

MOTORHISTORIKEREN

NR. 4 - 1998 - SEPTEMBER - 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:

Tore's og Steinar's
Ford V8 Fordor 1938

Redaktør for dette nummer har vært:

Christian Christensen

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:

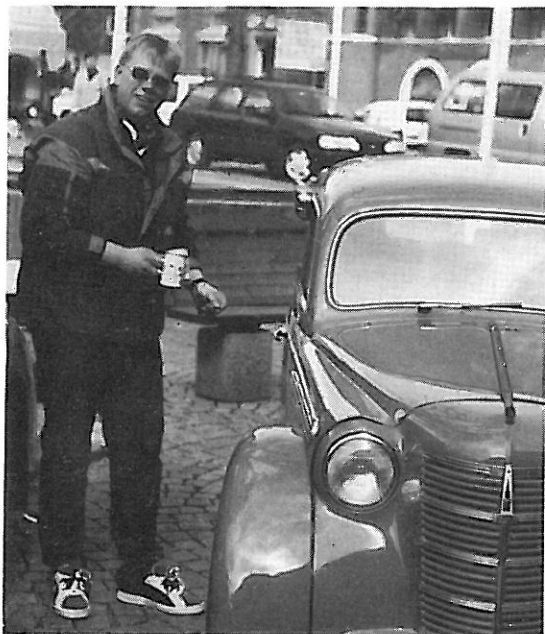
- Februar: Ivar Engerud.
- April: Svein Erik Finnerud/Jan Shetelig.
- Juni: Knut Bjørhuus.
- September: Christian Christensen.
- Desember: Per Langøy.

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. november



Formannen har ordet:



VEL OVERSTÅTT SOMMER!

Selv om det har vært en heller dårlig sommer i år, har forhåpentligvis alle fått anledning til å ta en og annen tur med gromredskapen.

Det er jo alt høst og stell og puss før vinteren er vel snart i gang.

Det har vært en stille sommer for mitt vedkommende, men noen turer med gammelbilen har det jo alltid blitt.

Jeg har vært innom på Campingen noen turer. Besøket der har variert noe. Det er stort sett de faste traverne som møtes.

Vi får mengder med post i løpet av sommeren, det meste er reklame og invitasjoner til markeder. (Ekeberg – Biri etc.) Men vi savner noe! Har du kanskje glemt å sende inn til medlemsmatrikkelen?

Har du huska det, er det fint, gidder du ikke er det slapt, har du bare glemt det, er det fint om du sender inn noe nå, slik at vi kan få alt ferdig.

En ting til! Vi trenger mer stoff til klubbavisa. Kanskje har du noe på lur? Det haster!

Vi er en klubb som trenger å fornye oss litt, har du tips til oss, så send oss noen ord. Men det blir ikke noen Bingo aftener, der går grensen.

Og du! Er det lenge siden sist du var på et møte? Vi savner en god del av dere. Hyggelig om dere tar en tur snart.

Fortsatt god høst alle sammen!

Hilsen

Steinar Ludvigsen
Formann og gammelbil patriot

FLÅKLYPA GRAND-PRIX 1998

I pinsen var det duket for en aldri så liten tur til Lom, hvor Flåklypa GP. ble arrangert. Flere fra klubben hadde meldt seg på. Vi valgte noe forskjellig kjørerute oppover, så alle kjørte ikke i sammen. Jan Roger og Hilde reiste med Buick'n på torsdag, mens vi andre dro på fredags morgen. Aldor med Opel Kaptein, Roy og Gro i Skoda 100MB og Morten, Christian, Anne og jeg kjørte Fiat 1100D. Vi starta fra Hokksund ved ti tiden i meget pent og varmt vær. Turen oppover til Nes i Ådalen gikk som en drøm, med en innlagt kaffe pause. På Nes hadde vi regnet med å treffe



Avreise fra Hokksund.



Hans Petter, Fokstad og Kjemperud, men de var over alle hauger innen vi ankom. Vi fikk i hvert fall en fortjent rast før vi dro over fjellet. Jan Roger ringte og kunne berette om drømmevær i Lom, og at det var fantastisk fint over fjellet. Vi



Valdresflya i nydelig vær.

la lystig i veg. Det gikk som en drøm forbi Beito og opp på fjellet. Men etter hvert som vi klatra opp i høyden ble de eller så illsinte hestekreftene rimelig slappe. At de led av åndenød er ingen overdrivelse og Skoda'n til Roy spytta sot og galle i digre ringer, mens det dundra og smalt fra nedsota plugger og uforbrennt bensin. Men vi kom opp på toppen. Da med ett var Opelen steindau, det var ikke noe tilgang på drivstoff. Så på en liten avstikker til en vakker fjellseter ble forgasseren plukket opp, og en liten bagatell som



På vei inn til Lom.

dystestokken til flottørkammeret hadde løsnet og ført til stoppen. Roy fiksa'n på no time og av sted bar det uten flere problemer. Den fantastiske naturopplevelsen denne turen kunne by på var enorm, og for de av dere som ikke har vært der, kan jeg trygt anbefale turen over fjellet og ned til

Lom. Vi innkvarterte oss på hyttene vi hadde leid, og så bar det av stad for en samling og innsjekk på løpskontoret.

Det var i alt 283 påmeldte biler, alle hadde fått utdelt egen startplass og på løpsdagen var det jamen mye og se på, det kan jeg love dere. Det var reineste 17. mai stemningen i bygda, norske flagg og horder av skuelystne strømmet til. Starten ble avviklet på en og en halv time, med en speaker i synlig godlage som en fin ramme rundt det hele. Løpet var lagt rundt i bygda på vakre veistumper og med Kollavegen (som feiret 100 årsjubileum), som hovedattraksjon. Her var det masser av statister som viste livet og arbeidet langs den gamle vegen som var glimrende vedlikeholdt. Langs ruta satt det folk og vinket med flagg og drakk kaffe og



Vi er i Flåklypa.

hygga seg ved synet av alle bilene som passerte. Turen gikk innom sentrum igjen hvor det ble servert lunch. Derfra gikk det videre oppover i dalen til selveste Flåklypa, hvor identiteten til filmen Flåklypa GP ble hentet. At det var vakkert er det ingen tvil om. Selv om ungene nok hadde forventet å treffe sykkelreparatør Felgen og resten av gutta, ble nok ikke skuffelsen alt for stor etter at de i hvertfall fikk se fjellet han angivelig skulle ha bodd på. Som turiststed burde de laget noe mer ut av dette.

Da vi ankom Sulheim, som for øvrig er Norges aller første freda gård (fredet 1923), ble vi servert kaffe og kaker av vakre bunadkledde budeier. Her var det vakkert, med bygninger fra 1630 og en gård som den dag i dag var i full drift. Før start fikk vi utdelt et tykt hefte med oversikt over alle severdighetene vi kjørte langs, men det

Fortsetter på side 20



Veterandager på Magnor 20. juni 1998.

