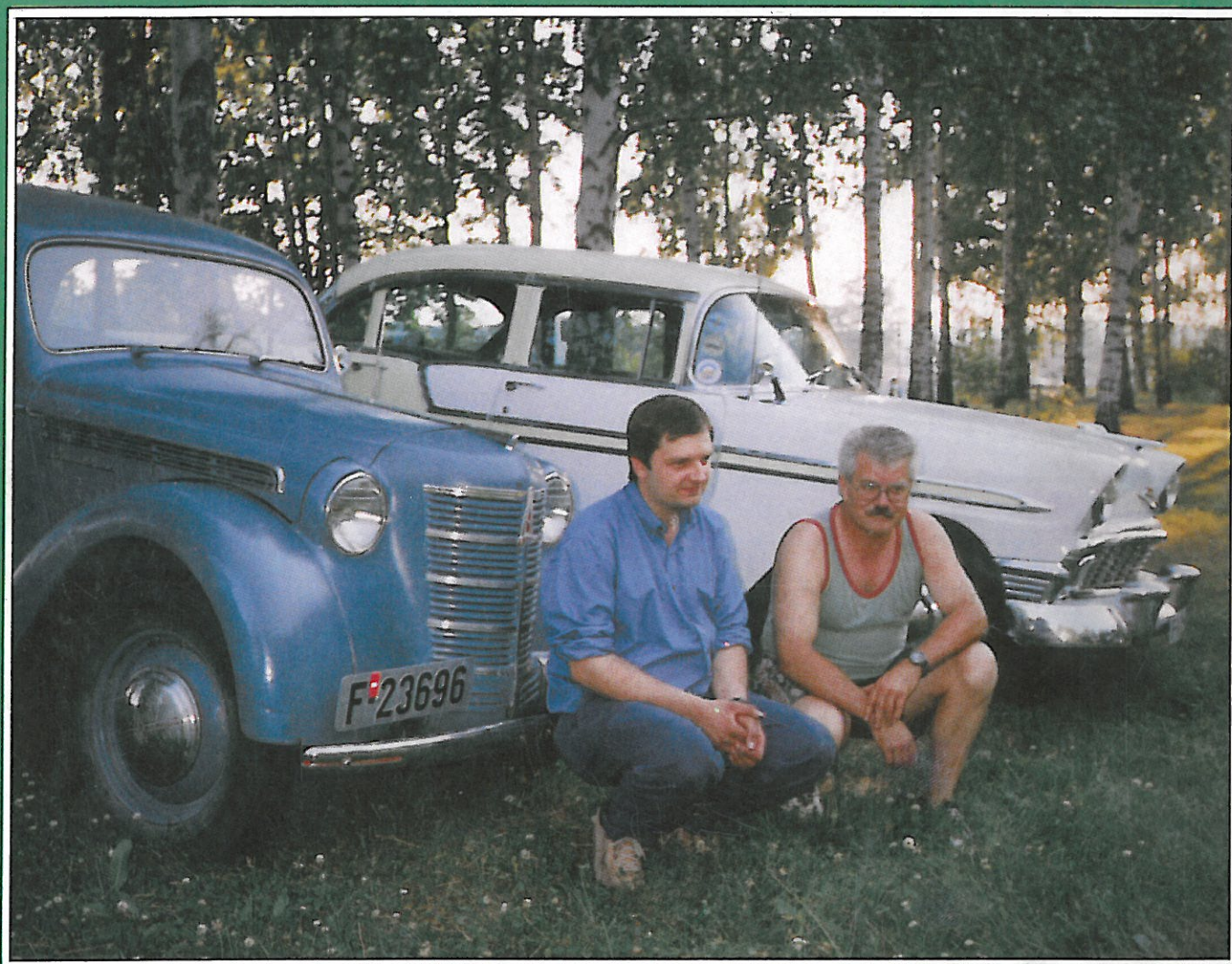


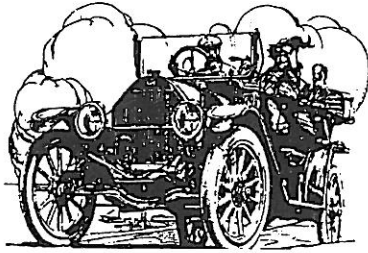
MOTORHISTORIKEREN

NR. 4 - 1996 - SEPTEMBER - 25. ÅRG.



ORGAN FOR

Motorhistorisk Klubb - Drammen



Stiftet 18. oktober 1972 Tilsluttet LMK
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Per Langøy
Moreneveien 21
3058 SOLBERGMOEN

Tlf.: 32 87 14 63

Priser:

Helside	kr. 600,-
Halvside	" 400,-
Kvartside	" 200,-
1/8 side	" 100,-

Trykt i sort/hvitt.

MOTORHISTORIKEREN 25. ÅRGANG.

Motorhistorikeren utkommer med fem
nummer i året.

Redaktører i 1996 er:

- Christian Christensen februar
- Arnt-Ivar Lund april
- Ivar Engerud juni
- Per-Erik Carlson september
- Jan Shetelig / Tor-Stein Hella desember

Forsidebilde:

Olav Kolbræk og Tom Laugerud foran hver sin
representant for 50-årene. Olav har lagt seg på den russiske
linjen, og har bl.a. denne Moskwitch 401 3MA fra 1955.
Bilen til Tom representerer den mer svulstige US-stilen
med en Chevrolet Bel Air

4 dørs stolpe fra 1956.

Redaktør av dette nummer har vært:
Per-Erik Carlson

I STYRET:

Formann:

Tore Ødegaard
Nordbyveien 91, 3038 DRAMMEN
Tlf. 32 80 03 35

Nestformann:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem I:

Erik Holde
Eikholtveien 7 B, 3031 DRAMMEN
Tlf. 32 88 31 15

Styremedlem II:

Kåre W Johnsen
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN
Tlf. 32 88 51 45

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:

Tor-Stein Hella
Ringveien 37 B, 1370 ASKER
Tlf. 66 79 01 34

Formann i arrangementskomité:

Kjell Ødegård
Loesmoveien 50, 3300 HOKKSUND
Tlf. 32 75 35 83

Turkomite:

Asle Wang og Tom Becker

Festkomite:

Lars Petter Schau

Materialforvalter:

Styret v/formann

Formannen har ordet:



Drammemsmarkedet

Så har vi prøvd oss som utstillings- og markeds-arrangør. Jeg er vel ikke den rette til å bedømme arrangementet, men jevnt over tror jeg det gikk nogenlunde bra. Jeg har fått både positive og negative tilbakemeldinger og til og med grov kjeft, og derfor er vel summen sann midt på tenker jeg.

All den tid det var første gangen vi arrangerte, er vi avhengige av tilbakemeldinger med begge fortegn for å kunne danne oss et bilde av arrangementet.

Jeg tror det var i første rekke utstillingen med bil/motorsykkel og dertil tilhørende ting som folk kom for å se på. Snurrepiperiene og dekorasjonene og en del andre ting var ikke så interessante. Det kommer vel kanskje av at det begynner å nærme seg et metningspunkt på dette området. Det vil vel si at skal vi fremover arrangere marked, så er det vel kanskje bilsiden som bør prioriteres.

Jeg vil få takke alle som var med på dette arrangementet.

Vi tar et tilbakeblikk og en meningsrunde på et av de første møtene etter ferien.

Drammensløpet

Drammensløpet hadde også i år start og mål i Drammen Park. Løypa var lagt opp Strømsåsen, forbi Austad Gård, over Fjell og ut til Skoger. Første post lå ved Skoger gamle kirke, som er fra ca. 1200-tallet. Her åpner den brede Skogerbygda seg. (Og midt i dette området bor Per-Erik Carlson i en nydelig enebolig). Videre Jarlsbergveien til Konnerud og opp Grubegata til post 2. Videre Stubberudveien forbi Hagatjern ned Åsen til Mjøndalen. Det er et flott skue utover endel av Eikerbygdene med ælva midt i dalen når man kommer ut Åsen. Her fikk man prøvd bremsene. Over til Krokstadelva Krokstadelva og Krokstadelva og ned til Solbergelva og lang parkering på Solberg-festivalen. Bondegårdsbesøk til glede for både barn og voksne. Tor-Stein er litt lur som legger inn sånt i løpet. Løypa gikk videre til Drammen med en fin avslutning med premieutdeling i Drammen Park. Bilder fra løpet finner du annet sted i bladet.

Jeg håper alle har hatt en god lang ferie og har ladet godt opp til de utfordringer som ligger foran oss.

Tore Ødegaard



Jan Erik har litt problemer med nyanskaffelsen. Det var visst noe med bensinpumpa.



Nytt fra Styret

MEDLEMSMØTE 6.6.1996

Formannen åpnet møtet med å ønske 52 medlemmer velkommen.

Hva var vel mer naturlig på dette møtet enn å foreta den siste finpussen foran Drammensmarkedet førstkommende lørdag (8.6.1996), så det sier seg vel selv at mesteparten av kvelden gikk med til dette.

Øvrige punkter på dagsordenen var:

- * Drammensløpet var et fint arrangement med 42 startende kjøretøyer.
- * Norgesløpsmøte avholdes på Postterminalen mandag 17.6. kl 19.00.
- * Diverse inbydelser til løp.
- * Det blir Picnic-tur i september.
- * Medlemmenes 10 minutter.
- * Skraphandler Eriksen på Løvøya ved Horten er verd et besøk.
- * Korkpakninger fåes på TESS i Hokksund.

