere med de store tyske fabrikkene gjorde kanskje at det ble satset vel optimistisk. De ble startet utviklingen av en bil med V8 motor, som så vidt jeg vet også ble produsert en kort tid av BMW, men bare 2 år etter, at situasjonen så veldig lys ut i 1964/65, ble fabrikken høsten 1966 overtatt av BMW, så etter bare 12 års bilproduksjon var Hans Glas GmbH borte fra markedet.

BMW fortsatte å produsere coupmodellen som BMW 1600GT med BMW1600 motoren, og med BMW's uavhengige bakhjulsfjæring til 1968, men så var det definitivt slutt.

Den neste sportsbilen fra BMW kom faktisk først i våre dager med BMW Z1!





GLAS 1300 - 1700 motoren med overliggende kamaksel og som verdens første med tannremoverføring ti kamakselen.



GLAS 1304TS trimmet for "Historie Racing" og kjørt i bakkeløp, rundbaneløp og historiske rallyløp i de siste 12 år. Trimmet til 110 hk DIN.

Endel av stoffet her har jeg hentet frem fra hukommelsen etter 30 år og mer, så jeg garanterer ikke alt er 100% korrekt, resten er sakset fra forskjellig litteratur som "Schnelle Motoren", veteranidsskrift "Klassik Auto" og andre kilder. Red.

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

Rep. av alle typer kjøretøyer.
Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen
Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

Bremse- og Clutchservice



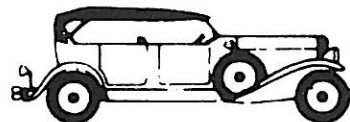
Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

Hotvetalléen 3A - 3018 Drammen
Tlf. 32 83 87 65

Veteranbil-/MC-batterier
i sort hardgummi.
Gunstige priser!



Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40



BILUTSTYR AS

DRAMMEN

Telefon 32 81 22 05



KÅRE TORGENSEN

SLAKTEREN KJØTTFORRETNING AS



Arbeidergt. 14, 3050 Mjøndalen
Tlf. 32 87 62 40



DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer
de originale regummerte

Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00

Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen

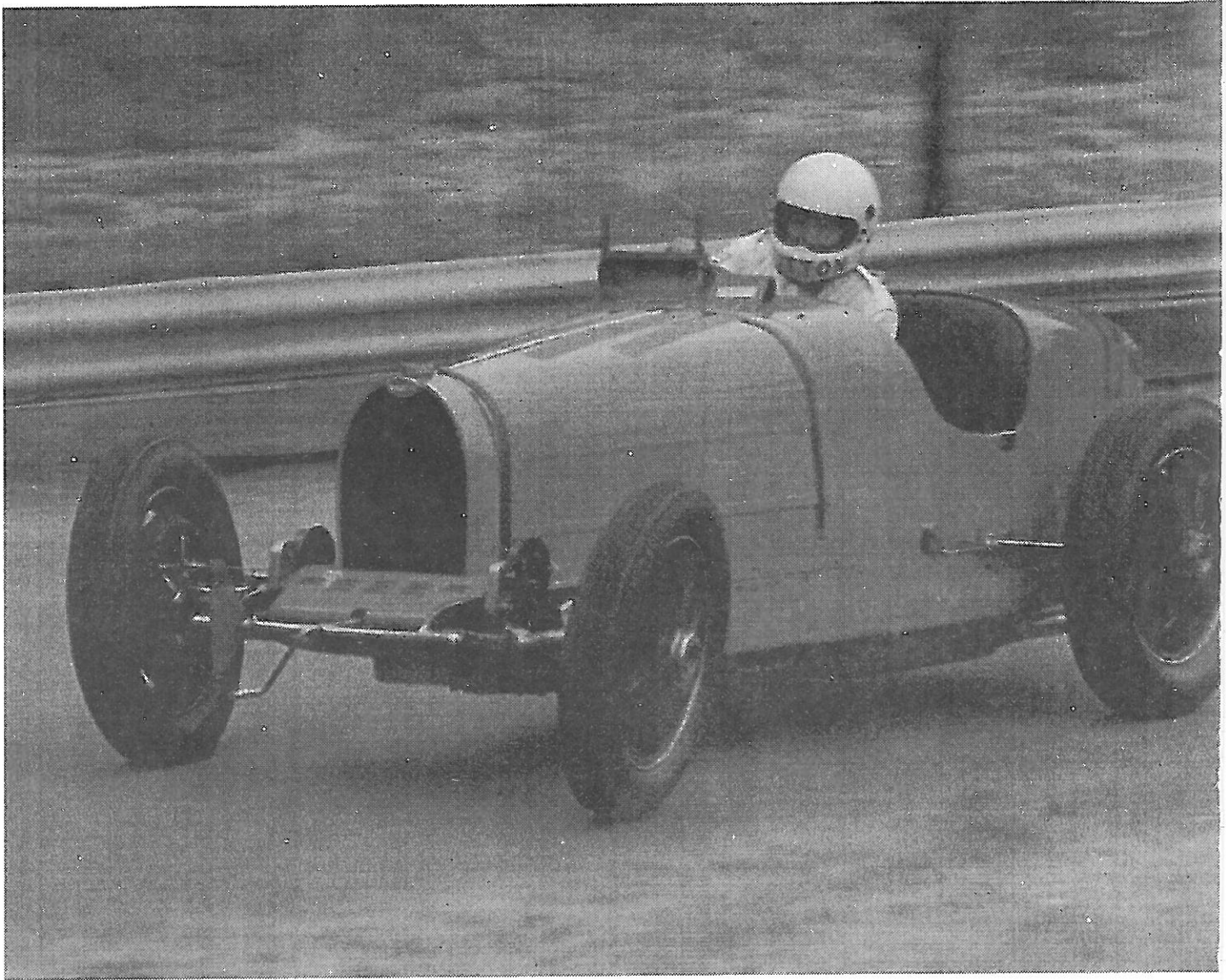
Biler, motorsykler
&

landbruksredskap etc.



Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820
Vikeveien 47, 3090 Hof



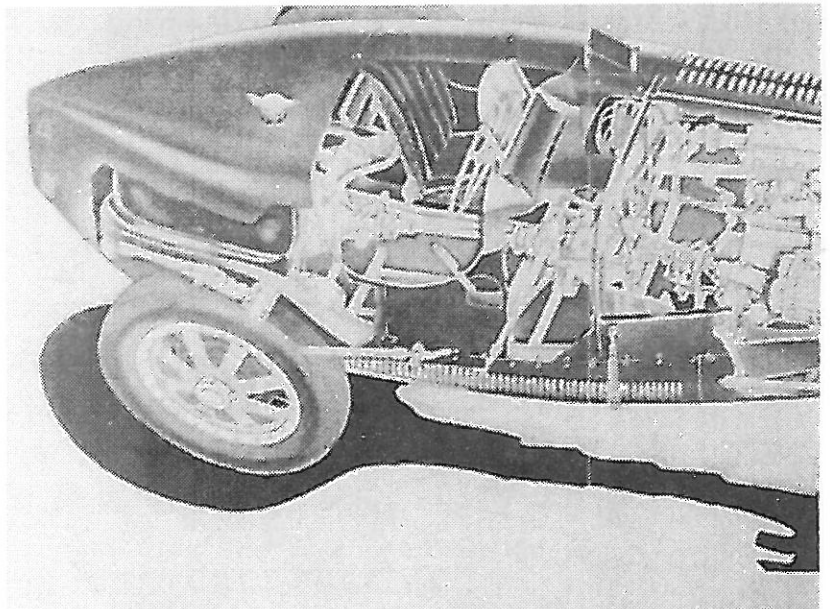


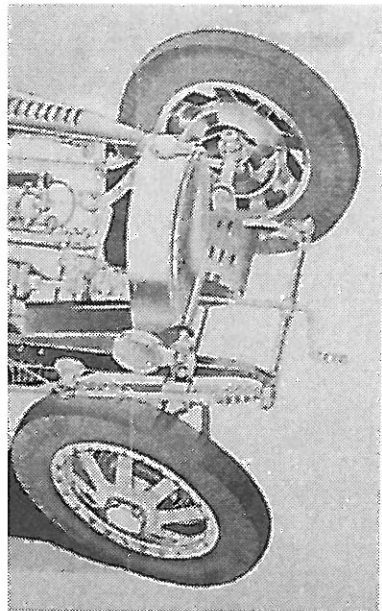
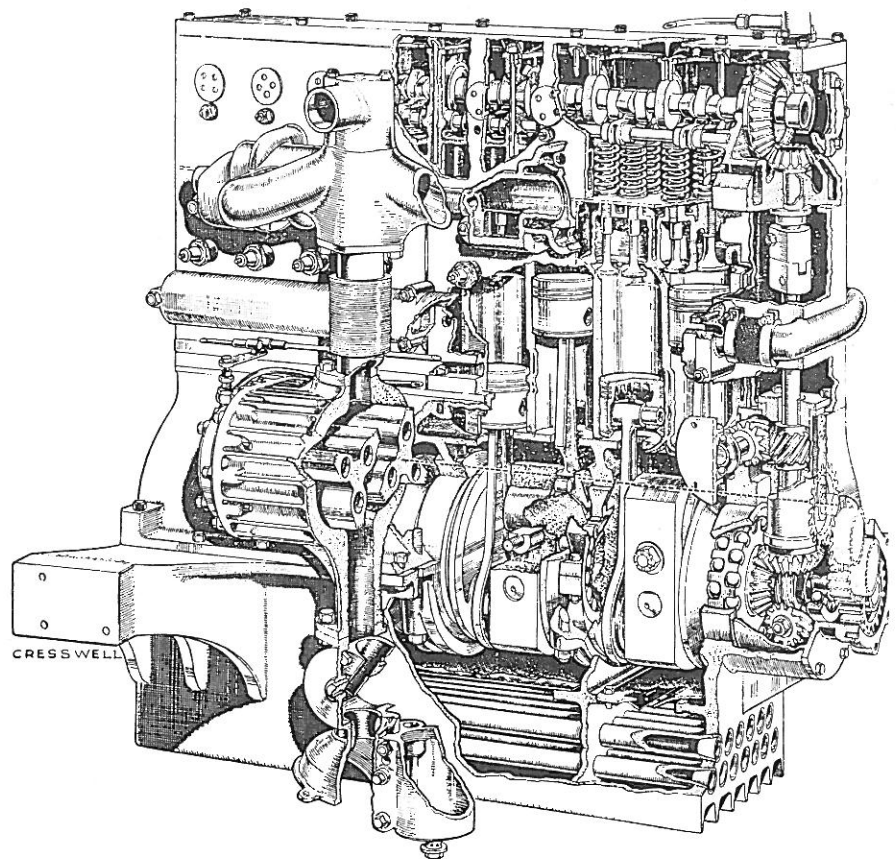
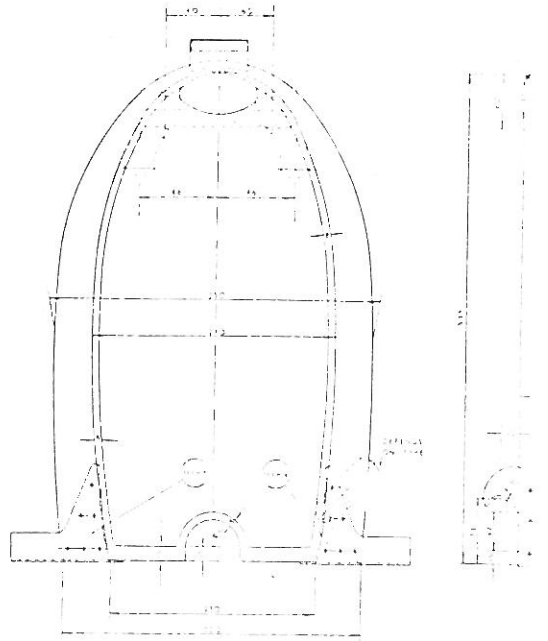
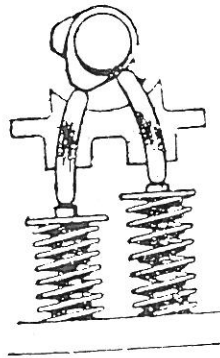
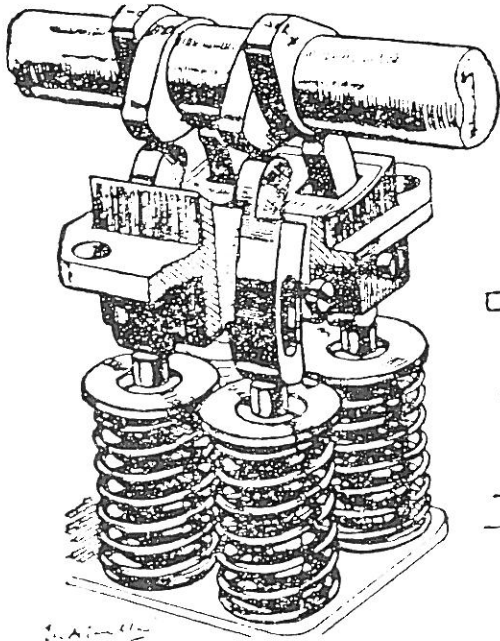
Ettore Bugatti - en av de "udødelige" bilkonstruktørene.

Her er vist **Bugatti type 35** som kom i 1924. Den vant totalt 1024 seire, derav 14 Grand Prix seire i løpet av 1928, -29 og -30.

Så vidt jeg vet er det den mestvinnende GP bilen.

Motorkonstruksjonen og en kopi av originaltegningen til radiatorkappen i den berømte hesteskofasjonen, er vist her sammen med en tegning som viser detaljer ved bilens konstruksjon.