Fredag 19. juni sånn litt utpå kvelden var herrene Tom Christensen og Lars Skau, klar for avreise til Magnor. Vi skulle delta i veteranløpet Vognmannen (for oss med stor redskap). Internationalen



var lastet opp med Klapp Caravan og div. camping garnityr på planet. Våre respektive kjørte følgebil etter. Vi brukte det meste av natta på turen. Da vi nærmet oss Magnor, tok vi igjen en gjeng med gamle traktorer som hadde kjørt hele natta i fra Årnes. Vel fremme på travbanen så vi at det hadde kommet en mengde kremmere og kjøretøyer. Noe som imponerte meg, var alle de gamle stasjonærmotorene som putret og gikk. Noen med damp, andre med bensin eller diesel. Blant de fine traktorene var det en jeg falt for, det var en 1951 Marchal med ensylindret motor med liggende sylinder. Når motoren gikk sakte på tomgang, gynet traktoren frem og tilbake. En



flokk militærkjøretøyer var samlet i en stor leir med telter og fullt utstyr. Lørdag morgen var det klart for oppstarting av de gamle sliterne som skulle delta i Vognmannen. Da må man ta en tur

bort til Maginus-gutta, for det finnes vel ingen motorer som kommer med så mye herlige lyder som en gammel Maginus Deutz når den startes. Forskjellen kan vel sammenlignes med Harley Davidson og en japansk motorsykkel. Så bar det i vei til Eda, så litt øst-over inn i landet og mot Charlottenberg og til post 1. Her var det presisjonskjøring med stopp over en poengskala. Så gikk turen videre sørover til Åmotfors og post 2. Her var det matserving og spørsmål oppgave om Mercedes buss og last. Så videre vestover mot Køla og post 3. Her skulle det svares på spørsmål om sement og betong (A/S Lettbetong er sponsor). Så gikk ferden nordover til Eda og post 4 hos Skrot-Kalle. Her skulle vi gjette på noen gamle lastebildeler som var lagt frem. Skrot-Kalle serverte kaffe og kaker, og hadde



laget en konkurranse med noen gamle bildeler vi skulle gjette på opphavet til. Post 5 var ved innkomsten på travbanen. Der skulle vi kjøre fremover og forsøke en stopp etter 2 omdreininger på hjulet.

Løpet var fint lagt opp i flotte omgivelser. Det var en fin tur på ca 7 mil. Det deltok ca 50 biler på Vognmannen og alle kom i mål. Det var bra bredde i biltyper og årganger. Fra de minste Austin A35 til Scania 76 semitrailer. Fra 20-tallene til 60-tallene. På søndag ankom det mange veteraner og klassikere og det ble kjørt parade rundt travbanen med alt rullende materiell. Det var et bra arrangement med et oversiktlig marked og det hele. Lions Club Eidskog, Transporthistorisk forening og Rutebilhistorisk forening sto som arrangør.

Last og bileier Lars P. Skau

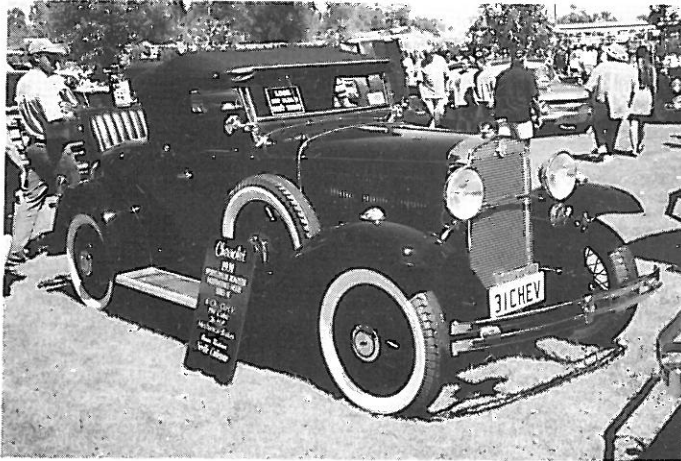


Australia

Tekst og foto Chr. Christensen.

Dette handler om da min kone og jeg var "down under". Det var i februar og mars vi bevilget oss en tur helt til Australia. Nå eller aldri tenkte jeg ved juletider, og så startet planleggingen. Midt i februar var alt pakket og klart. Vi fløy med SAS fra Fornebu via København til Bangkok og videre til Singapore hvor vi overnattet. Neste dag dro vi så med British Airways til Perth i Vest Australia, som var vårt reisemål. Der ble vi møtt av en pennevenninne som vi skulle bo hos. Du verden for en lang reise og for en forandring fra februar-kalde Norge til 30-40 graders varme i Perth.

De påfølgende dager fartet vi rundt og besøkte oss, badet i Indiske havet og slappet av som turister flest. Australia er jo et enormt kontinent, så det var bare en liten bit av det syd-vestre hjørnet vi klarte å nå over på de tre ukene vi var der. Vi kjørte bl.a. en tur på 6 dager, sydover kysten og tilbake, da hadde vi kjørt omtrent avstanden tur/retur Oslo - Bodø. Veiene var ganske smale, men hastighetsgrensen var 110 km/t og det var få som kjørte under. Som kjent er det venstrekjøring der, så en måtte virkelig holde seg våken. For øvrig synes jeg australierne kjørte som om de hadde stjålet bilen. Selv i bymessige strøk var hastighetsgrensen helt opp i 90 km/t enkelte steder. Langs veiene sto det ofte varselsskilt for kenguruer. Vi så ingen levende kenguruer mens vi kjørte, men vi så flere døde som var påkjørt og bare lå der. En fin ting i Perth: Inne i bykjernen var det gratis busser som kjørte på kryss og tvers hele tiden. Utenfor kunne en for en billig penge reise hele dagen



om en ville. En annen ting som også var fint i Australia, var rasteplassene og andre steder som var utstyrt med gassgriller hvor en kunne legge på noen mynter og grille sin medbrakte mat. Rene og fine toaletter var det også mange steder. Den siste søndagen vi var der, fikk jeg også

med meg MARLOWS CLASSIC CAR SHOW

1998 i en stor park like ved der vi bodde. Der var cirka 1000 biler utstilt, og det var 65 bilklubber representert. I samme parken var det også permanent et motor-museum som var vel verdt å se. Mellom utstillingsområdet og museet gikk det veterantog. Neste dag forlot vi Australia på vei hjem, først med British Airways til Sin-

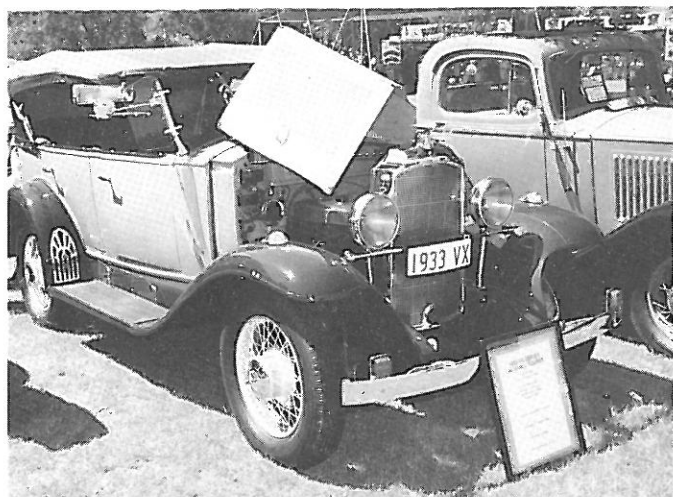
gapore hvor vi var i 4 dager. Det ble noen dyre dager, for fristelsene var store i denne storbyts utallige forretninger. De siste 2 døgn tilbrakte



vi i grunnen mest på flyplassen, da det ikke var så enkelt å få plass på noe fly med våre billiggilletter. Så endelig, midnatt natt til lørdag fikk vi plass med Lufthansa til Frankfurt og videre til Oslo etter noen timer. Det var en lang natt, Singapore - Frankfurt 13,5 timer, plassert trangt og lengst bak i røkekabinen!