Møtet ble avsluttet kl 21.50, og formannen reiste hjem med mange sommerfugler i magen pga Drammensmarkedet.

Svein Hansen, sekretær.

På utkikk etter gamle lastebiler i Gudbrandsdalen kom jeg over denne fine motorsykkelen på en gård. Det er Arne Lien i Bøverdalen som eier den. Sykkelen er en Maico Taifun 350 cc fra 1956, med en kilometerstand på 23 000. Den er i urørt originalstand og er fullt kjørbar. Sykkelen har endel finesser, som innfellbare fothvilere bak, feste for sidevogn, dobbelt kjede i oljebad og en anviser på instrumentet som viser hvilket gear den står i. Originaldekkene er fortsatt på og er uten sprekker. På bildet ser en at den mangler en eksospotte. Den er demontert for at eieren skal komme til for å pusse sykkelen.

Jeg påpekte at han burde få originalnummeret på sykkelen, noe han ikke var klar over gikk an.

Lars P. Skau



Vårmønstringen 20. april

Så var vi i gang igjen, NVK og MHKD startet sesongen med løp den 20. april. Som i fjor var starten lagt til Buskerud Bilsenter ved Lierbommen.

Løypa var lagt rundt Lier og Røyken med innkomst Asker Museum.

Om selve løpet og opplegget er det bare en ting å si: **MEGET BRA**. Selv om jeg klarte kunststykket med å bli sistemann, skal Tor Stein Hella ha all mulig ros for opplegget. Det eneste minuset!! tja det må være at sistemann ikke fikk en konfekteske (pokker også). I følge samboeren er jeg tjukk nok som det er så hun syntes det var bra at jeg ikke fikk disse kaloribombene.



..og to som ikke kom blant de aller beste, men humøret er på topp.

Kåre



Nummer 1, Jan Sandholt.



Nummer 2, Ottar Myhre.



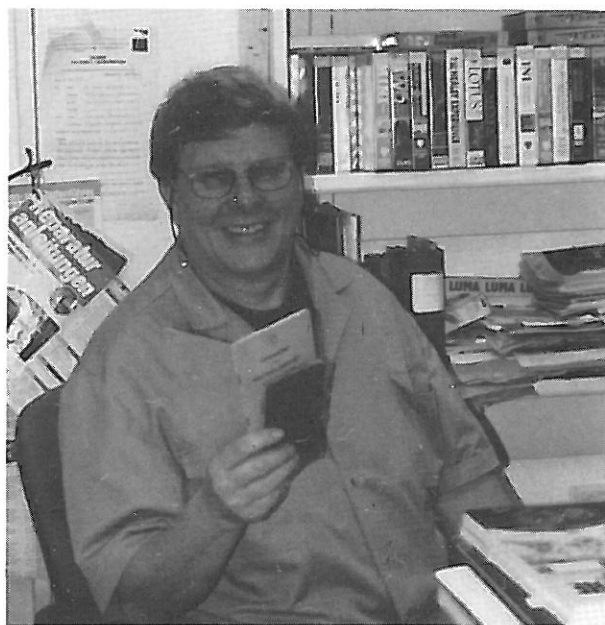
Nummer 3, Fridgeir Normann.

Vognkorthistorien

Örebro-markedet den 24. februar i år. Avreise fra Drammen klokken 24 presis. Bussen ble fylt opp av medlemmer fra Motorhistorisk Klubb - Drammen, med sin dyktige kasserer Tom Becker som sjåfør. Vi ankom Örebro tidlig om morgenen, slik at vi fikk tid til en skikkelig frokost på Esso Motorhotell i god tid før markedet åpnet. Her var det et yrende liv med masse selgere og kjøpere, mest svensker naturlig nok, men også mange fra fedrelandet, endog en og annen finne var tilstede.

Selv var jeg med for turens skyld, var ikke på jakt etter noe spesielt, men jeg brukte øynene flittig, og plutselig på et bord får jeg øye på et knippe med norske vognkort!! Utrolig - hvordan i huleste kunne disse havnet her?? De eldste var fra midten av 30-åra, de nyeste fra begynnelsen på 60-tallet. Disse ble innkjøpt mest for kuriositetens skyld.

På hjemturen ble jeg og min sidemann sittende og bla i disse vognkortene, de fleste var det med salgsmelding ferdig utfylt in blanko, altså kan jeg bare fylle i med meg som kjøper!! ergo er jeg den lykkelige eier av diverse krembiler. Hør bare her! Cadillac 4875 limousin 1948 modell, Opel Kaptein 1939 modell, La Salle sedan 1939 modell, Chrysler cabriolet 1933 modell, Packard eight 1939 modell, Essex 1928 modell osv. osv. Problemet for meg er bare å finne disse biler? Min sidemann på bussen roper plutselig ut! - For p.... se her, han viser meg et vognkort Graham 822 Cabriolet 1931 modell. Eier i følge vognkortet; Carl Henrik Størmer, stud philol. - Ja hva så sier jeg, men hør her, sier sidemannen; det er han LMK-generalen, han som har bokhandelen Automobilia i Oslo! Han har denne bilen i sin eie fremdeles!? Vi fikk begge noe å gruble på. Akkurat på denne bilen var det ingen salgsmelding, så dessverre kunne jeg ikke legge beslag på den, derimot fant jeg vognkortet på samme bil, men på eieren før



Carl Henrik Størmer med de omtalte vognkort.

Størmer, nemlig ingeniør Sverre Lilloe! Dette begynte sannelig å bli interessant. Noen dager gikk, så tok jeg en telefon til Størmer, ganske riktig, han har i sin garasje en Graham Cabriolet fra 1931, men ikke den jeg hadde vognkortet til. Etter noen dager reiste jeg inn til Oslo for å ta en prat med Størmer, samt overlevere de omtalte kort. Historien er, Størmer eide den bilen som jeg fant vognkortet til for mange år siden. Han fikk med tid og stunder fatt i en maken, antagelig i noe bedre stand enn den første, så den ble solgt til en herre som lovet på tro og ære at denne bilen skal bli værende i Norge. Dette var nok ingen ordentlig herre, bilen ble eksportert til USA, antagelig samme dag han fikk kloa i den. Bilen havnet hos familien Graham i Boston, artig å ha bil med samme navn som en selv eller hva?

Jeg har kommet til den slutning at alle disse bilene jeg har vognkort til er eksportert ut av landet, om det er samme mann eller ikke som har gjort denne handling har jeg ingen formening om. Men hvordan alle disse vognkortene havnet i Örebro, tja si det.