SENTRUM BILSKADE A/S

Tlf. 32 83 22 00 /
32 83 70 09

Kreftingsgt. 46 - 3045 Drammen

Telefax
32 83 31 31



Alt i oppretting og lakkering



FRI BIL MENS DERES BIL REPARERES



Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

Norsk Motorveteran er et frittstående og uavhengig tidsskrift, som henvender seg til alle som liker å lese om bil og MC fra 20- til 70 tallet. Vi utgir 10 nummer i året spekket med masse interessant lestoff.

Norsk Motorveteran gir deg:

- *et innholdsrikt brukmarked for bil og MC, hvor du averterer gratis.*
- *inngående informasjon om hva som skjer i veteran-Norge.*
- *10 kroner avslag pr. nummer som abonnent.*
- *mange gode artikler om alt som rører seg i miljøet.*

Norsk Motorveteran koster kun kr. 330.- pr år!

NORSK MOTOR VETERAN

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå. Med det første bladet får du samlepermen tilsendt for kr. 30 + porto.

Telefon: 22 41 59 30 - Fax: 22 41 59 31



Abonner nå, og få
en samleperm for kun
kr.30.- + porto
(full pris kr.60.-)



”Forna” dagers mest avanserte motorer.

Jeg har en følelse av at svært mange tror at japanerne har funnet opp motorer med 4 ventiler pr. sylinder og overliggende kamaksler, da mener jeg naturligvis ikke våre teknisk kyndige medlemmer, men likevel kan det være litt interessant å gå litt tilbake i tiden og se på at det meste er funnet opp for lengst!

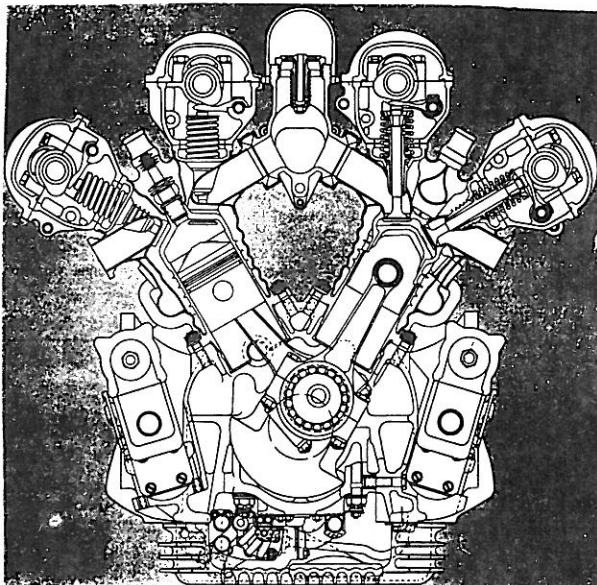
Flere europeiske fabrikker hadde 4 ventilers motorer for 70 - 80 år siden, bl.a. Vauxhall, Peugeot, Mercedes Benz og andre.

Også overføringen til den/de overliggende kamakslen(e) har hatt mange utforminger. Tannhjuloverføring der dagens tannremmer befinner seg, tannhjuloverføring sentralt i motoren (Alfa Romeo P3 motoren), eller overføring med skrådrev og akslinger (tysk:Königwelle) som på Bugatti type 35. Kjedeoverføring var det vanligste i mange år, og fremdeles er det overføringsmetode som er sikrere og varer lenger enn tannrem. De motorer som jeg viser i snitt og perspektiv her er noe av det ypperste som ble lagd i mellomkrigstiden, med Mercedes Benz 2,96 liter V12 med 4 overliggende kamaksler, 4 ventiler pr. sylinder og kompressor. Motoren satt i en av de berømte GP bilene fra 1938-39.

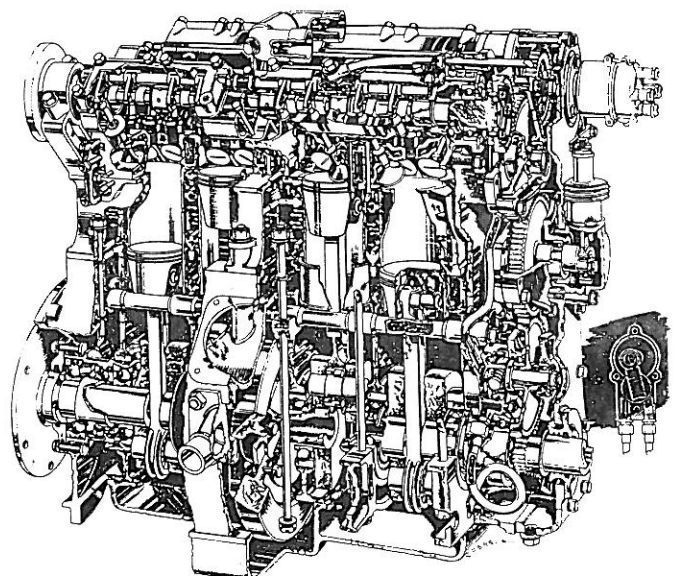
På neste side snittegningen er motoren fra den berømte Alfa Romeo P3.

Det var en 8 sylinder rekkemotor med to overliggende kamaksler og Roots-kompressor. Motoren fra Bugatti type 35 var heller ingen vanlig dusinmotor. Den var en komplisert konstruksjon med skrådrevoverføring til den overliggende kamakselen og 4 ventiler pr.sylinder. Veivakselen var opplagret i kulelager, hadde en Roots-kompressor og legg merke til den spesielle oljekjølerløsningen i bunnkassen. Motoren er vist på s.15.

Engelskmennene hadde også flere fine motorkonstruksjoner, og Vauxhallmotoren fra 1922 med kulelageropplagret veivaksel, tannhjuloverføring til kamakselen og 4 ventiler pr. sylinder ville være toppmoderne den dag idag.