Flere bilder fra Australia.



En ny Ford-historie

En liten gutt fik 2 dollars i fødselsdagspresent og sendte dem personlig til Henry Ford med et brev, hvori han skrev at han om mulig gjerne vilde ha en Fordvogn for pengene.

Henry Ford blev bluffet av den unge amerikaners dristighet og inviterte gutten til et besøk paa sine fabrikk.

Gutten kom og blev sendt rundt i fabrikkene for at bese sig. Henry hadde paa forhaand bedt gutten om

at lægge noie merke til alt han saa, og naar han var færdig skulde han bare si fra hvilken vogn han likte bedst, saa skulde han faa den.

Efter sin runde i fabrikken hvor all blev noiagtig og omstændelig undersøkt og beskuet, kom han tilbake til kontorene hvor den store mand spurte ham hvilken vogn han nu vilde ha. „Tusen tak, mr. Ford,“ svarte gutten, „men kan jeg ikke heller faa mine 2 dollars tilbake?“





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,-

Annonsennrykk 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

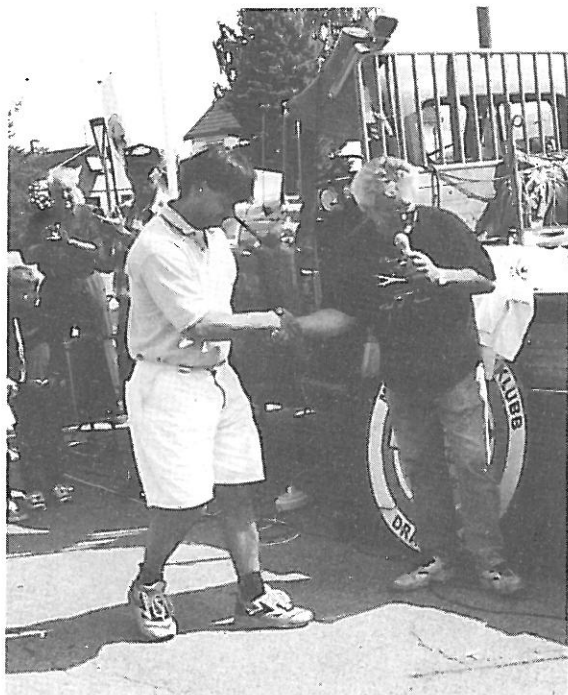
Listen oppdateres fortløpende.



1998 DRAMMENS LØPET

Lørdag 6. juni gikk Drammensløpet med start klokken 10 fra Parken. Det var stort sett fint vær, selv om enkelte fikk litt regn på seg eller bilen under transportetappen før løpet eller på vei hjem etter løpet. 41 kjøretøy kom i mål i Solbergelva, hvor Solbergfestivalen var i full gang. Årets løp var et rebusløp, noe som kanskje favoriserte de lokalkjente. I tillegg var det barneoppgaver hvor det kom inn 11 svar. Riktig svar på "12 rette i Drammens historie var som følgende: 1) Den første bybro i Drammen sto ferdig i 1813. 2) Dagens bybro sto ferdig i 1936. 3) Båten Sport kom i rute i 1952. 4) Sport gikk fram til sommeren 1963. 5) Den første trikken/trolleybuss ble satt i rute 1909. 6) Den siste trikken måtte vike i 1967. 7) Det første kollektive tilbudet (hestesporvogn) kom i 1882. 8) Den første motoriserte ferdsel på riksveiene i Buskerud kom i 1912. 9) Den første bilen kom til Drammen i 1908. 10) Byens første bensinstasjon i Drammen var MIL. 11) Dr.Mo hadde F-23 på sin gamle Volvo PV. 12) Doktorsens første bil var en 1929 Citroën.

Resultatlisten står på side 11.



Vinner av Drammensløpet 1998: Asle Wang.



Årets napp i vandrepokalen: Asle Wang.

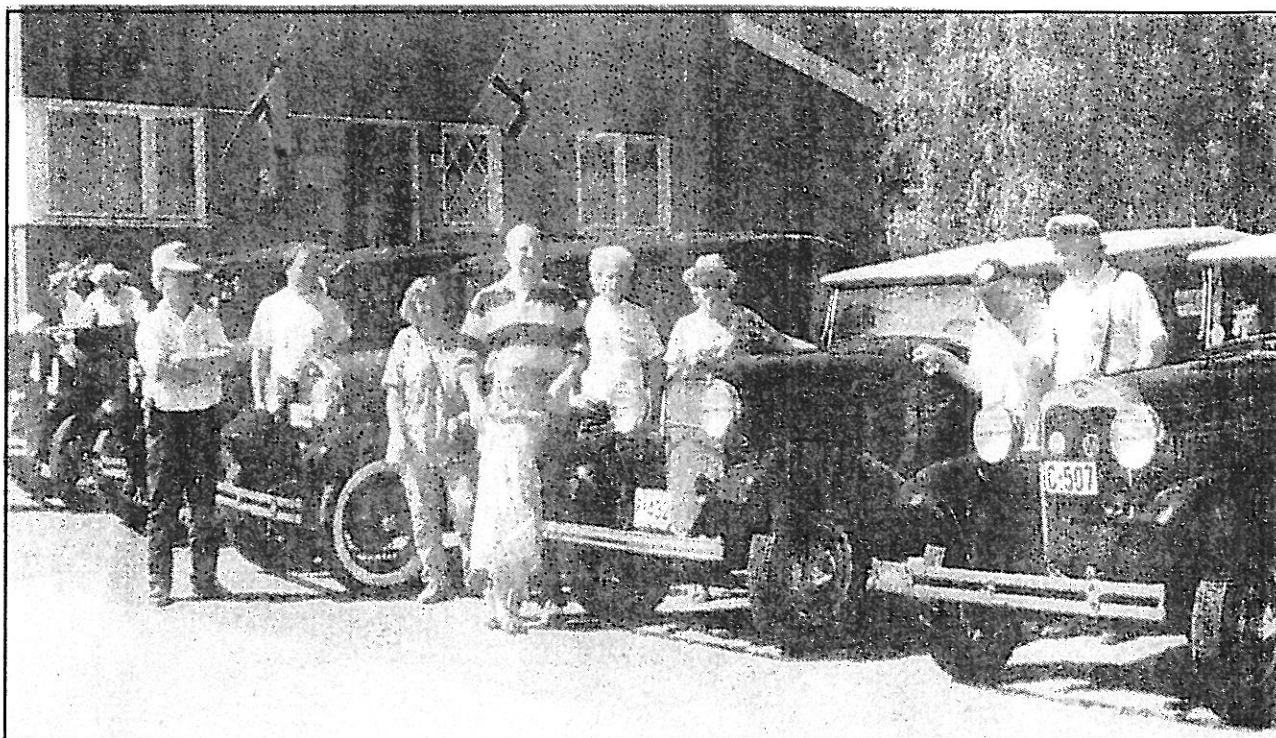
Flere bilder på side 17.

Nytt fra Styret:

Husk samarbeidet med JET
som gir penger i klubbkassa



Sakset fra Asker og Bærums Budstikke, 23.juni 1998.