Kåre



Resultatliste



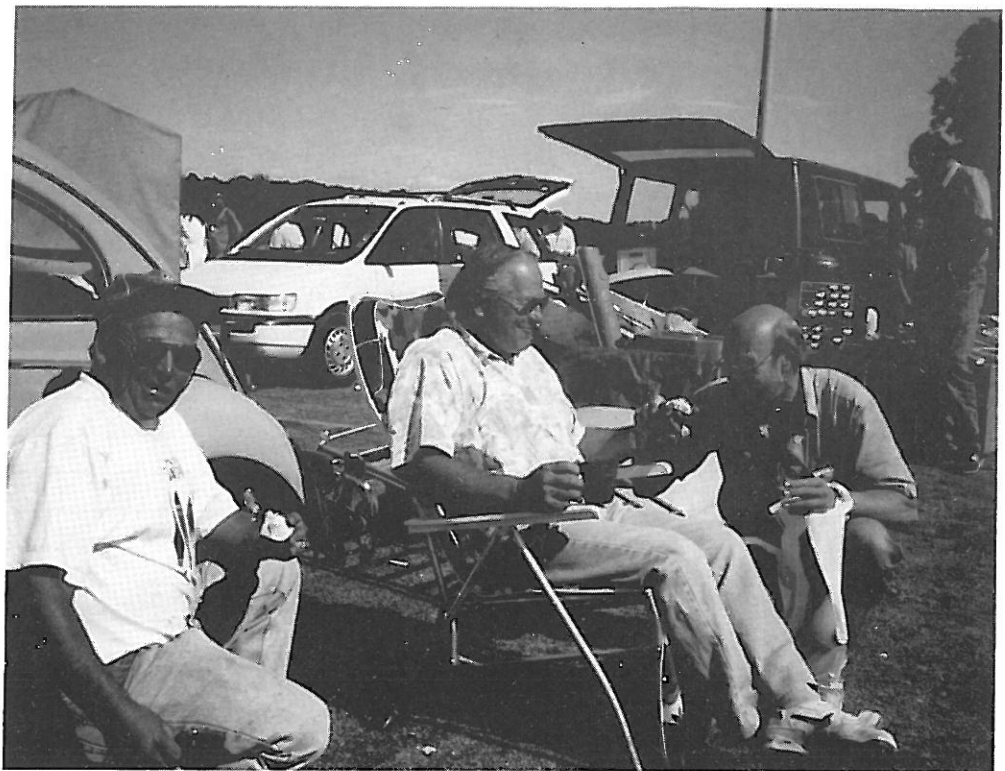
Drammensløpet 1996

Nr	Fører	Kjøretøy	Årsmodell
1	Reiulf Helgedal	MG	1933
2	Runar Nilsen	MGA	1958
3	Kåre Johnsen	VW Karmann Ghia	1961
4	Inger Ulla	Rambler	1967
5	Raymond Larsen	Willys Jeep	1942
6	Oddleif Kvålseth	Chrysler	1928
7	Karl Tomas Lyngroth	Ford F-100	1955
8	Jan Erik Skau	Morris 8	1934
9	Tormod Bjørnethun	Chevrolet Master	1934
10	Nils Petter Danielsen	Ford A	1931
11	Jan Sandholt	Terraplane	1935
12	Torbjørn Karlsen	Mercedes 190	1958
13	Tore Ødegaard	Ford A	1930
14	Ragnvald Ødegård	Chevrolet	1926
15	Bjørn Karlsen	Dodge ¾ t	1942
16	Christian Christensen	Buick	1932
17	AS Automateriell	Fiat Topolino	1939
18	Leif Magne Nilsen	Rover 75	1952
19	Reiulf Wold	Triumph TR2	1955
20	Jan Roger Sand Olsen	Buick	1953
21	Finn Bryhn	Essex Terraplane	1933
22	Tore Gustavsen	Buick	1953
23	Per Langøy	Rover 75	1956
24	Fridgeir Normann	Buick	1936
25	Knut Bjørhus	MGA	1956
26	Finn Torgersen	Locomobile	1925
27	Erik Dalheim	Tempo Villiers	1949
28	Arnt Ivar Lund	Chrysler	1928
29	Roy Helge Hafslie	Fiat 600D	1966
30	Rune Kolberg	Studebaker	1955
31	Steinar Ludvigsen	Fiat 1100D	1964
32	AS Automateriell	Rover P3	1948
33	Odd Runar Holm	Ford pick-up	1946
34	Asle Wang	Ford A	1931
35	Geir Olsen	Volvo PV	1059
36	Øyvind Viker	Chevrolet	1933
37	Kjell Ødegård	Plymouth	1928
38	Tom Bryhn	Buick	1932
39	Olav Kolbræk	Moskwitch	1955
40	Jan Helgedal	Trumbull	1914
41	Trygve Bryhn	Willys Jeep	1942
42	Odd Grøv	Packard	1932

Gutta på tur

Tore Fridheim hadde egen stand på Tønsbergmarkedet tidlig i august. Tore hadde lastet opp hengeren med VW-deler som var blitt tilovers da han satte sammen bobla. Den var det forresten bilde av i Busken et par dager tidligere, sammen med noen andre bobler. Var det et jubileum tro? Tore var godt fornøyd med været og sa han solgte bra. Men han ble endel heftet i salgsarbeidet av kjentfolk som bare kom for å prate - ikke handle. På markedet kjøpte jeg et hammerskaft og en bennebjønn m/kjetting som kan være god å ha....

P-EC



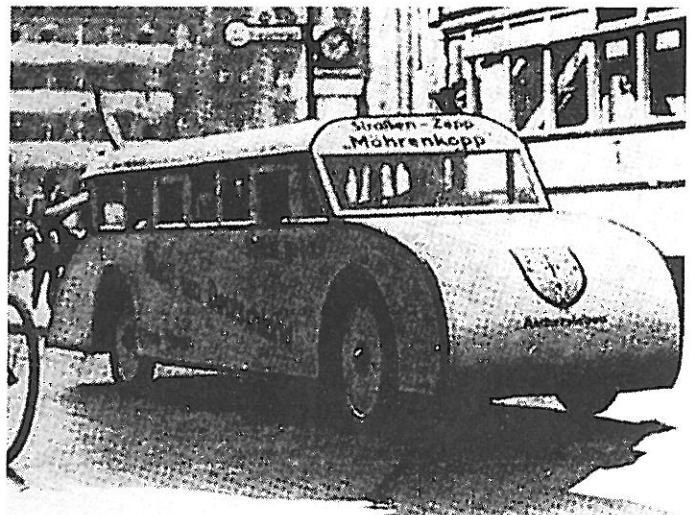
Tore Fridheim på Tønsbergmarkedet. Han ble heftet av bl.a. Fridgeir Norman og Martin Fælla

Dampdrevet sykkel

Mekanikeren Gay Russel fant en sykkel fra 1910, som var utstyrt med dampmaskin. Etter at han hadde reparert den litt, gikk den like godt som da den ble bygget - og over den tillatte hastighet. Maskinen er på 2 Hk, med boring på 65" og slaglengde på 90 mm. Den er montert i ramma og får dampen fra en liten, hurtigvirkende dampkjele. Populær Mekanik skriver ikke noe om vekten på sykkelen.

Pedaldrevet "gate-zeppelin" gjør 10 km/t

Drevet ved hjelp av pedaler har et kjøretøy som ligner en Zeppelin inntatt gatene i Berlin. De fire passasjerene kan ved flittig bruk av pedaler oppnå en hastighet på 10 km/t. Fire arbeidsløse menn bygget kjøretøyet for å feriere i Tyskland i 1932.



Dette Zeppelin-lignende kjøretøyet blir drevet av fotkraft. Mannskapet tråkket langs Berlins gater i 1932.



***Hold
et fast
grep
på veien***

Monroe støtdempere
betyr sikkert positivt
veigrep med alle fire
hjul fast og støtt på veien

Stort utvalg i
**EKSOSANLEGG
BREMSEKLOSSER
BREMSESKO
VANNPUMPER
STØTDEMPERE
TENNINGSDELER
CLUTCH**



A.s. Grønland Auto

Buskerudveien 27 Drammen. Tlf. 32 82 16 65 Fax. 32 82 17 28

Bildeler og Rekvisita

En gros

En detalj

Filmrekvisitter

Vi kunne i et tidligere nummer av Motorhistorikeren lese at Tore Fridheim og Forden hans hadde vært med i Hamsum-filmen. Å gå til filmen er ettertraktet for noen og enhver, og nå har også min bil fått en "rolle".

Opptakene til spillefilmen Mendel ble gjort av Northern Lights Production AS, og fant sted i Sankt Halvardsgate i Oslo i slutten av juli. Mens vi sto og ventet på å komme igang, hørte jeg et muntert - hei Carlson! Det var Halfdan Prøsch som ankom, blid, men møkkete og fæl i en tilsvarende '52 Ford pick-up. At Halfdan var møkkete, skyldes at Forden hadde fått stopp. Bensinpumpa hadde streiket, så han hadde improvisert med en plastdunk og hevert for å holde kjærra igang. Av andre yrkesbiler som dukket opp, var A-BV8, Oslo Brannvesens

nyrestaurerte Magirus-Deutz med 37,5 meters Magirus-stige. Den skulle bokstavelig talt i ilden senere på kvelden.

Bilen min ble lastet opp med kullsekker, og sjauerne som losset bilen så virkelig ut som de kølasjauerene jeg husker fra 50-tallet i Oslo. Statistene var kanskje litt yngre og mer kullsorte. Under opptakene var det mange andre effekter som også ga aha-opplevelser. Synet av en guttunge med knebukser og ullstrømper ga meg en kløende fornemmelse nedover beina.

Denne kvelden ble jeg beriket med en ny rolle og opplevelse med gammelbilene.

Per-Erik Carlson



Fra innspillingen av Mendel. Hestetransport var fortsatt vanlig i Oslo på 50-tallet. Furasjeforretninger sørget for for til hestene.

Norgesløpet Flåklypa

Av Per-Erik Carlson

Norgesløpet 1996 må være det veteranløpet som har samlet flest deltagere hittil her i landet. Det var 264 påmeldte, men på grunn av en noe dyster værmelding, ble det noe forfall. Løpskomiteen står imidlertid inne for at det startet minst 250 ekvipasjer.

Som observatør for LMK skulle jeg passe på at alt foregikk etter FIVA-reglementet, og rydde opp i eventuelle klager og avgjøre protester.

Det var minst åtte medlemmer fra klubben vår som hadde reist de 40 milene til Lom for å kjøre løypa på seks mil. Jeg sier minst, fordi det er medlemmer som bor utenfor distriktet vårt, og som jeg derfor ikke kjenner. En av dem jeg vet er

medlem hos oss, men som jeg ikke kjenner ved navn, traff jeg på Grotli Høyfjellshotell, hvor festen og premieutdelingen foregikk pinseaften.

Enkelte, meg selv innbefattet, trodde det ville bli kaos med så mange startende som skulle kjøre samme vei med seks poster innlagt. Men arrangørene hadde fått god erfaring gjennom de fire løpene de har arrangert tidligere. Både starten og postene ble avvirket uten kluss. Starten var faktisk unnagjort på litt mer enn halvannen time.

Været holdt, selv om det var litt kaldt oppe i fjellbygdene, hvor løypa var flankert av bygdefolk med norske flagg og Bergans meis.



Vår mann Svein Hansen var codriver for Stein Josefsen fra Posten. Svein kjørte Norgesløpet i pinsen for å høste erfaringer til neste års løp som skal arrangeres av Drammensklubben. De gjennomførte i fin stil med Postens Kalmar Tjorven fra 1972. Slik bil har nok ikke vært så langt på landet før, så den vakte berettiget oppsikt.

Bilchassis på gummiklosser i stedet for fjærer

Fjærer og andre støtabsorberende greier (devices) er fjernet fra en fransk bil som har chassiset avfjæret med gummiklosser. Dette chassiset består i følge Popular Mechanics fra 1932 av to rør som er sammenkopleet. Til rørene er det montert fire torsjonsstenger i gummiforinger. Hver stang er forbundet med et hjul og lagret opp

i to gummiforinger i ett av de to rørene. All bevegelse forårsaket av slag fra veien blir dempet og absorbert i torsjonsstangen. En oppnår like god fjæring ved alle hastigheter, samtidig som en unngår shimmy forhjul, ved at hjulene nå er uavhengig avfjæret. At systemet også er vedlikeholdsfritt, er noen av bilens fortrinn.