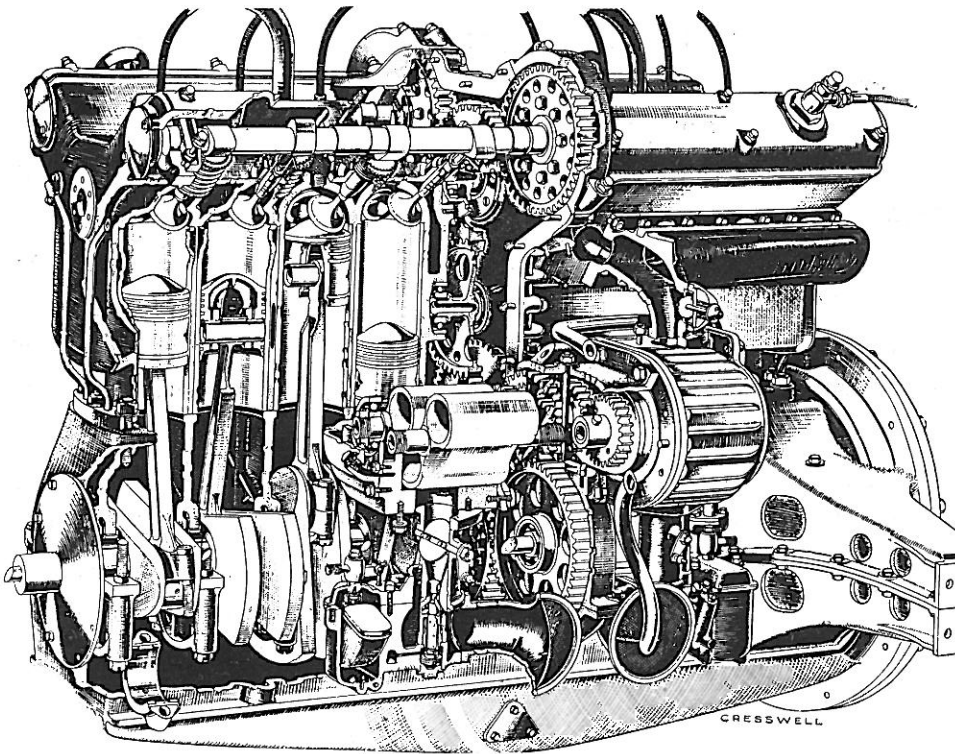


Mercedes Benz V12 1938

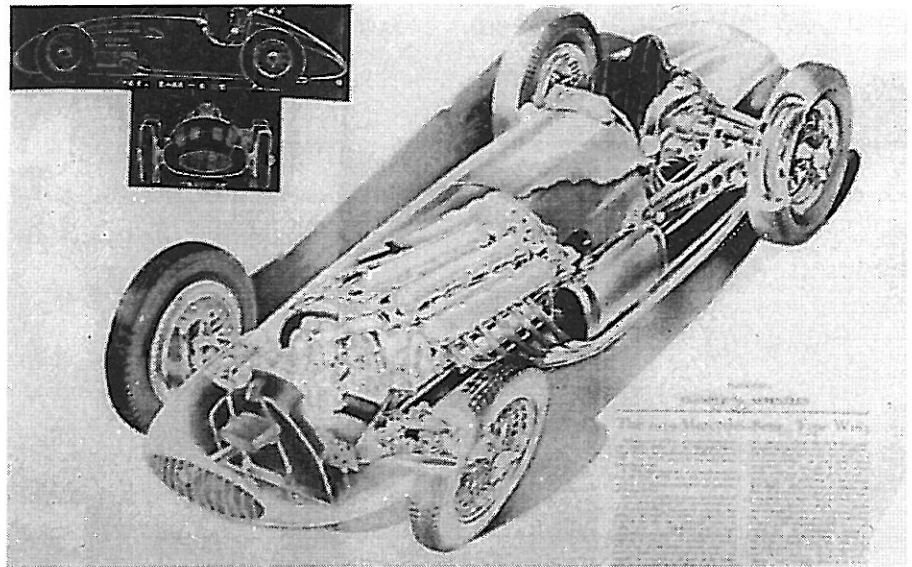


Vauxhall 1922





Alfa Romeo P3



Dette er en tegning av Mercedes Benz 1939 modell, type W163, og man ser tydelig motoren som er avbildet på foregående side. Denne bilen og Auto Unions Grand Prix bil hadde begge et anselig antall hestekrefter - i størrelsesorden 700-800- og en toppfart på 320-330 km/t. Man kan tenke seg hvordan det var å tøyse disse bilene, og det var bare noen få kjørere som mestret dem.

Motortegningene og biltegnene på s.14,15,17 og 18 er hentet fra Pomroys bøker om GP racing frem til 2. verdenskrig og er tegnet av en meget kjent tegner som het Cresswell.





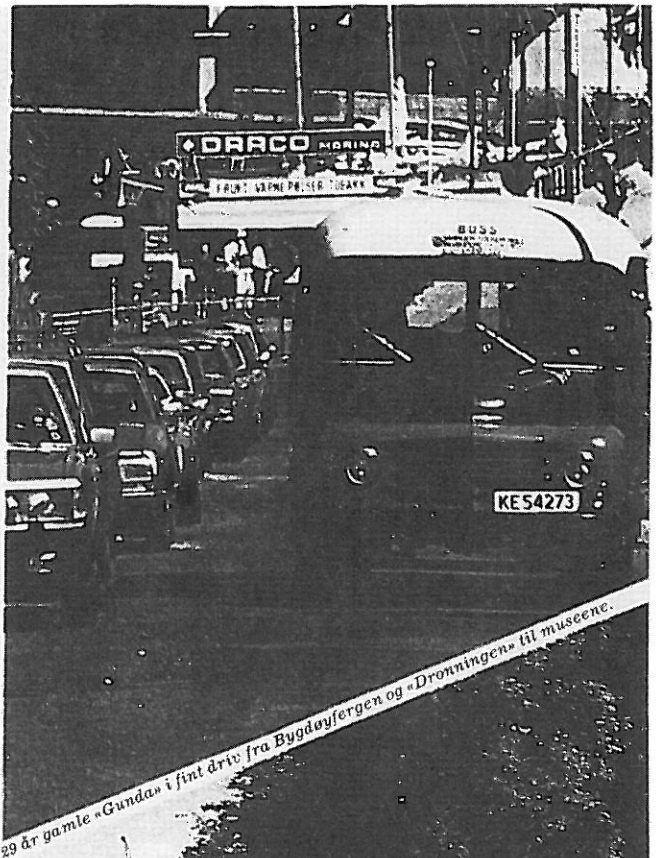
Som et apropos til artikkelen om Messerschmidt i forrige nummer av Motorhistorikeren tar jeg med et bilde fra den kjente tyske racerbanen Solitude, tatt av den kjente fotografen Julius Weitmann som arbeidet i Auto Motor und Sport i mange år. På 50-tallet var baneløp med små biler populært i Tyskland, og Messerschmidt var intet unntak. Jeg har bilder tatt av Weitmann som viser bl.a. Lloid Alexander i tett fight og også forskjellige typer av Goggomobil var stadig i sving på forskjellige baner.