MANGFOLD: Fra hele Østlandet hadde veteranbileiere og entusiaster funnet veien til Ila i Bærum.

Henry Fords disipler

A-Forden er 70 år i 1998, en begivenhet de stolte veteranbileierne ikke unnlater å markere. Til Henry Fords pris. Hva passer vel bedre enn et aldri så lite jubileums-treff?

AV JEAN ERIK BJØRNKAU

Og treffet fant sted ved Ila Museum søndag. Dit kom det deltakere fra hele Østlandet, inklusive Asker og Bærum. En av dem var Kjell Günther Ellefsen fra Østerås.



SØSKEN: Begge bilene min er kjøpt hos Finstad i Sandvika, men med 65 års mellomrom, sier Kjell Günther Ellefsen.



FELLES INTERESSE: Både Reidar og Bjørg Kristiansen har en stor lidenskap for veteranbiler. Sammen har de i Årenes løp deltatt på mange biltreff.

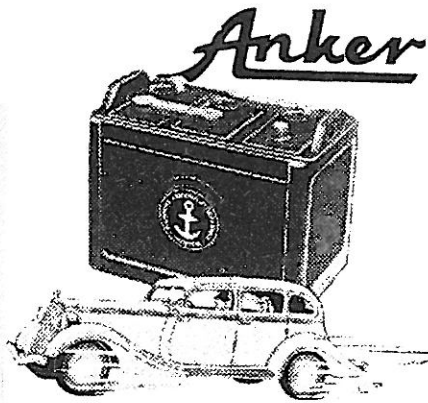
Han er den stolte eieren av en Town Sedan 31 modell, A-Ford. Bilen som i dag er lakkert i en litt lysere grønn farge enn originalen, er tatt helt fra hverandre og satt sammen igjen under restaurering. Likevel er den

ingen nyanskaffelse fra Ellefsens side, den har vært i familiens eie gjennom fire generasjoner. - I 1931 kjøpte min oldefar bilen hos Finstad i Sandvika, og den har i dag samme registreringsnummer som da den var ny.



Henry Ford fortsetter.

” Dette er ikke en hobby – det er galskap. ”



Faktisk kan enhver A-Ford nå kjøres uten annet ekstra-utstyr enn det opprinnelige. Dette innebærer at forskrifter som sikkerhetsbelte og blinklys ikke er påbudt for slike veteranbiler. Nye EØS-lover har avløst de gamle bestemmelsene fra 1946, sier Ellefsen, som samtidig slår fast at dette på ingen måte gjør A-Forden til en relevant fare i trafikken. Gjennomsnittsfarten er på om lag 50 – 60 kilometer i timen. Dessuten benyttes disse bilene gjerne mer til pynt enn fremkomstmiddel nå for tiden.

Selv om Norge har et av verdens største antall A-Forder i forhold til folketallet, er denne bilen likevel et sjeldent syn på norske veier. Til tross for dette er dens klassiske eleganse og nærmest historiske autoritet noe som vekker oppmerksomhet. Et godt eksemplar på dette er bilen til Reidar Kristiansen fra Engelsrud i Asker. Sammen med sin kone Bjørg viser han stolt fram en mørkeblå Phaeton 1930, med kjennetegn C-507. I tre-fire år har han jobbet med å restaurere den, og resultatet er virkelig noe å være kry av.

Veteranbiler er nok mer enn en vanlig hobby for meg. Det dreier seg om en stor lidenskap for den type biler, sier Kristiansen med en tanke alvor i stemmen. Hans kone er mer lattermild: - Det er ikke en hobby, det er galskap, ler hun. Iført en stor sommerhatt, som på mange måter står i stil til bilens klassiske utseende, medgir hun at hun deler sin manns lidenskap for A-Forden. Hadde jeg ikke gjort det, ville vi ha reist fra hverandre for lenge siden, ler hun skøy-eraktig.

Selve hensikten med treffet er, som tidligere nevnt, å feire A-Fordens 70 års jubileum. Dens forgjenger, T-Forden, feirer i år 90-års jubileum.

Formålet med veteranbilklubber og treff som dette er å ta vare på Henry Fords mest fantastiske bil noensinne, Ford modell A. Selv om vi ikke har noe spesielt å feire, pleier vi å arrangere slike treff som dette minst en gang i året, sier Leif Rust ved Eiker A-Ford Club. Han legger ikke skjul på sin store beundring for Henry Ford. Den mannen var helt fantastisk. Et geni uten sidestykke. Ja, du kan gjerne kalle oss Henry Fords disipler, sier Rust og ler hjertelig.

Resultatliste Drammensløpet 1998.

1	Asle Wang	1931	A-Ford
2	Jan Sandholt	1935	Terraplan
3	Arne Willy Hansen	1964	MGB
4	Frank Saasen	1954	NSU Prinz II
5	Fridgeir Normann	1936	Buick Eighth
6	Øvind Viker	1958	Morris Minor 1000
7	Arnt Ivar Lund	1928	Chrysler 62 Touring
8	Karen Laugerud	1965	Hillman Super Minx
9	Per Langøy	1956	Rover 75
10	Pål Sandlie	1956	Bentley
11	Jan Helge Russnes	1962	Volvo PV544
12	Jan Helgedal	1914	Trumbel
13	Lasse Andersen	1931	Ford A Fordor
14	Hans Petter Berg	1948	Skoda
15	Jan Vidar Larsen	1961	VW 1200
16	Bård Hansen	1964	Cortina 1500
17	Bjørn Berget	1954	Chevrolet Bel Air
18	Erlend Asle	1962	VW
19	Reiulf Wold	1955	Triumph TR2
20	Stein Holte	1933	Ford Y
21	Runar Nilsen	1958	MG A
22	Leif Pettersen	1968	Cortina 1300
23	Tormod Bjørnethun	1934	Chevrolet Master
24	Per Christian Johansen	1960	Hillman Minx
25	Espen Aaby	1959	Austin A35
26	Roy Hafslie	1967	Skoda 1000 MB
27	Aldor Johansen	1958	Opel Kaptein
28	Reiulf Helgedal	1933	MG S2
29	Josef Helgevold	1951	Cadillac
30	Odd Runar Holm	1946	Ford V8 – Pickup
31	Knut Frogner	1952	Chevrolet
32	Jan Roger Olsen	1948	Rover P3
33	Tore Fridheim	1938	Ford V8
34	Steinar Ludvigsen	1938	Ford V8
35	Gudrun Finnerud	1967	PMC A150
36	Gunnar Kofstad	1961	Austin Cambrigde
37	Inger Ulla	1967	Rambler
38	Nils Petter Danielsen	1931	A-Ford
39	Odvar Fokstad	1962	Triumph TR4
40	Svein Heltberg	1950	Pontiac
41	Øistein Berthau	1966	VW 1500

Barneoppgavene

Nr.	Startnr.	Familienavn
1	4	Langøy
2	34	Holm
3	24	Wang
4	43	Rugsnes
5	13	Frogner
6	20	Saasen
7	31	Lund
8	41	Helgevold
9	37	Sandlie
10	19	Sand Olsen
11	35	Ulla

Gargoyle
Reliikkannen



Norgesløpet – 98.

Årets Norgesløp gikk i Grenlandsområdet med Grenland Veteranvognklubb som arrangør. Klubben fyller i år 30 år, og er dermed en av landets eldste. Løpet gikk over 2 dager med start i Eidanger.