VÅRT FØRSTE INNENDØRS MARKED
GIKK AV STABELEN I

DRAMMENS HALLEN

LØRDAG 8. JUNI KLOKKEN 9 - 17.

Tekst og foto Chr. Christensen



Det var åpent for innkjøring fra kl. 0600, men allerede fredag kveld var det mange som var på plass i hallen. Inne var det ganske mange av medlemmenes biler som danner to rekker midt etter hallen. De ble trillet inn og plassert med teppeflis under hvert hjul, og med gamle aviser eller liknende under bilene. Det hender jo at slike klenodier svetter litt olje her og der, og det er visst ikke like godt akseptert som svette fra håndball-spillere. Resten av de 4500 m² ble fordelt på ca 60 stands på henholdsvis 7,5 m² og 15 m².





Selv om det var over tusen publikummere, kunne det vært plass til mange fler. Mange av selgerne var fornøyd med salget, mens andre klaget over et elendig marked. Været var jo slett ikke av det verste vi har sett i sommer, noe de som sto på de 15 stands utendørs kanskje ikke er enige i. Til å være det første marked vi har arrangert av denne type, må vi vel si oss fornøyde. Økonomien gikk godt i hop, og vi lærte sikkert mye. Både formann Tore og ansvarshavende for hallen synes godt tilfredse.



Pionér på snørydning

Fra Anlegg&Transport

Utviklingen av snørydningsutstyr har fulgt bilens utvikling. De første kjente forsøkene fant sted i Gjøvik for mer enn 70 år siden. En 16 mm reklamefilm fra 1924 (!) viser en lastebil med bakmontert snøplog som skjente fra den ene grøftkanten til den andre i et tau etter en personbil. Personbilen hadde ett skjær foran hvert forhjul, mens lastebilen tauet en spissplog, slik det ble gjort når en brøytet med hestespann. Den som sto bak reklamefilmen for «Viking» snøploger var Br. Øveraasens Motorfabrik & Mek. verksted i Gjøvik.

Fra industrieventyret i USA

Thor Øveraasen (42), som har ledet bedriften siden 1979, er sønnesønn av Even Øveraasen. Under samtalen vår fortalte han: - Bestefar arbeidet i åtte år som sjefskonstruktør hos International Harvester i Wisconsin, før han sammen med sin bror Hans flyttet hjem til Gjøvik. Der startet de i 1908 et mekanisk verksted for produksjon av båt- og landbruksmotorer. - Brødrene ansatte to mann til å hjelpe seg på verkstedet, forteller Øveraasen. På grunn av liten plass, måtte den ene arbeide om dagen og den andre om natten. I heftet som ble utgitt til bedriftens 50 års-jubileum kan vi lese at det i 1911 sto ferdig en ny fabrikk med eget støperi. Det manglet ikke arbeidsoppdrag, så arbeids-stokken ble øket til 25-30 mann. Firmaets hovedprodukt het «Trygg», en hurtiggående motor for bensin og parafin.

Thor Øveraasen kan sin historie og forteller villig videre: - Bensinmotoren var lite kjent her i landet på den tiden. Med sin erfaring fra USA var brødrene klar over mulighetene motortypen hadde, og satset på denne helt fra starten av. Motoren ble produsert i forskjellige varianter for steinknuser, sager, pumper, treskeverk o.l. frem til 1954. Den ble da utkonkurrert av elektriske motorer, siden elektrisiteten omsider hadde nådd de fleste avkroker rundt i landet. I 1918 gikk Hans Øveraasen ut av firmaet og startet Ford-agentur i Gjøvik. Even fortsatte til sin død til 1947, da hans sønn John Øveraasen overtok. Forgasseren «Simplex» ble utviklet av brødrene like etter

første verdenskrig, og ble også levert til andre norske motorfabrikker til langt ut på 50-tallet. Brødrene forsto fordelene ved å utvikle nye produkter, men det var ikke alt som ga avkastning. Om dette kunne Øveraasen fortelle følgende: - På slutten av 30-tallet arbeidet fire konstruktører i tre-fire år med å utvikle en lett, hurtiggående firesylindret dieselmotor. Denne ble imidlertid ikke satt i produksjon. Mer innbring-ende var 40- og 50-tallet; da produserte bedriften maskiner for sagbruk og aluminiumsindustrien. I denne perioden ble det også bygget maskin-hengere.

Snørydningsutstyr

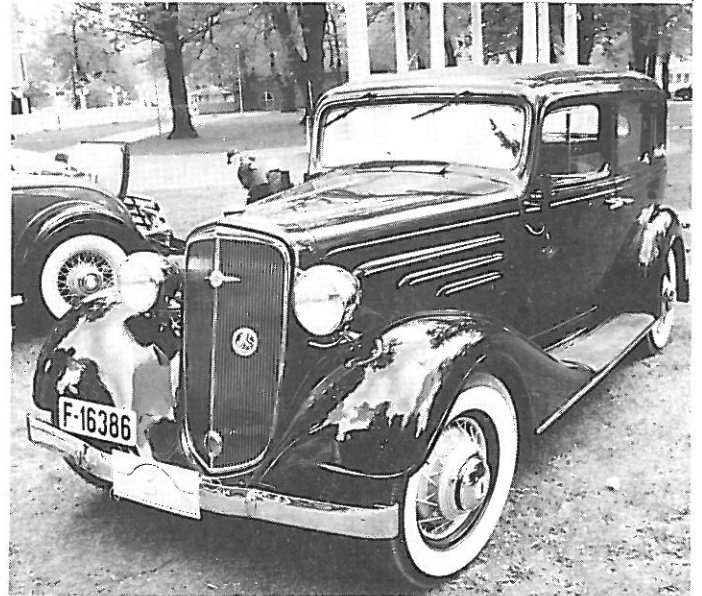
Det var epokegjørende at man i 1924 tok opp produksjon av snørydningsmateriell basert på bildrift. Denne produksjonen har siden slutten av 30-årene vært bedriftens viktigste. Feltforsøk og eksperimentering la grunnlaget for den første utviklingen. I 1936 fikk Even Øveraasen Kongens fortjenestmedalje for sin banebrytende virksomhet på dette området. De første snø-freserne bygget firmaet som kantfresere like før siste krig. «Viking» snørydningsutstyr er avløst av «Øveraasen», og de klinkede konstruksjonene erstattet med sveisede. Tauet som koplet plogen til bilen er avløst av mekanikk og hydraulikk.



Dette er Øveraasens første snøplog, noe modifisert. Som en ser, er plogen ført frem i en spiss som på dagens ploger.

Drammesløpet 1996

SØNDAG 2. JUNI.



Sporting Garage
 Klassiske Automobiler
 Restorering - Tuning - Utsyrt
 Klaus-Dieter Erdmann, Postboks 156, N-2081 Eidsvoll
 Tel: 47 63 965891 Postgiro 0823 0921424

Gummilister, føringslister, kederlister, panserlister i tekstil og gummiutførelse.
 Karosseripapp, isolasjonsfilt, stoffer, kunstlær også for utvendig trekking, teppevarer.

Alulister som kant-, tak- og stigtrinnslist med og uten innleggsgummi.

Smådelar som splittnagler, klips, dørkiler, Tenax-fester, kabelskjøtebokser, panserfester, underlagsgummi for lykter, gjennomføringer etc.

Batterier i gammeldags svart hardgummihus. 6V75/110Ah. 12 Volt i utvalg fra 37 - 150Ah.

Belgom bilpleieprodukter som alu - messing - krom polering. Polish en gammeldags hardvoks. Kalesjerens. Renoveatur for rengjøring av vinylkalesjer etc.

Og ikke minst Belgom's skinnpleie. Nettoyant rengjør smuss og svetteflekker. Cire skinnkrem til løpende vedlikehold, og Cuir skinnolje en animalisk olje til oppmyking av uttørket skinn.