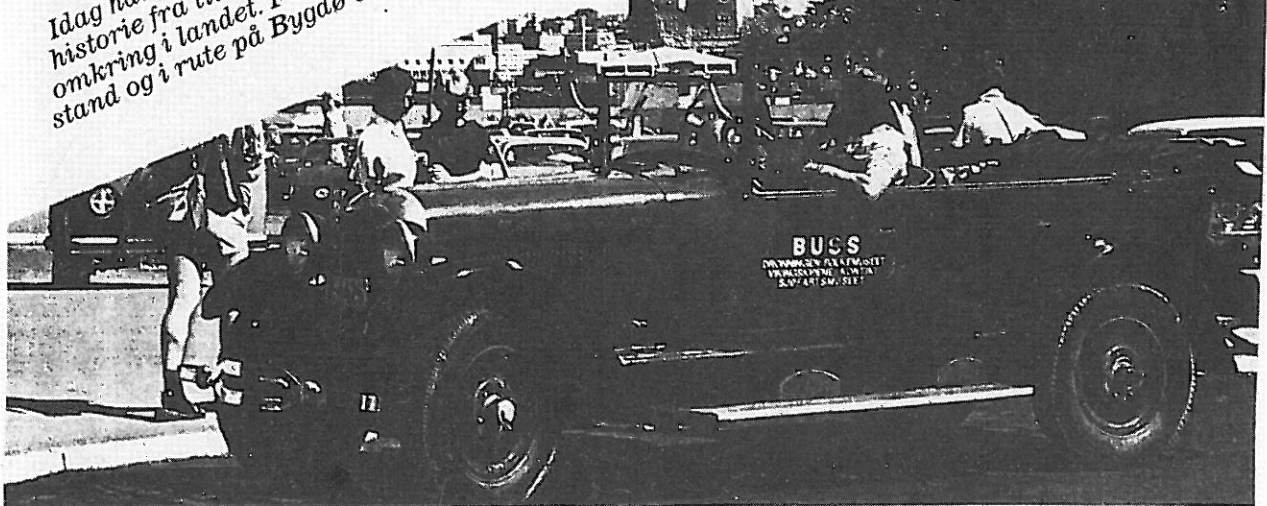


Karlsen samler på busser

Idag har han ti som hver har sin spesielle historie fra tidligere rutestrekninger rundt omkring i landet. Fem av dem er i kjørbar stand og i rute på Bygdø om sommeren.



29 år gamle «Gunda» i fint driv fra Bygdøyfergen og «Dronningen» til museene.



Populært innslag på Bygdø: Arild Karlsen venter på passasjerer i sin Studebaker fra 1926 — Bygdø Automobilskyds' eldste.

Tekst: Ola Hesstvedt
Foto: Knut Snare

EIER man et kjøreløy uten strengt tatt å ha behov for det, må man regne med kritikk. Har man så to, ja, da bør man gå ekstra stille i bildorene — selv

skamme seg i disse energispare-tider. Arild Karlsen på Liersko-gen utenfor Drammen har nær-mere 40 doninger hjemme! Reis kollektivt! Bruk buss! manes det. Og Karlsen er langt ifra noen motstander av rutebiler. Har han en fritidstid til rådighet, finnes han nemlig i en eller annen buss. Til nytte er de også.

«Gunda», «Bamse», «Bromle» og alle de andre ærverdige vog-nene, er hans store lidenskap. Han har alltid vært svak for bus-ser, spesielt har de opptatt mye av hans tilværelse de siste ti år. Så vidt han vet, er det ingen and-re i hele landet som på egen hånd har lagt sin elsk på utran-gerte rutebiler og arbeider så målbevisst og systematisk for å

omskape hva de fleste vil kalle skrap til det de engang var.

— Ja, busser har nok dessverre alltid fått en svært så stemoder-lig behandling, beklager Karlsen. Når rutebileierne skulle bytte ut de gamle med nyere og raskere modeller, med større komfort og mer moderne utstyr, da ble bus-sene så å si hugget opp eller bare rustet vekk.

Fra Mats Jostad har jeg fått to utgaver av A-magasinet fra 1979. I det ene fant jeg en artikkel om Arild Karlsen og bussene hans.

Jeg syns at det var artig å ta med litt av det i bladet vårt, Arild er jo mangeårig medlem i klubben. Siden bilder og trykk er på dårlig papir (vanlig avis-papir), så er det vanskelig å få i alle fall bildene helt gode, men det viktigste blir bra nok.



KALSVOGNA TURBILSERVICE

... et komplett valg

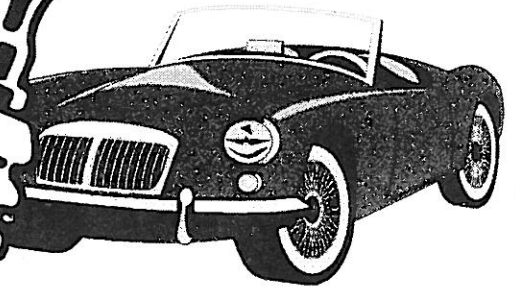
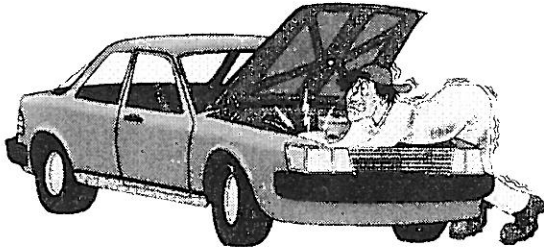


Tlf. 944 48 800

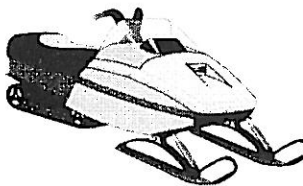
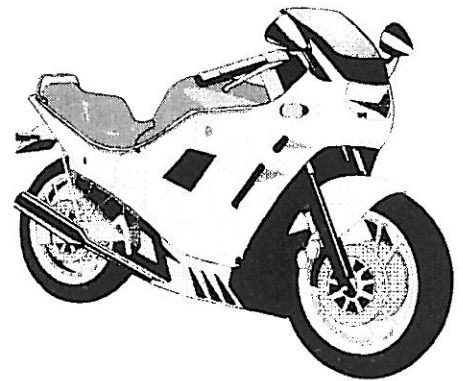
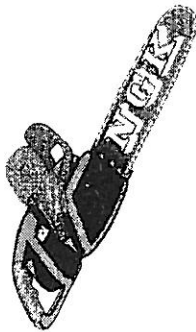
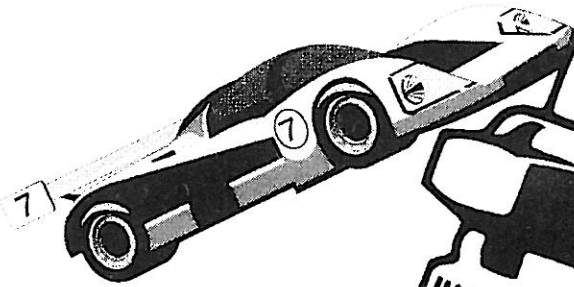
Tlf. 920 81 806



PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE



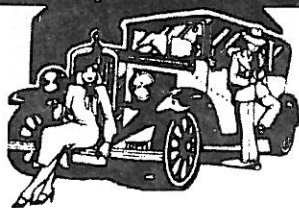
 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Postboks 504 • 3412 Lierstranda • Tlf.: 32 24 41 41 • Fax: 32 24 41 42