Jeg bestemte meg allerede i fjor for å delta på årets løp. I og med at vår klubb arrangerte Norgesløpet i fjor synes jeg det er ekstra artig å se hva kolleger i andre klubber får til.

Grenland Veteranvognklubb hadde satt maks. antall påmeldte i de forskjellige klassene, dette for å sikre noenlunde jevnt deltakerantall imellom "nye" og eldre veteraner. På startlista var det totalt 159 påmeldte, med hele 11 startende i klassen før 1926, med eldste bil 1904 Cadillac tilhørende Trygve Krogsæther.



5 stykker i vår klubb startet samlet i fra Marienlyst, med Jan Roger Sand Olsen i Buick 1927 som veiviser. Turen til Telemark gikk igjennom indre Vestfold på småveier til vi fulgte Lågendalen til Larvik. Etter en drøy 2-timers tur i vekslende vær var vi endelig fremme ved startstedet.

Grenland ligger fint plassert ganske midt imellom Kristiansand og Oslo, så deltakerne hadde god geografisk spredning inklusive 2 svensker.

Starten var lagt opp slik at bilene kjørte i hver sin retning ut fra start etter som startnummer tilsa (oddetall – partall). Første del av løypa gikk over Korketrekker'n som jo må kalles en klassiker når det gjelder veistrekninger i Norge, her var også den første dødsulykken som et motorkjøretøy var innblandet i, i Norge. Løypa gikk videre mot Oklungen og tilbake til Porsgrunn med rast på Porsgrund Porselænsfabrik. Etter rasten gikk ferden på små veier via Brevik til Skjærgården Hotell og Badepark. Dette var et helt suverent sted å ha festmiddag og overnatting på (mye moro i vannet for både barn og voksne). Festmiddag og sosialt samvær i kjente former. Start på dag 2 var lagt til kl. 10⁰⁰ - 12⁰⁰ i valgfri rekkefølge, en fin ordning for å unngå mas og stress. Løypa på dag 2 hadde flere fine innslag med besøk på Ibsens barndomshjem Venstøp og Fossum Hovedgård. Etter Fossum Hovedgård gikk turen til Skotfoss og Løveid sluser. Her var vi kommet sist av de startende bilene i sammen med Kjell Ødegård m/fam. og Ronald Andreassen m/fam. (Dette skjer hver gang jeg kjører veteranbilløp. Jeg kan starte først, men kommer sist i mål – pussig!). Etter Løveid sluser var mål i Brekkeparken i Porsgrunn. (Reine folkemuseet). Her var det premieutdeling der folk i fra egen klubb var hyppige gjester ved premiebordet. Vel fortjent var det også med bilen som vant publikumsprisen, en Chevrolet 1936 lastebil med tømmerlass.



Turen hjemover gikk via Siljan, indre Vestfold, Eikeren, Drammen og hjem til Asker. En takk til Grenland Veteranvognklubb for ei hyggelig helg.

Lars og Tor Stein Hella.



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



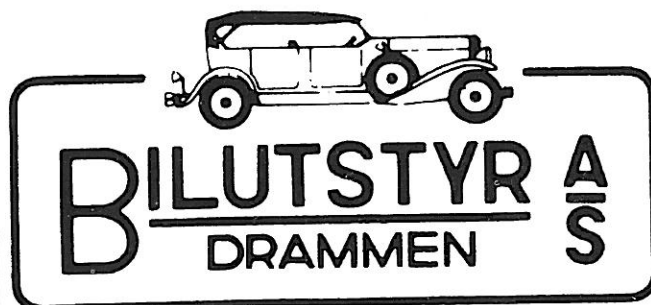
Spesialverksted for bremseser og clutch til bil og industri

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



Telefon 32 81 22 05



KÅRE TORGERSEN
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.

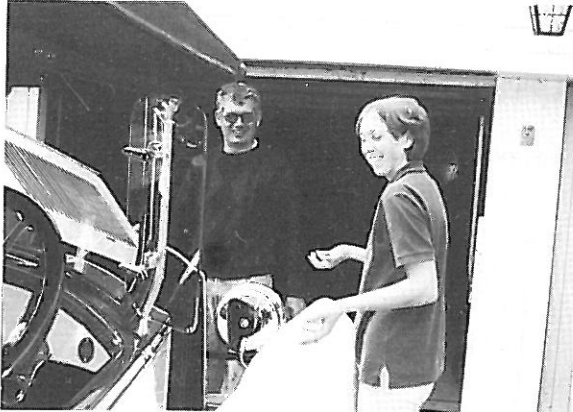


Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820
Vikeveien 47, 3090 Hof



SOMMEREN DA FOR MYE GIKK GALT.

Sommeren 1998 vil bli den sommeren vi aldri glemmer. Ikke nok med at været her sør har vært mange ganger dårligere enn den fantastiske sommeren i fjor, har vi også hatt mer problemer med bilene enn alle de 20 somrene vi har drevet med veteranbil. Siden jeg var fullt klar over at jeg ville være yndet stoff for mobbespalten, tenkte jeg at denne gang skulle jeg komme Asle Wang i forkjøpet.



Solt datter har skiftet viftreim på vår 1927 Buick.

Vi hadde planlagt langtur med Buicken til Lom for å delta i Flåklypa Grand Prix i pinsen. Derfra skulle vi videre via Hotel Ullensvang i Hardanger over Hardangervidda og hjem. Hotel Ullensvang har en ganske lik Buick som vår. Canadisk, dog et par år eldre, og 7-seter.

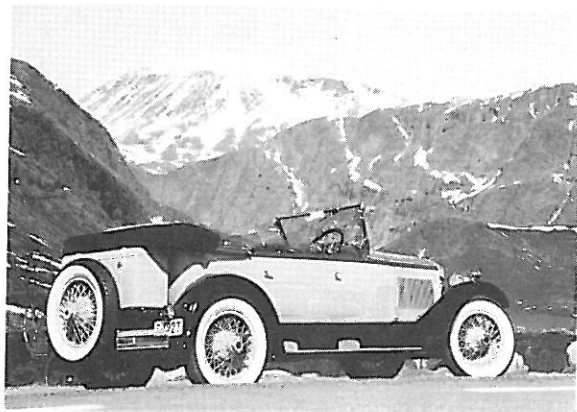


Problemene har startet. Hvor er feilen?

Det de begge har felles er samme fargekombinasjon og ståleikefelger. Ståleikefelger på disse bilene er veldig sjeldent, og jeg vet ikke om andre som har det i Norge. Bilene skulle forviges sammen for første og muligens siste gang.

Turen over Valdresflya til Lom gikk i nydelig vær og med en bil som gikk som en drøm. Vi

kjørte med kalesjen nede hele veien og kunne ikke hatt det bedre.



Fra Valdresflya. (Utrolig fint vær)

Første generaltabbe skjedde fredag kveld da vi gikk rundt i Lom sammen med Steinar Ludvigsen med familie og så på livet. Der var det en som hadde startproblemer og hadde hjelp av en hærsikare «eksperter». Jeg kom da til å si det fatale at: ”skrudde, nei det gjorde jeg på høsten og vinteren”. Det skulle jeg angre smertelig på mye før enn jeg ante.



Klar til hjemtur fra Lom på planet til en Vikingbil.