Fertan rustomvandler, det eneste produkt på markedet som 3-ganger er testet. Resultat? - 3-ganger best*

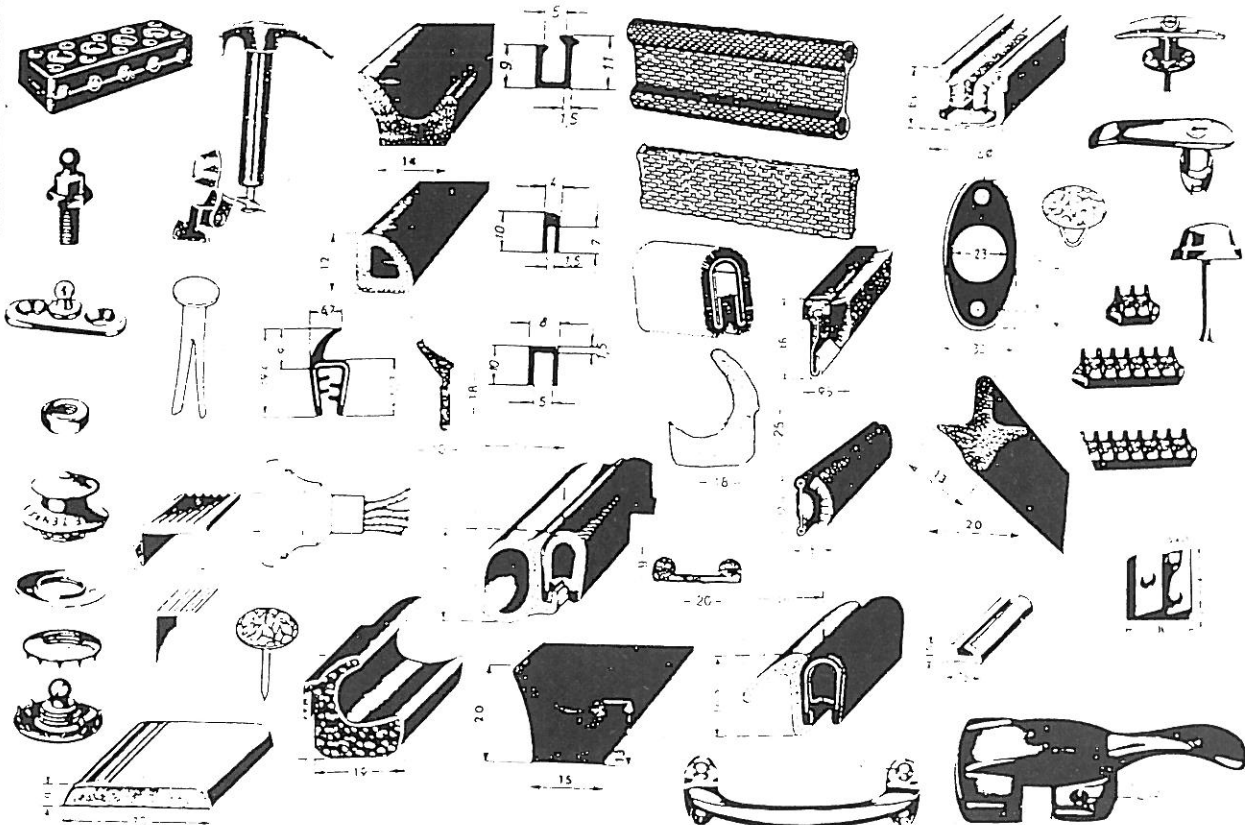
*Motor Klassik 86, 87, 88.

Fertan OVER 4S, en understellsmasse som forblir fleksibel. Dette er avgjørende for din klassiker.

Sander's karosserifett til innvendig behandling av kanaler, dører og hulrom etc.

Den beste rustbeskyttelse du kan kjøpe for penger.

Utdrag av vårt leveringsprogram:



Det er detaljene som er avgjørende for resultatet av ditt restaureringsarbeid!
 Kontakt oss!, vi har et stort utvalg. Ikke alltid på lager men som oftes kan vi skaffe det. Vi prøver!



Resultater fra Postløpet i Drammen lørdag 15. juni 1996

Nr.	Navn	Kjøretøy	Årsmmodell	Poeng
1.	Bertil Eastwood	Chevrolet Impala	1959	142
2.	Sven Erik Bjørnrud	Morgan	1938	137
3.	Tor Karoliussen	VW 1200	1961	131
4.	Kåre Kjemperud	VW 1200	1962	130
5.	Tore Fridheim	Ford V8	1938	128
6.	Kåre Johnsen	VW Karmann Ghia	1961	125
6.	Christian Christensen	Buick 56C	1932	125
8.	Pål Sandli	Bentley	1956	123
9.	Tormod Bjørnethun	Chevrolet Master 4D	1934	121
10.	Jon Solheim	Ford Mustang	1964	120
11.	Tor Bråthen	Opel	1938	119
11.	Odd Runar Holm	Ford V8 pick-up	1946	119
11.	Anne Lise Sand	Ford Fairlane Z195	1965	119
14.	Nedre Eiker Brannvesen	Diamond-T	1947	118
15.	Lars Aspedokken	Opel Rekord 1500	1961	117
15.	Unni Sandholt	Chevrolet	1927	117
17.	Reiulf Wold	Triumph TR2	1955	116
18.	Postens verksteder Oslo	Fiat 15TER	1914	115
19.	Harald og Edvin Feragen	Terrot Ghnome Rhone	1939	111
20.	T. Bang-Steinsvik	Riley 2 1/2L RMF	1953	110
21.	Asle Wang	Ford A	1931	109
21.	Knut Frogner	Chevrolet 4Doors de Luxe	1952	109
21.	Arild Hansen	Plymouth Belvedere	1958	109
21.	Jan Sandholt	Terraplane	1935	109
25.	Arnt Ivar Lund	Chrysler 62 Touring	1928	107
26.	Jan Erik Moe	MG	1933	105
27.	Knut Sommerstad	VW 1200	1956	104
28.	Per-Erik Carlson	Chevrolet PV 134	1947	103
29.	Roy Helge Hafslien	Fiat 600D	1966	102
29.	Reidar Schumann-Olsen	Chevrolet	1931	102
31.	Steinar Ludvigsen	Fiat 1100D	1964	101
32.	Per Langøy	Rover 75	1956	99
33.	Rune Kolberg	Studebaker Champion	1949	97
33.	Raymond Larsen	Willys Jeep	1942	97
35.	Bjørn Karlsen	Dodge ¾ t	1942	96
35.	Tom Jackoby	Hillman Minx 4276	1954	96
37.	Jan Helgedal	Trumbull	1914	95
38.	Geir Olsen	Ford Taunus 17M	1960	94
39.	Gunnar Kofstad	Austin Cambridge A55	1961	91
40.	Runar Berg	Mercedes-Benz	1957	90
40.	Marit Breivik Karlsen	Volvo PV	1959	90
42.	Helge Vidar Skistad	VW cabriolet	1951	88
43.	Ove Loen	Cadillac convertible	1962	87
44.	Finn Bryhn	Essex Terraplane	1933	84
45.	Jan Tore Woldstad	Volvo TR 673	1932	83
45.	Tore Ødegaard	Ford A	1930	83
45.	Ståle Buskerud	Jawa	1960	83
48.	Martin Giljamse	Willys Jeep		82
49.	Jan Aurholm	Ford Galaxie	1959	80
49.	Fridgeir Normann	Buick	1958	80
51.	Lars Ove Hennum	Tempo standard 150	1955	79
52.	Finn Eriksen	Commer lastebil	1954	78
53.	Per Foss	Opel 1500	1962	75
54.	Gunnar Kjemperud	Pobeda	1955	69
55.	Oddleif Kvålseth	Nimbus	1944	58
55.	Olav Kolbræk	Moskvitch	1955	58
57.	Peer Braathen	Singer 1,5	1934	
58.	Britt Tretterud	Renault Dauphine	1957	

Paris er bra også vinterstid

Tekst og foto; Per-Erik Carlson

I vinter var Sven Erik Bjørnrud og jeg på ekstraordinær generalforsamling i FIVA. Møtet ble holdt i Paris, og vi var gjester hos Automobile Club de France og Fédération Française des Véhicules D'Époque, eller for å si det på norsk, den franske bilklubben og den franske gammelbilklubben. Disse klubbene ga oss ved sin gjestfrihet en opplevelse vi sent vil glemme.

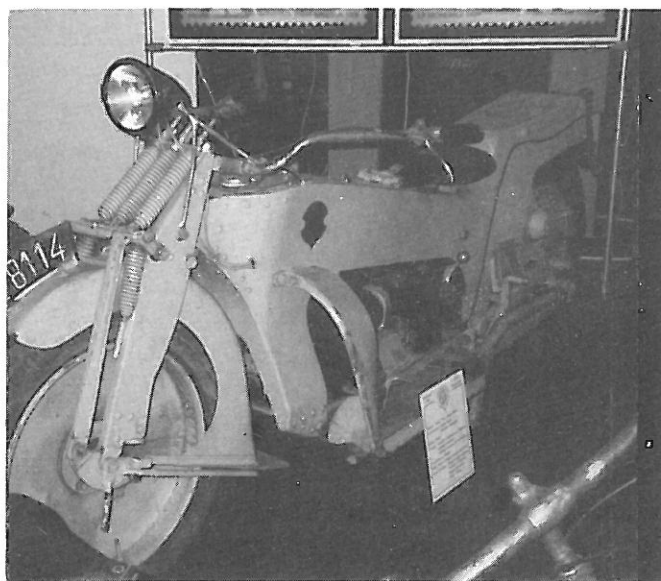
Bygningen de har kontorer i, ligger på Place de la Concorde og ble bygget som bolig for ca. 250 år siden. I 1885 ble huset kjøpt av bilprodusenten Panhard, som var en av stifterne av den franske automobilklubben. Panhard bodde der frem til ca 1915. Da forærte han huset til klubben. Det var mer romslig i bilindustrien den gang! Panhard & Levassor bygget forresten lastebiler helt fra 1898 til 1964, da fabrikken ble overtatt av Citroën.



Sven Erik Bjørnrud foran klubbhuset til den franske automobilklubben på Place de la Concorde.

Under en av de pompøse middagene satt vi sammen med en nokså anonym fyr, som viste seg å være president for en fransk Citroën-klubb. Han fortalte at *alle* franskmenn vil være president, hvilket er noe av grunnen til at det er et utall av veteranbilklubber i Frankrike. Bare blant Citroën-fans er det 24 klubber med tilsammen 4 000 medlemmer. Dette måltidet ble forresten inntatt på bilmuseet CIA, som i år bare tok for seg Citroën ID/DS serien i forbindelse med 40 års-jubileet til disse modellene. I tillegg viste de en kjempeutgave av modellen som har tilhørt president Charles de Gaulle. Det var nok 50 forskjellige typer pluss noen innkortede, "hjemmebygde" rallybiler. Mange av spesialitetene var signert Henri Chapron.