Kjøp og Salg



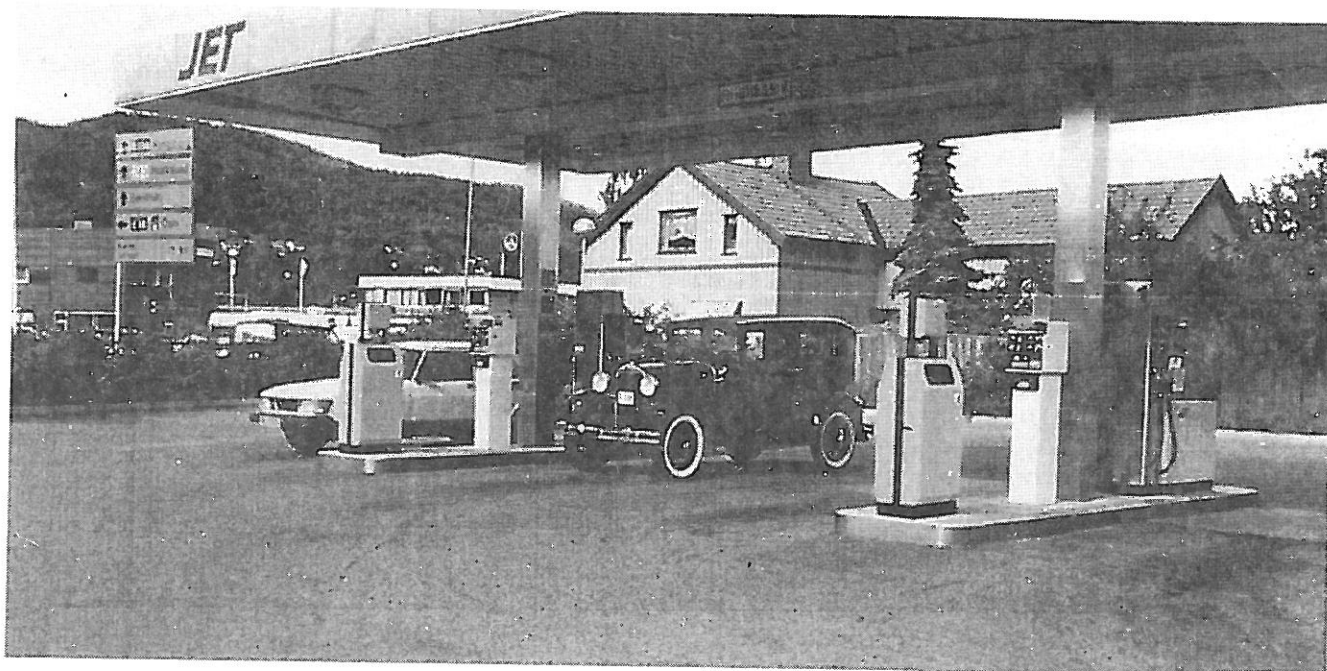
Mottar med takk tips om fin ROVER P4.
Hilsen Kåre Letmolie.
Adr.: Tord Pedersensgt. 29, 3014 Drammen.
Tlf.: 32835755

Jeg har endel deler til Mercedes 230, type 114. (6 syl.), bl.a.

- * Komplet motor.
- * Komplet bakaksel.
- * Komplet radiatorkappe og radiator med oljekjeler for servostyring.
- * Alle deler til servostyring.
- * Motorpanser, koffertlokk, dører, takluke, front- og bakrute.
- * Endel smådeler.
- * Noen vinterdekk på felg.

Selges meget rimelig, et eller enkeltdeler.

Knut Bjørhuus, Skippergt. 52, 3040 Drammen.
Tlf. 32819651 fra kl. 1700.



**Husk samarbeidet med JET
som gir penger i klubbkassa**



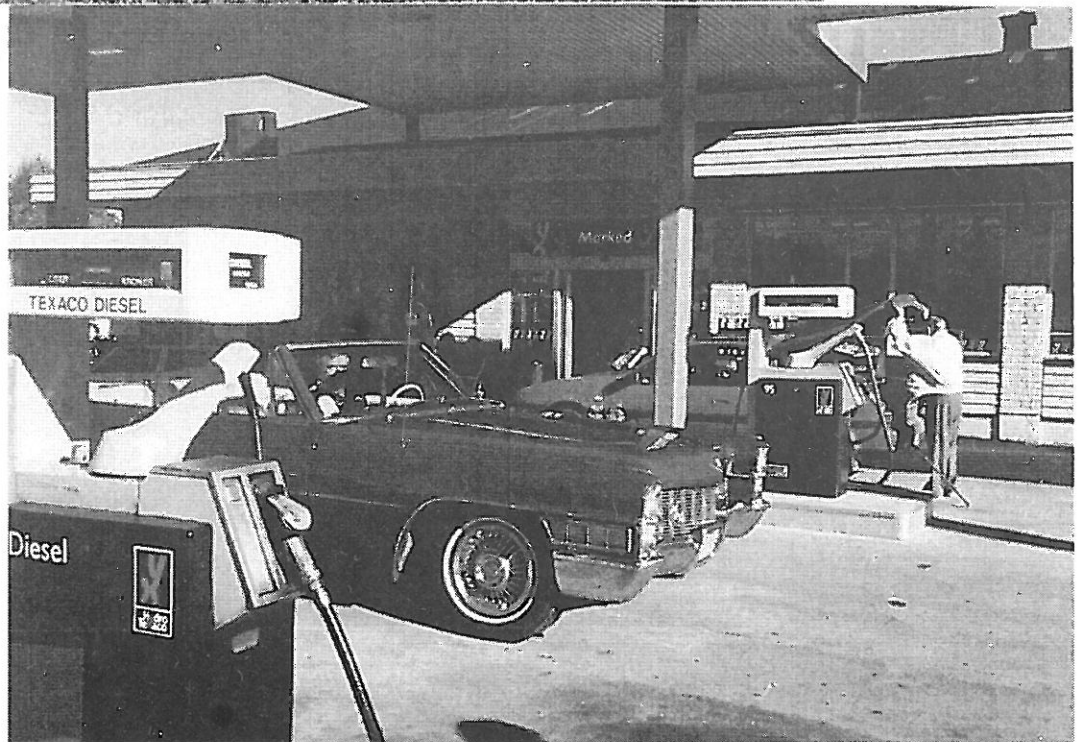
Har du vært innom 'n Sverre på Hydro/Texaco - stasjonen på Geithus i det siste, hvis ikke bør du stoppe hos han når du er den veien.

Han har forandret og modernisert bensinstasjonen sin så det nesten ikke er til å tro at det er samme stasjonen.

Både ute og inne, virkelig delikat. En ting til, Sverre og betjeningen hans yter service også, det er det ikke mange bensinstasjoner som gjør lenger.

Noen av oss var med på åpningen etter moderniseringen. Sverre spanderte kaffe og bløtkake. Været var fint og vi hadde en fin lørdag i fjor høst.

Tore Ødegård



Beskrivelse fra 1907 av bilen

Det er mye spennende å finne i bestefars bøker. Særlig interessante er gamle leksika. Gamle gatenavn får plutselig betydning når jeg leser hva vedkommende som gaten er oppkalt etter har utrettet. Far samlet på det danske ukemagasinet FRAM, som han bandt inn i skinn. Jeg har lett for å ta dem frem, og finner stadig noe som er nytt for meg. Siden jeg har legning mot det tekniske, blir det ofte ting som jeg gjengir her som blir studert.