Lørdag, idet vi kjørte ut fra start, skjedde det. Bilen gikk langt fra som den skulle. Vi snudde etter noen få hundre meter og kjørte tilbake til start. Etter at alt tenkelig var sjekket, begynte bilene å komme inn til mål. Med over 250 deltagere er det mange som kan gamle biler i et slikt løp. Mange hjalp til, men feilen fant vi ikke. Da festmiddagen nærmet seg ga vi opp, bilen gikk fortsatt like dårlig. Turen måtte avbrytes. Vi innså at vi måtte ta LMK forsikringen i bruk for første gang i vår veteranbilkarriere.





A-Forden (1931) i Lom i fjor.

Søndag bragte Viking i Lom oss hjem. Takk og lov for at vi hadde LMK forsikring. 800 km tur retur Lom - Krokstadelva i helga er en regning jeg var glad for å slippe. Kun 200 kr i egenandel. Turen tok 12 timer tur / retur for sjåføren.

Apropos Lom og Flåkløypa Grand Prix. Kan ikke refereres, må oppleves. Karakter S+, bortsett fra festmiddagen.

Etter hjemkomst og mange nye timer med ytterligere hjelp av gode veteranvenner, ble feilen funnet i vakumtanken. Ny, overhelt ble fremskaffet fra Lena og bilen gikk igjen.

14 dager etter hadde vi meldt på begge våre biler til Norgesløpet i Skien. Vi skulle kjøre Buick.



Før start i Flåkløypa Grand Prix.

Vår sønn og datter skulle kjøre A - Ford. Dette var det første løp junior skulle kjøre etter at han tok førerkort i fjor sommer. Opp tidlig lørdag morgen. Traff felles veteranbilvenner i Drammen for samlet tur til Skien. Alt gikk bra, ingen problemer på veien. Gutta i Skien kan også arrangere løp, noe vi vet fra før. Topp løp hvor bilene gikk som de skulle hele lørdagen. Vi ledet faktisk også løpet to-

talt med Buicken etter første dag. Festmiddag og overnatting på Skjærgården Hotell og Badepark i Langesund. Flott med en halvliter på kanten av boblebadet og ellers avslapping i det våte element.

Siste etappe neste dag. Alt normalt ut fra start, men etter kun en kilometers kjøring ringer junior og ber oss stoppe. Noe er galt. Jan Sandholt dukket også opp etter en stund og bisto igjen med feilsøking. Nok en gang var håpet ute. Toppakningen hadde blåst ut mellom sylinder 3 og 4. Dette resulterte i ny tur hjem ved hjelp av LMK-forsikringen. Kan ikke si at det var særlig morsomt å ringe Ola Heggseth mandag morgen for tilsending av ny skademelding. Håper det går 20 nye år til neste gang.

Igjen fungerte LMK-forsikringen som den skulle. Du som ikke har, bør skaffe deg denne snarest mulig. Husk imidlertid på å ha med deg gyldig veihjelpbevis fra LMK. Dette forteller også egenandel samt hva forsikringen dekker. Min erfaring er at Vikings service-sentral ikke kjente godt nok til LMK-forsikringen.



Fra en post under Norgesløpet i Skien i år.

Til slutt kan nevnes at den Rover P3 som det firmaet jeg jobber i, eier (Auto - Materiell) har hatt gearproblemer i sommer og vært svært lite brukt. Den står også hjemme hos meg om sommeren.

Sommeren 1998 går over i historien som den sommeren vi hadde tekniske problemer så det holdt, Asle Wang slapp å mobbe meg, og Motorhistorikeren fikk en ekstra historie.

Hilsen Jan Roger Sand Olsen



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 lakking



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 lesestoff.

Norsk Motorveteran gir deg:

- et innholdsrikt brukmarked for bil og MC, hvor du avetterer 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.

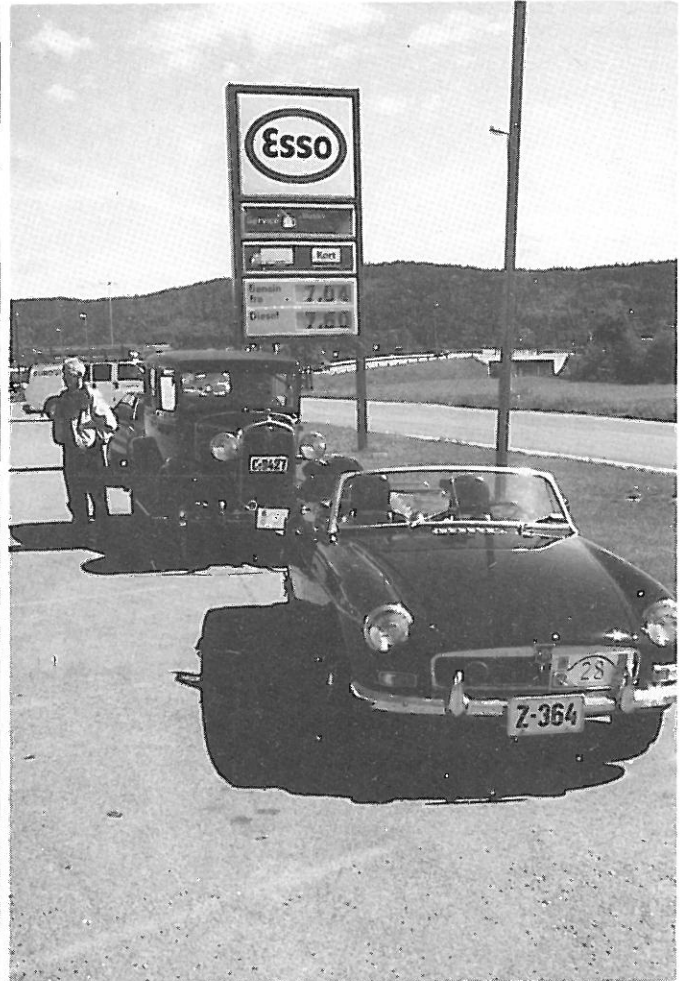
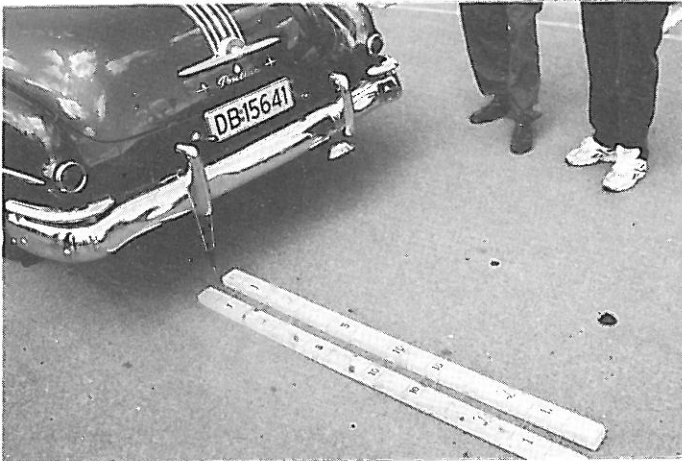
Telefon: 22 41 59 30 - Fax: 22 41 59 31



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



Bilder fra Drammensløpet



Motorcykel-sæte „De Lux“



Chaufføren Karlssons treårige søn Lars blir urilskent på sin fyraårige lekkamrat Kalle, och utbrister:
 – Du ä tå dum, lå dum, tå ävla dum tå du tan inte köra en Ford-bil engång!