Av de ting vi fikk med oss, var grønne plener og Retro Mobile som er en årlig forteelse i Paris. Utstillingen er en blanding av loppemarked for bilsamlere og utstilling av godsaker blant båter, biler, motorsykler og modellbiler. Den var åpen en ukes tid midt i februar og ble avviklet i en hall med en grunnflate som er omtrent fire ganger så stor som Norges Varemesse på Sjølyst. Mange



Motorsykler var det også mengder av. Denne spesialiteten ser svært solid ut.

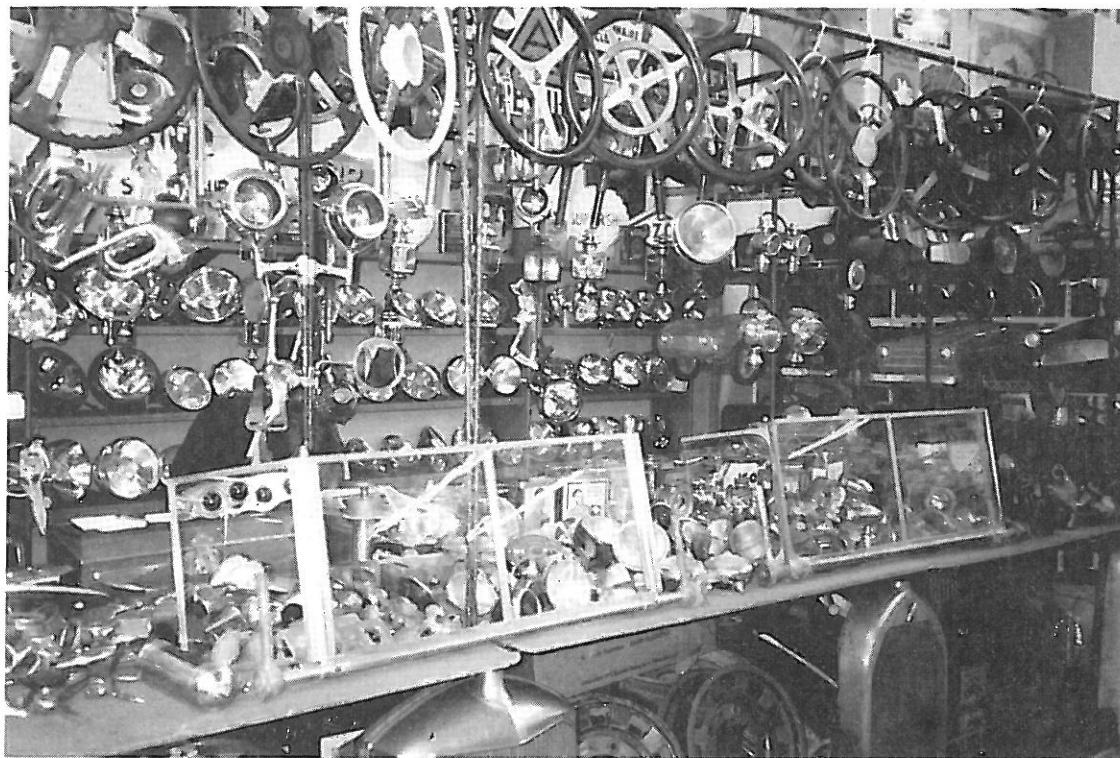
veteranbilklubber har stands med biler og sitt eget miljø for å markere seg. Det var mange varianter, særlig av Renault 4CV, men også av Bugatti. Blackhawk hadde egen stand med sine svulstige biler, spesielt beregnet for filmstjerner og andre med suksess.



Utstillingen trakk folk som fluer til en hestelort. Besøkende var hobbyister i alle aldre fra det sentrale Europa, jeg hilste sogar på noen spesielt interesserte nordmenn jeg dro kjensel på. Disse kjenningene har gamle franske biler, og hadde her muligheten til å kjøpe det de manglet av deler, enten som repro eller brukt. Handelen gikk livlig. En nordmann jeg snakket med, hadde vært der i fjor og kjøpt fire like felger til en Citroén av en fyr som hadde åtte felger til salgs. Først da han kom hjem i garasjen fant han ut at det er forskjell på høyre- og venstrefelger til denne bilen. Dette var grunnen til at han var i Paris også i år. Han fikk heldigvis sikret seg fire like felger til! Utvalget av modellbiler var enormt, og av forskjellig kvalitet og skala. Et av de utstilte byggesettene kostet bortimot 100 000 kroner!

Oppslagstavlen hvor deler og biler ble tilbudt og etterlyst var lite oversiktlig da den dekket en veggflate størrelse med en vanlig norsk enebolig. Men her var det også tjukt med folk!

Oppslagstavlen på Retro Mobile samlet både selgere og kjøpere.



Mangler du ratt, lykter eller instrumenter til en fransk bil, kan du prøve på Retro Mobile '97



Ole G. Mojaren - et liv med lastebiltransport

Fra Anlegg&Transport

Av en søskenflokk på ti, var det fem gutter på bruket Mojaren i Svene i Numedal. Alle fem brødrene har levd av lastebiltransport. Hellig G. Mojaren kjøpte den første bilen i bygda, en Ford TT lastebil. Ole, som er født i 1911, begynte å kjøre for broren Hellig lenge før han fikk førerkort. Tiltross for mange år på landeveien, har han klart seg uten bøter. Av skader har han kommet seg unna med noen bulkete forskjermer.

Mojaren er en av de få som har vært med fra lastebiltransportens begynnelse, og har sett utviklingen både for bilmateriellet og bransjen. Sammen med ti andre lastebileiere startet han Flesberg Lastebileierforening i 1946. Transportene var allsidige i bygda. Tømmer, ved, korn og mel skulle kjøres de 25 kilometrene til Kongsberg, og forsyninger skulle tilbake til krambua. Det var mye å gjøre så lenge veiene var farbare.

Blanke vinterdekk

- Vår Chevrolet fra 1928 hadde enkle 32x6 dekk bak og 30x5 foran, og de tålte ikke så store lass. - Dere kjørte vel med kjetting hele vinteren på den tiden, spurte vi da vi var på besøk. - Ja, men det skyldes mye at vi måtte bruke opp de blanke dekkene som vi ikke kunne slite ut om sommeren. I sommervarmen ble det varmgang og de tynnslette dekkene eksploderte såsnart vi fikk på noen tonn.

Ødela sledeføret

Den firesylindrede motoren orket ikke så mye foran plogen, så i '34 kjøpte vi ny, stor Chevrolet med tvillinghjul. Det hjalp, både for plogen og dekkene. På vårt spørsmål om hvilket år snøbrøyting med lastebil kom i gang i Flesberg, svarte Ole Mojaren: - Det var i '31, men vi møtte stor motstand fra hestekara. De mente at ved første skikkelige snøfall ville brøytebilene måtte gi seg. Stålplogene brøytet helt ned på grusen og ødela sledeføret, noe som skjerpet forholdet mellom hest og bil ytterligere. Det gikk så langt at lensmann Aas foreslo at den ene siden av vegen skulle brøytes med hest, og den andre med lastebil!

Mange biler

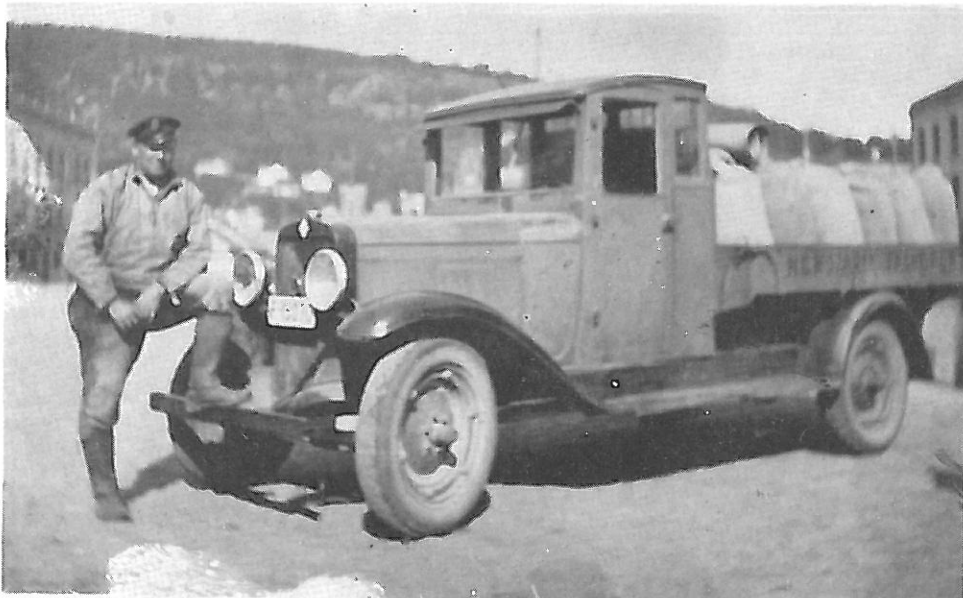
- Den første bilen jeg eide selv, fant jeg i 1938 på en steinrøys i Lier. Det var en seks år gammel Volvo LV72 med defekt motor som jeg ga 200 kroner for, sier Mojaren. Motoren ble skiftet og bilen ble fullt brukbar, men den var liten. En stor fordel med denne bilen var at den hadde oljebremser. Herbrand Sælebakke i Kongsberg solgte Ford, og han kjøpte vi etterhvert flere biler av. - Vi gjorde en akkord på en bil i '39, det første året Ford hadde oljebremser. På den tiden skulle bilene kjøres inn, så de første milene ble lastebilene bare brukt som personbiler. 39-Forden kjørte ikke et eneste lass mens jeg hadde den. Før den var ferdig innkjørt, ble den byttet inn mot en 1940 modell som sto på kaia i Oslo. Det var såvidt jeg fikk hentet chassiset uten at tyskerne tok beslag i det. Etter krigen var det Mercedes som var i skuddet til svenskene kom. - Som du ser av bildet, er gårdsplassen her full av Mercedes, sier Mojaren.