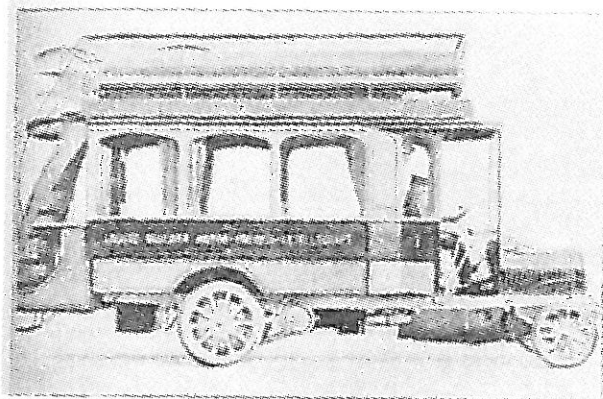
Av: Per-Erik Carlson

Automobil (græ. autós, selv, lat. mobilis, bevægelig) er selvbevegelige person- eller fragtvoan, som ikke fordrer særlig skinnevei, men kan benyttes paa almindelige landeveier og gader. Den første a. konstrueredes 1769 af franskmænden Joseph Cugnot, men fik ingen praktisk betydning. I aaret 1800 kunde amerikaneren Evans kjøre med a. gjennom Philadelphia, og 1802 konstrueredes i England ligeledes brugbare a. De daarlige veie og hemmende lovbud gjorde dog at disse dampvogne ikke vandt større utbredelse, hvorimod opmerksomheden samlede sig om de nogle aar senere fremkomne skinnelokomotiver. Udviklingen stod da i stampe, intil i begynnelsen af 1890-aarene et pariserblad ved udsættelse af store præmier atter vakte interessen for a.-kjørsel. Istedetfor dampmaskinen med tilhørende kjedel gik man over til de lang-

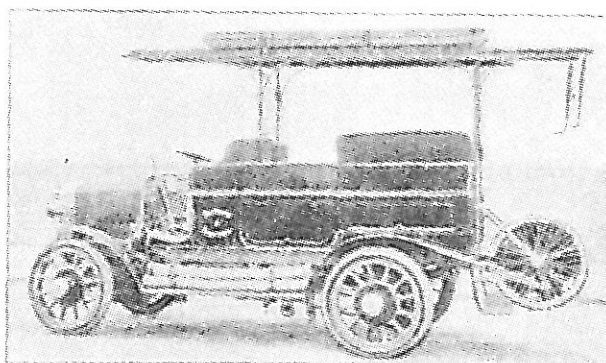
lettere eksplosjonsmotorer navnlig benzinmotorer, og ret hyppig anvendes nu ogsaa elektriske vogne, hvis drivkraft er et akkumulatorbatteri, som medføres paa vognen. Disse vogne har en mere lydløs gang end benzinvoanene, og man er fri for lugten af benzindamp, men voanene maa jevnlig lades med elektricitet, hvilket innskærker deres anvendelse til byerne og disses nærmeste omegn. Udviklingen gaar derfor i retning af at anvende eksplosjonsmotorer i landdistriktene og for længere ruter, men derimod elektriske vogne i byerne med deres omgivelser. I Tyskland har man søgt at erstatte benzinen med denaturert alkohol, og det synes, som alkohol-a. har en fremtid for sig. Fordelen ved at bruge alkohol fremfor benzin ligger mest i den forringede eksplosjonsfare. - Der findes mangfoldige typer a., alt efter den forskjellige anvendelse. Paa vedfœiede planche sees et udvalg af moderne automobiler; en kultransportvoan indrettet til automatisk lossing af kullene, en omnibus med talrige siddepladse, forskjellige turistvogne, en dampsprøite med tilhørende slanger, stiger o.s.v., endelig en krigs a., som er indrettet til at forfølge og ødelægge luftballoner, og som til beskyttelse for mandskabet og kanonerer beklædt med panserplader. - For at skaane maskineriet og gjøre kjørselen behageligere forsynes hjulene med gummiringe. - I januar 1907 stiftedes i Kristiania Norges første a.-klubb.

Kilde: Illustrert norsk konversationsleksikon. Forlagt af H. Aschehoug & Co. (W. Nygaard)

AUTOMOBIL-TYPER



Automobil-omnibus



Automobil-dampsprøite

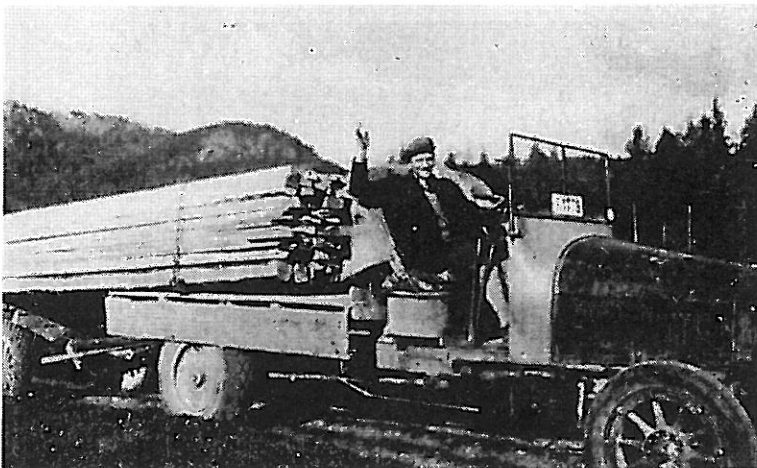


Arvid Nordal på Konnerud har aner i lastebiltransport

I 1927 startet Arvids far, Arne Nordal vedforretning i Øvre Strandgate i Drammen. Til denne trengte han en lastebil, og faren kjøpte en Ford TT til gutten, som enda ikke var gammel nok til å ta sertifikat. Faren tok kontakt med politiet for å forklare situasjonen. - La gutten kjøre, men be han være forsiktig, var svaret han fikk! TT-Forden ble for liten, så i 1930 kjøpte han en 23-modell Benz (Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG, Mannheim 1911-1926). Bilen lastet 1500 kilo og prisen var 8500 kroner. Motoren var firesylindret med slaglengde 150 mm og boring på 100 mm, og ytet 35 hk. Tillatt akseltrykk foran var 1328 kg, og bak var den 2719 kg. Bilen var i følge vognkortet utstyrt med «luftgummi», og største bredde var 1,81 meter.