Museumsløpet '98



LØRDAG 4. JULI 1998

Fint vær og god stemning rundt årets museumsløp i Horten som i år var uten rebuser, og kanskje av den grunn fant alle frem til mål ved klubbhuset, Gamle Borre Jernbanestasjon, hvor det var bespising ute. Starten var som vanlig ved Bilmuseet og gikk forholdsvis greit, bortsett fra et dårlig høyttaleranlegg.



Tor Haugo klar til start.



Fridgeir Norman i Buick på startstreken.



Familiene Ødegård og Hella slapper av før start.



Motorsykkelparken etter innkomst



Finn Torgersen inn til mål i sin Locomobile 1925

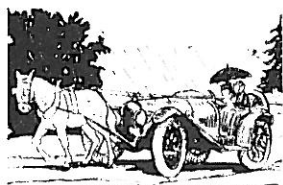


Finn og Helge Vidar



Resultatliste fra Museumsløpet 98

Plassering	Poeng	Nr	Navn	Merke
1	533	73	Bjørnethun, Tormod	Chevrolet Master
2	512	119	Heie Arild	Chevrolet Touring
3	510	134	Torkildsen,	Dodge Powerwagon
4	493	68	Finnerud,	BMC
5	490	61	Haugo Tor	OK Supreme
6	487	112	Hafslie, Roy	Skoda
7	480	108	Christoffersen, Sverre	Buick
8	473	125	Hella, Tor Stein	Chevrolet Master
9	465	132	Wallentin, John	Buick
10	460	103	Haugo, Leif	Mustang Cab
11	458	113	Øyhaugen Steinar	Mercedes 300 sl
12	457	117	Stav, Ivar	Ford V8 Coupe
13	449	130	Bøe, Lars	Taurus 20M
13	449	65	Reiss, Bjørn	Jawa (MC)
13	449	104	Skarsholt, Gunnar	MG ??
16	445	110	Haslund Leif	MG TD MK 2
17	442	115	Viker, Øyvind	Morris Minor 1000
18	432	120	Andersen, Lasse	Ford A
19	430	111	Henriksen, Reidar	Ford A
20	425	127	Stav, Tore	Ford V8 Cabriolet
21	420	129	Kaupang, Hans	Ford Custom
21	420	69	Olsen, Hilde	Ford A
23	414	128	Gjerde, Jens Chr.	Norton ES2 (MC)
24	411	118	Sandberg Erik	Chevrolet Touring
25	410	123	Berthau Øystein	Mercedes Cab 170 s
26	407	63	Berg Hans P	Skoda
27	404	107	Kjeldsen, Roar	A Ford Roadster
28	403	131	Spangelid, Roger	Cadillac
29	399	121	Larsen, Jan Erik	Buick Roadmaster
30	395	133	Ødegaard, Kjell	Buick 40 Special
31	386	122	Weiby, Per	MB190
32	385	109	Schmidt, Johan	Packard
33	375	116	Eastwood, Bertil	Simca Vedette
34	374	70	Kjemperud, Gunnar	Popeda
35	357	62	Nilsen Leif	Austin
35	357	114	Svendsen, Knut Erik	Austin Seven Super
37	350	72	Nysæter Svein	Hansa 1100
38	344	106	Norman, Fridgeir	Buick
39	322	126	Fogstad, Oddvar	Ford A
40	321	66	Fridheim Tore	Ford V8
41	312	71	Andresen Roy	Goz Popeda M20
42	309	124	Andersen, Oddvar	Packard
42	309	67	Ludviksen, Steinar	Ford
44	301	105	Hellum, Egil	Cadillac
45	294	64	Torgersen Finn	Lochmobil



Fortsatt fra side 4

ble nesten i meste laget skulle man ha tid til å nyte turen.

Mål var lagt til samme sted som start, og etter innlevering av startnummer og poengark, dro vi for å se etter Jan Roger som hadde fått trøbbel rett etter start. Det viste seg dessverre at motoren i Buicken hadde fått en fatal feil, som gjorde det



Sulheim

umulig å fortsette slik at det endte med hjemtransport. Men Jan Roger og Hilde holdt humøret oppe og hygget seg sammen med resten av oss. Det skulle være middag kl 19.30 og premieutdeling kl 21.30. Middagen var et kapittel for seg selv, og ikke akkurat et slikt stevne verdig, så den velger jeg ikke å kommentere noe nærmere. Premieutdelingen var morsom med fine graverte steiner til de beste, men det var ingen spesielle premier til barna. Dumt, for det hadde kosta lite og betydd mye for motiveringa til ungene til å bli med en annen gang. Hyggelig var det derimot at Roy og Gro forlovet seg på turen. Resten av kvelden tilbrakte vi sammen med Jan Roger og Hilde. Vi hygget oss med bilprat og en tynn en. Vi valgte alle forskjellige reiseruter hjemover. Jeg og Anne valgte å reise om Lillehammer slik at ungene skulle kunne få en tur i Hunderfossen, noe de tydelig satte pris på. Vi reiste videre på mandagen med en liten tur innom Veimuset før vi satte kursen hjem over Lyngnaset. Summa sumarum en meget fin og hyggelig tur hvor vi opplevde et fint tilrettelagt gammelbilløp med mye kultur og vakker natur. Så en oppfordring til slutt: **BLI MED TIL NESTE ÅR, DU VIL IKKE ANGRE.**

STEINAR LUDVIGSEN

Birimarkedet 1998.

Lørdag 8. august tok jeg meg en tur til Biri. Årets marked var kanskje det største hittil, da det strakte seg helt rundt travbanen iberegnet utstillings-bilene i søndre sving.

Været må en si var førsteklasses, og jeg tror ingen fikk noe regn på seg før de var på vei hjem.

At markedet besto av mest kjøkkentøy og snurrepiperier er det vel ingen tvil om, men mange liker det også. Vi som ser mest etter bildeler, vil nok mene det var mye MC det dreide seg om.

Mange fra Drammens-klubben var å se, noen med grombilen også. Håper de fant noe å kjøpe - jeg gjorde det ikke.

Beklager at jeg ikke har noen bilder derfra, de sitter fortsatt i fotoapparatet.

Chr.

fakta

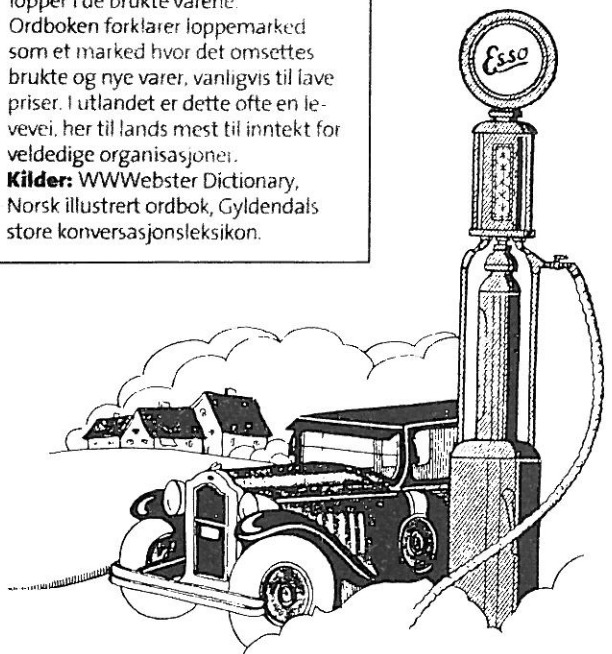
Hva betyr ordet?