Eget bensinlager

Det var langt mellom bensinstasjonene i Numedal på 20- og 30- tallet. - Vi måtte sørge for å ha vårt eget lager, sa Mojaren. Da vi fikk den store Chevroleten, kunne vi hente 18-20 fat på FROGA-MOs Gulfanlegg på Nærnes ved Oslofjorden. Det var krig om å få levert bensin den gangen, og vi var nede i 20 øre literen når vi hentet et lass og betalte kontant. Den såkalte russerbensinen var noe billigere, men ga dårligere trekkraft. Da vi begynte å bruke diesel på en Volvo med Hesselman-motor i 1937, betalte vi 8 øre literen for diesel.

Ikke noe gratis

Faren var veivokter, noe som medførte at det ble en del veivesenkjøring både sommer og vinter. - Vi måtte sannelig slite for pengene. Brøyterodene var lange, både Meheia og Jondalen frem til Telemarksdelet tok lang tid. Det var mye annen transport som førte til at vi var borte i flere dager. Når jeg forteller at vi spiste og sov i de trange gamle bilene, er det ingen som tror meg lenger, sukker Mojaren. - Rart vi fikk med så store lass med de små motorene og dårlige dekkene vi hadde, sier Ole G. Mojaren, som forlengst har overlatt transportforretningen til sønnen Jarle.



Hellik G. Mojaren foran sin Chevrolet 1928 modell. Førerhuset var bygget av Chr. Røeds Vogn- & Karosserifabrik i Drammen. Bildet tatt på Bragernes torv i Drammen ca. 1930.

Chr. Røeds Vogn- & Karosserifabrik

Fabrikken i Amtmann Bloms gate 6 i Drammen ble etablert i 1897 som smie og vognfabrikk. Fabrikken sysselsatte opptil sju mann i 1930 årene, mens det i 1951 bare jobbet to mann der.

Leine på Bangløkka var også en påbygger, som blant annet bygget busskarosseri på en

Reo Gold Crown som Arne Klemetsen på Lierstranda kjøpte i 1948. Bilen hadde kjennetegn F-7224.

Vet du mer om noen av disse verkstedene og vil at historien skal bli skrevet ned, ring Asbjørn Rolseth på tlf. 63 82 12 22. Han skriver bok om norske karosserifabriker.

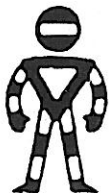
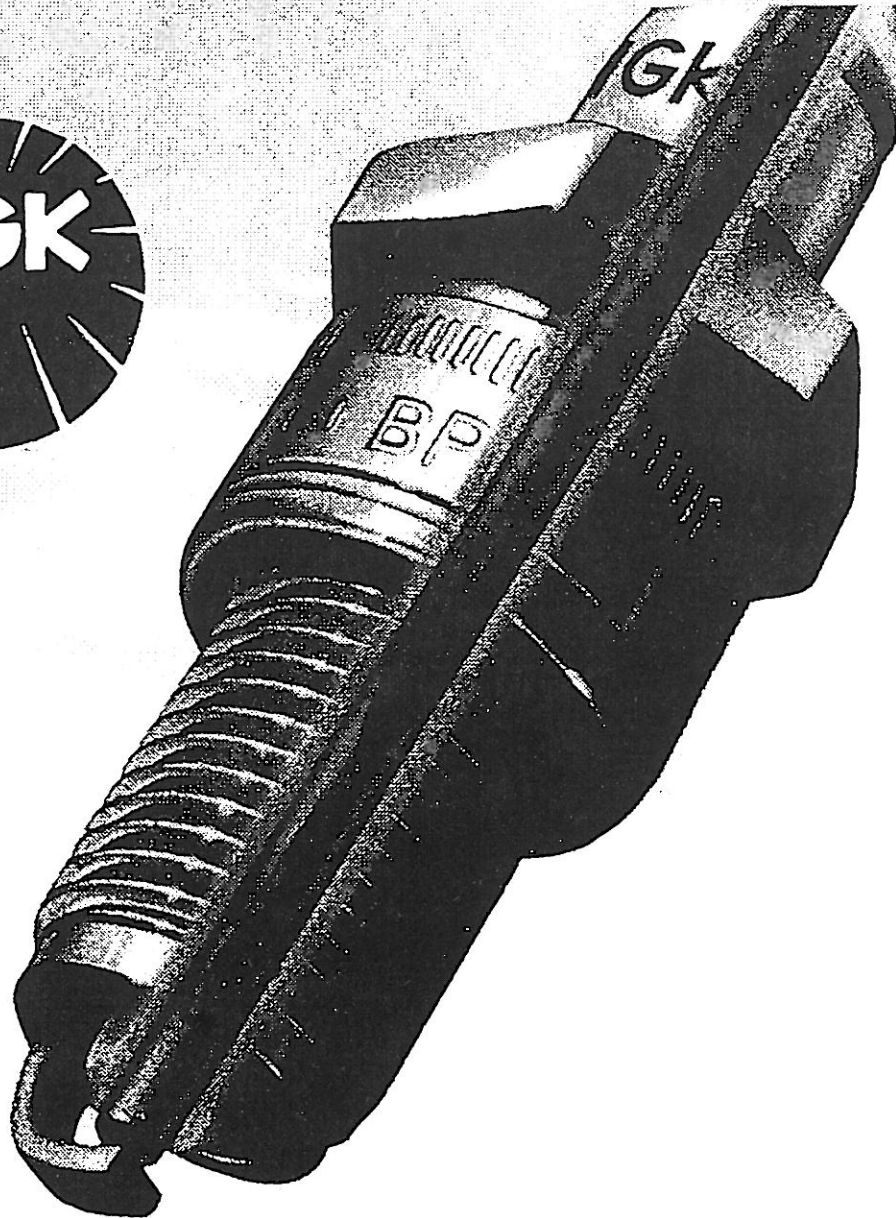
Mange lastebileiere i Buskerud bygget opp bilene sine i Drammen hos Chr. Røeds Vogn- & Karosserifabrik. Førerhuset på dette bildet er imidlertid produsert på en større fabrikk i USA. Vi ser at kjennemerket har feil bokstav- og talltyper, så bildet må være tatt i 1991. Tidsriktige skilt fikk bilen først året etter.





PROBLEM- LØSER'N

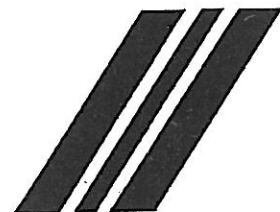
«God service
når du
trenger
det»



Auto-Materiell

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Industrigt. 13 • 3412 Llerstranda
Telefon 32 84 05 77 • Telefax 32 84 19 05





STIFTET
18. OKT. 1972

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ)

3003 DRAMMEN

INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

TORSDAG 3. OKTOBER 1996
PÅ MOTORSENTERET, COLLETS GT. 8
DRAMMEN

(under motorveibrua v/Kullkompaniet)

I henhold til lovens § 9 behandles følgende saker:

1. Valg av møtedirigent
2. Årsberetning
3. Revidert regnskap
4. Fastsettelse av kontingent
5. Eventuelle innkomne saker
6. Valg ifølge § 7

Ad. pkt. 5: Saker medlemmene ønsker å bringe inn for Generalforsamlingen, må fremmes SKRIFTLIG gjennom klubbens postadresse. Dersom sakene skal bli tatt opp av Generalforsamlingen, må de være styret ihende innen

ONSDAG 18. SEPTEMBER 1996.

Generalforsamlingen gir kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent for inneværende år). Dette vil bli kontrollert ved inngangen. De som står til rest med kontingent kan ordne dette ved fremmøte. Kontrolløren kan vise bort personer som ikke kan dokumentere medlemskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE.

Årsberetning og regnskap deles ut i møtelokalet fra kl. 18.30.

Drammen 25. august 1996
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
Styret

Drammensmarkedet ble en ny erfaring!

Inntil for ett år siden skulle ingen fått fortalt meg at jeg noen gang skulle stå og selge på et loppemarked! Men heldigvis er en fortsatt i stand til å forandre seg, og lørdag 8. juni var det min tur. Dyna var tung, for jeg hadde vært på klubbesek i Seljord kvelden før, og det var blitt ganske sent. Men bilen stod ferdig lastet, så det var bare å fyre opp og kjøre til Drammenshallen.