Motorvognen var bestemt til transport til eget bruk, i motsetning til leiekjøring. Garantien var utstedt av forsikringsselskapet Viking. Årlig veiavgift var 144 kroner. I 1935 ble vedforretningen avviklet og Arne kjøpte en ny Reo som trafikkerte Telemark, Hallingdal og Valdres med kolonialvarer. Arvid begynte å kjøre betong for faren i 1964, og seks år senere startet Arvid eget firma. Etter andres mening var han altfor fremsynt da han i 1973 kjøpte en seks kubikks betongtrommel. Betongstasjonen og kollegene mente at kjøp av så stor trommel var å stikke hodet for langt

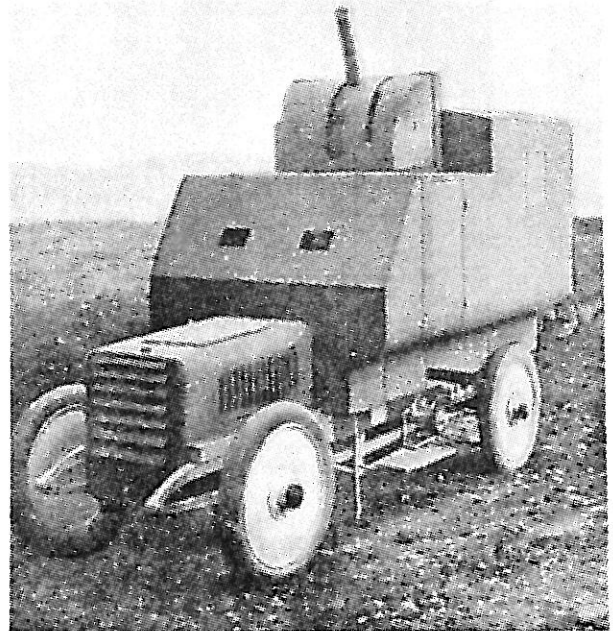
Arne Nordal vinker fornøyd fra F-1779 sommeren 1930. Bilen er en Benz som ble registrert første gang 3. mars 1923. Skjermer og lykter var unødvendig sommerstid. Hjulgangen på semitraileren ser ut til å stamme fra en personbil.



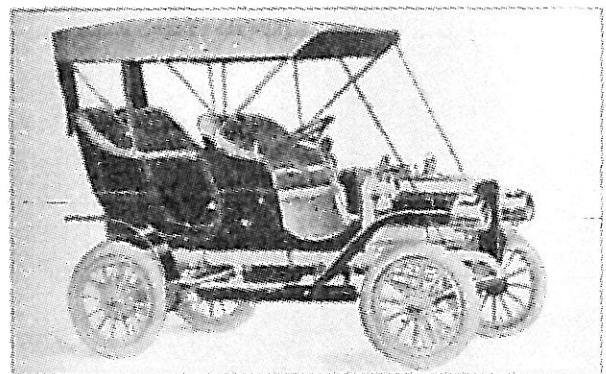
frem, og Jante-loven bidro til at denne bilen måtte selges etter kort tid. Så ble det kranbiler.

I dag har Arvid fire mann i arbeid i sin transportforretning, og merket er Scania, mens gammelbilen er en Chevrolet fra 1954.

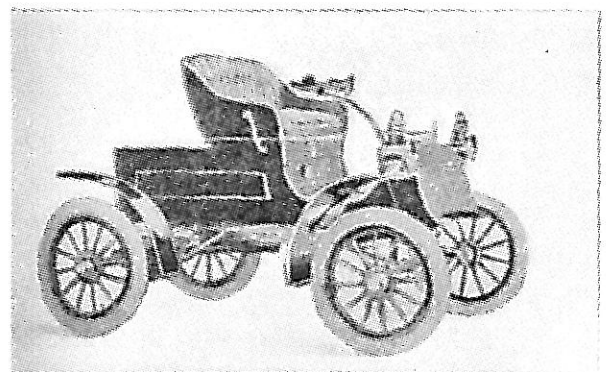
Per-Erik Carlson



Pansret krigs-automobil



Person-automobil



Person-automobil

SANDPRODUKTER

Vi kan tilby sand til de fleste formål

SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet
Vår kvalitet = En av landets beste

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen

Nå vil alle ha gult bensinkort



JET presser prisene nedover, og prisene er lavest der JET er etablert. Der Norske Konkurransetilsynet dokumenterte høsten 1996 at bensinprisene blir billigere dess nærmere du kommer ubetjente stasjoner som JET. Så uansett hvor du kjøper bensinen bør du sørge for at det enten er hos JET, eller i nærheten av en JET stasjon. Da er du sikret billig bensin.

Derfor er det alltid penger å spare med det gule JET kortet. JET kortet er kostnadsfritt å få, og gebyrfritt å bruke. Du betaler hverken administrasjon, gebyrer eller renter. Kun for bensinen. Ved bruk av JET kortet får du i gjennomsnitt 1 månedskreditt på bensinkjøpet.

Alltid lavpris - Alltid åpen

Ring grønt nr 800 32 020, eller send kupongen til vår adresse så sender vi informasjon om JET, og søknadskjema for JET kortet.

JA, TAKK! Send meg kostnadsfritt en søknad for JET kundekort, uten fakturerings- eller årsavgifter. Kortet er gratis!

Navn: _____

Adresse: _____ Postnummer: _____

Legg kupongen i en konvolutt og send til:
Drammen JET AS, POSTBOKS 284, 1322 HØVING
Vå du faks kupongen or nummeret 67 53 04 22
GRØNT TELEFONNUMMER 800 32 020

JET
Prispresser'n!

SPIRALDEKK

DRAMMEN GUMMISERVICE AS

Tordenskiolds gt. 74 - 3044 Drammen

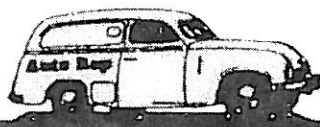
Telefon kontor: 32 83 36 63 - fabrikk: 33 05 89 85

ÅPNINGSTIDER: 08.00-16.30 - Lørdag 10.00-13.00

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

Rolf Maurseth
Vahlbakken, 3300 Hokksund
Tlf. 32 75 20 20



Bilforum

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

Bj. Bjørnsonsgt. 122, 3041 Drammen
Tlf. 32 81 27 80



HUSK MØTENE VÅRE!

- **Ordinært medlemsmøte første tirsdag hver måned.**
Dette er et organisert møte med innslag som foredrag, demonstrasjoner og orientering om aktuelle saker m.m.
Møtestart kl. 19.
- **Tredje tirsdag hver måned har vi "skravlemøte".**
På disse møtene har vi ikke fra styrets side noe organisert program.
Det er fritt fram for medlemmene å fastsette program.
Ellers brukes kvelden til kaffe, prating m.m.
Ta gjerne med koner, barn og barnebarn.
Dørene åpnes kl. 18 og lukkes når alle har gått.



Møtelokalet er klubbhuset til Konnerud Jeger og Fisk i Stubberudveien 177 på Konnerud.

Ligger ved Dalen parkeringsplass på veien mellom Konnerud og Mjøndalen. Kjør Konnerudgata fra Drammen sentrum, høyre ved Statoil på Konnerud, rett gjennom rundkjøring inn i Stubberudveien - skiltet mot Mjøndalen - følg veien opp den bratte Grinderudbakken - etter ca 500 m ta av til venstre og kjør ca 200 m til parkeringsplass. Kommer du fra Mjøndalen så følg skilting mot Konnerud - etter å ha passert Ormtjern på høyre hånd og deretter bakketopp med avkjøring til SIF-hytta - følg veien ca 1 km og ta da av til høyre.

Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**
er:

Christian Christensen
Gudolf Blakstadsvei 30
1392 VETTRE
Tlf.: 66 78 35 97
E-post: nnchris@online.no

Send inn stoffet før 15. august 1998