Ved innkjørselen ble jeg tatt vel i mot, og dirigert inn på den beste plassen i hallen ved siden av Pobedaen og prøvehopperen. Han var blid som vanlig og gjorde den første handelen med meg før jeg fikk stoppet. Prøvehopperen - også kjent som Gunnar Kjemperud - ble eier av fars verktøykasse. - Sånn en har jeg vært på

utkikk etter lenge, sa Gunnar fornøyd. Litt lengere ut på dagen kjøpte han både radio og noen andre småsaker av meg.

Av de proffe selgerne i hallen fikk jeg høre at utvalget hos oss var bra, og at vi holdt gammeldagse loppepriser. Årsaken til dette var at Bodil og jeg har flyttet, samtidig som vi har ryddet endel hos våre foreldre. Det barna våre ikke ville ha, og som vi ikke lenger hadde lyst til å samle på, hadde vi tenkt å gi til skolemusikken eller annet veldedig formål, men lysten til å prøve seg bak disken tok overhånd.

Erfaringen var verd å ta med seg, og vi skal være med neste gang også!

Per-Erik Carlson

Sommertreff

I sommertiden møtes flere medlemmer på Hokksund Båt & Camping på onsdager. Redaktøren av dette nummer av Motorhistorikeren har vært der et par ganger i sommer, og stemningen har vært bra. Medbragte effekter som campingbord og -stoler, i tillegg til gammel-bilen, bidrar til god stemning på den tildelte plassen. Det kommer flere campinggjester innom for å beskue de flotte "vognene".

Medlemmer som bor i nærheten bruker ofte sykkel, slik at de kan få seg en forfriskning fra kranene til Aass.

En av de faste deltagerne på disse uformelle møtene, er Gunnar Kjemperud. Han opererer med forskjellige biler, men mest kjent er vel hans Pobeda, som i sommerhalvåret går land og strand rundt.

På spørsmål om han har tilstrekkelig inntjening på sin yrkesbil i Viking-farger, svarer Kjemperud: - Du veit når objektene mangler noe å feste tauet i, eller bremsene ikke er gode, er det kjekt med ei kranvogn som min Bedford J2. Sist hadde jeg et oppdrag fra Tyrstrand til Sigdal, det var en Skoda MB 1000 som jeg tok på brilla.

Har du lyst til å komme sammen med oss på sommertreff, er pin-koden vår i bommen 3049.



Stemmingsbilde fra et onsdagstreff i Hokksund.



Væskefylt svinghjul gir kraft ved hjelp av oljestrømmen

Innretningen dekker funksjonen både som svinghjul og clutch, og bidrar til å øke fleksibiliteten på effekten, samt enklere betjening. Hjulet består av to deler, ett som driver og ett som blir drevet, men de to delene har ikke fysisk kontakt med hverandre. Momentet blir i stedet overført ved hjelp av oljestrømmen som slenges ut fra den drivende delen til den drevne delen. Ved tomgang på motoren er ikke kreftene på strømmen tilstrekkelige til å aktivere den drevne delen. Når motoren akselleres, blir kraften så stor at den overviner motstanden og bilen kjører avgårde som ved bruk av en konvensjonell kløtsj. Ved en demonstrasjon som ble avholdt nylig (1932!) ble fortrinnene ved denne oppfinnelsen fremhevet. Det viste seg da at en ikke klarte å fremprovosere tradisjonell "sperring" som vi er godt kjent med fra den konvensjonelle clutchen. Uansett hvor hardt en startet, dro bilen like mykt avgårde. I en test med minimum hastighet, viste bilen sine egenskaper ved at den kunne gå i høygir på tomgang i en hastighet på mindre enn to kilometer i timen.

Burmaveien

Mange av oss som bor i nedre Buskerud har hørt at Rv286 mellom Skollenborg og Krekling går under oppnavnet "Burmaveien", noe som visstnok også er kjent i Vegdirektoratet. Det sies at det er en veivokter som har gitt veien navnet fordi den har vært i svært dårlig forfatning, tatt i betraktning at den er riksvei. I dag har veien helårs ti-tonns aksellast, tillatt totalvekt på 50 tonn og er åpen for 22 meters vogntog. Vi finner ikke stort om Rv286 i noe leksikon.

Den egentlige "Burmaveien" står det derimot noe om. Den har vært Asias viktigste vei, og ble bygget i 1937 - 39 mellom Kunming i Burma og Lashio i Kina. Strekningen er 1 650 kilometer og går langs en gammel karavanevei gjennom ulendte fjelltrakter (største høyde 4 700 meter o.h.).

Veien var av stor militær og politisk betydning blant annet for våpenleveranser til Kina. Etter henstillinger fra Japan stengte England veien midt i juli 1940 til 18. oktober samme år. Deretter ble

den igjen trafikkert, til Japan okkuperte veiens endestasjon Lashio i april 1942. Japanerne rykket så inn i Kina langs Burmaveien. En ny vei fra Ledo i Assam (Ledoveien) ble bygget og den møter Burmaveien. Den ble åpnet for trafikk etter de alliertes fremmarsj i januar 1945 og kinesernes gjenerobring av Lashio i mars samme år.

Nye medlemmer

Kari Hafslie	Flesberg
Svein Olav Nilsen	Krokstadelva
Øyvind Andersen	Sylling
John B. Røhne	Lierskogen
Bjørn Karlsen	Skotselv
Inge Holmen	Krokstadelva
Alfred Lunde	Krokstadelva
Svein Juterud	Drammen
Ola Skogheim	Galleberg
Per G. Løvold	Sætre

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

32831955



Kjøp og salg

Haas parafinkamin med dagtank billig tilsalg.
Tore Ødegaard, tlf. 32 80 03 35.

Seildukspresenning og sekketralle til lastebilen
min kjøpes til dagens pris.

Likeledes kjøpes dør til garasjen ca. 2,0 x 1,0
meter samme sted.

Per-Erik Carlson, tlf. 32 88 11 19

Ford 17 M 1968 modell selges. 146 000
kilometer. Sort 4-dørs vogn. Noen ekstra deler
medfølger.

Arne Bråten, tlf. 33 77 72 72.

Plymouth 1938 modell selges. Bilen er ikke
kjørt siden midten av 60-tallet.

Anne-Lise Kind, tlf. privat 67 54 17 04, kontor
66 98 51 74.

Komplett bakaksel til Buick 1947 modell selges.
Guttorm Røv, tlf. 941 22 689.

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

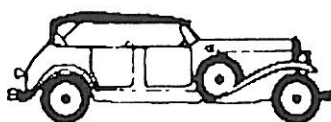


Redaktør for neste
MOTORHISTORIKEREN
er:

Jan Shetelig
Lyngveien 4 B
3470 SLEMMESTAD
Tlf.: 31 28 00 70
Send inn stoff før
15 november 1996

Redaktør for neste
MOTORHISTORIKEREN
er:

Tor-Stein Hella
Ringveien 37 B
1370 ASKER
Tlf.: 66 79 01 34
Send inn stoff før
15. november 1996.



BILUTSTYR AS
DRAMMEN

Telefon 32 81 22 05

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



Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

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

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

**Bremse-og
Clutchservice**



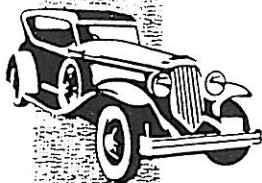
Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri.

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

KJØP OG SALG AV BRUKTE BILER I ALLE PRISKLASSER

Meget gode kontakter innenlands og utenlands

Ta kontakt for en hyggelig bilprat



Becker Bil a/s

3073 Galleberg, Tlf. 33 77 04 25
Mobil 94 24 60 40 - 92 04 60 40

**FINANSIERING
GARANTI
INNBYTTE**

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

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

Priser:
Helside kr. 600,-
Halvside " 400,-
Kvartside " 200,-
1/8 side1 " 100,-

Trykt i sort/hvit.

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.

Høsttur 15. september

Løpskomiteen har tatt den lettvinde avgjørelsen å kopiere fjorårets høsttur som Asle Wang hadde ansvaret for.

Alle er hjertlig velkommen til å delta. De som har gammel bil, tar den, de andre tar den andre bilen eller motorsykkelen.

Turen går søndag 15. september til Blaa-farveverkets koboltgruver i Skuterudåsen på Modum. Ta med picnic-utstyr for årets siste utelunch.

Trekkspill, gitar og sangstemme tas med etter evner og behov. Vi starter fra parkeringsplassen ved Drammen gymnas klokken 1100.

Kjører på sydsiden av elva opp til Mjøndalen, over Steinberg til Hokksund. Videre Burud, Skotselv, Åmot - Vestre Spone.

Dere som bor langs ruta hopper inn når vi andre kommer.

Ingen påmelding - ingen poster - ingen startkontingent - intet værforbehold - ingen plaketter - ingen premier.

Veteraner i alle aldre møt fram!

Eventuelle spørsmål rettes til Tor Stein Hella, tlf. privat 66 79 01 34 - arbeid 66 78 01 60.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Ett års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 1996 kr. 150,-.
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl.1900.
- * Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- * 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

Bevar minnene - MED FRIMERKER

Det er en selvfølge at vi på forskjellig vis tar vare på våre personlige minner.

Men det skjer mye utenfor vårt eget daglige liv - jubileer, begivenheter og minner om personligheter, kultur og natur. Også slike minner kan det være hyggelig å bevare, for deg selv eller de som kommer etter deg.

Spør på postkontoret om hvordan du kan bli frimerkesamler. Da vil frimerkene være din hjelp til å bevare minnene.



posten