▼ **Begrepet** loppemarked er oversatt fra det franske *Marche aux Puces*, det eldste, største og dyreste markedet i Paris. Det ligger ved Saint-Ouen utenfor de gamle bymurene og har eksistert siden tidlig på 1800-tallet. *Puces* betyr lopper, men hvorfor markedet fikk dette navnet, er ikke godt å finne dokumentasjon på. Sannsynligvis var det rett og slett fordi pariserne fra tid til annen fant lopper i de brukte varene.

Ordboken forklarer loppemarked som et marked hvor det omsettes brukte og nye varer, vanligvis til lave priser. I utlandet er dette ofte en levevei, her til lands mest til inntekt for veldedige organisasjoner.

Kilder: WWWebster Dictionary, Norsk illustrert ordbok, Gyldendals store konversasjonsleksikon.

CHEVROLET



KALSVOGNA TURBILSERVICE

... et komplett valg

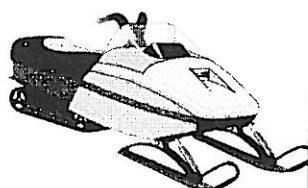
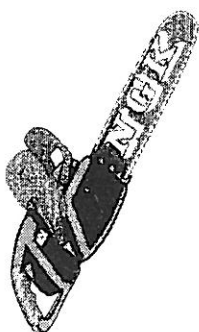
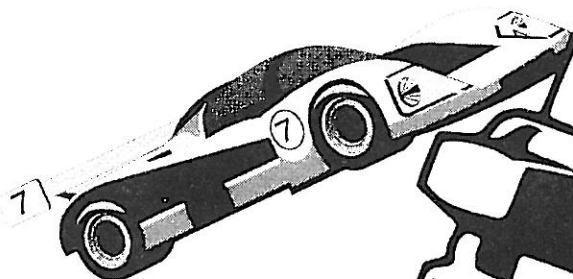
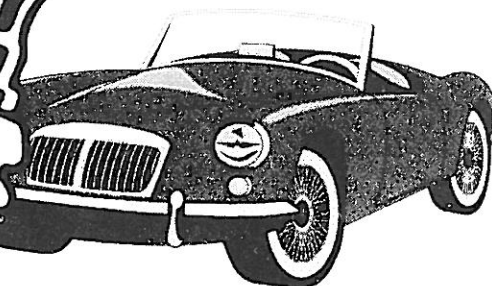
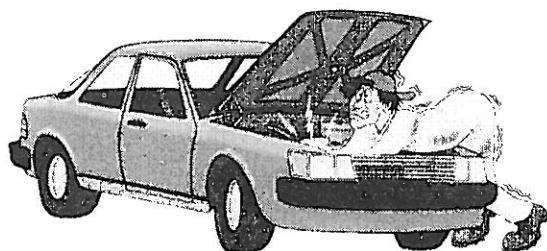


Tlf. 944 48 800

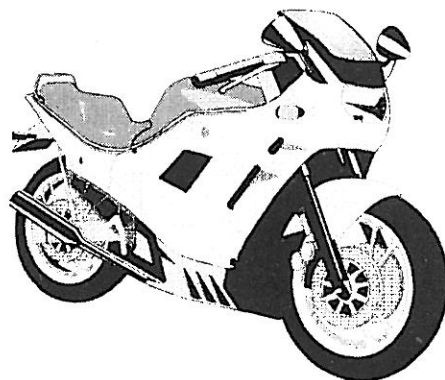
Tlf. 920 81 806



PROBLEMLOSEREN



IN HOUSE



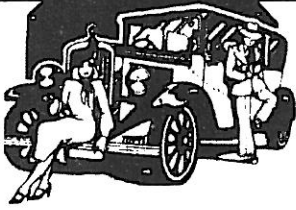
Auto-Materiell

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

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



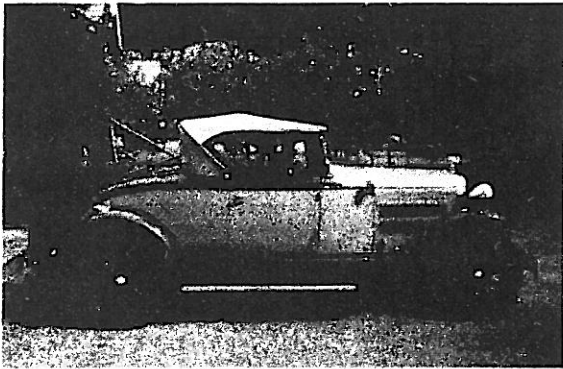
Kjøp og Salg



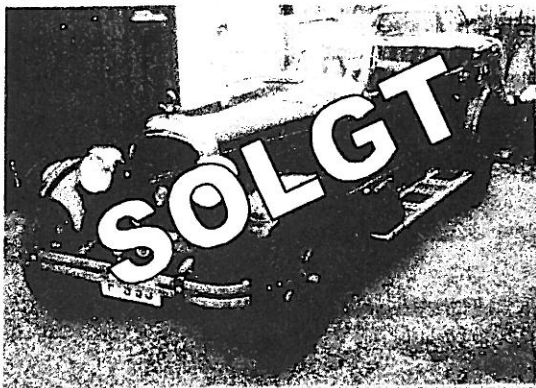
Redaktøren
har ordet:

Opel Blitz Lastebil 1955 selges.

Bilen har demontert karosseri, men er komplett. Bra restaureringsobjekt eller som delebil. Tlf.: 32 88 35 75 Mobil: 905 56 361

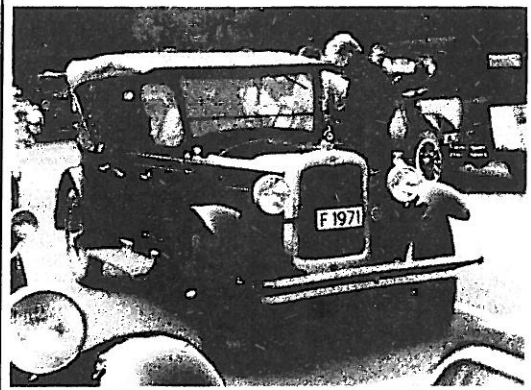
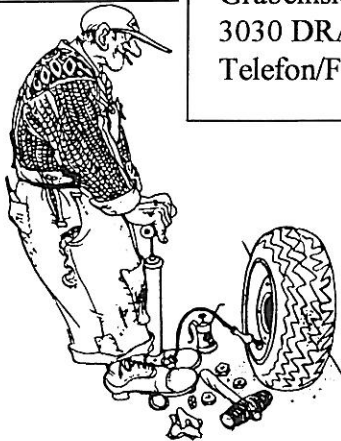


Essex Super Six Roaster 1929 mod. vurderes solgt. Bilen har ny kalesje. Henv.: Ingar Evensen Tlf. 32 83 49 23



1925 Locomobile JR. Eight Touring vurderes solgt. Full historie, norsk bil, 3 eiere siden ny. Eldre restaurering. Henv.: Finn Torgersen, Gml. Riksvei 260, 3055 KROKSTADELVA, tlf. 32 87 47 21. Nå ønsker Finn seg en 50-talls engelsk sportsbil. Har du, eller vet du om noen, så ta kontakt med Finn.

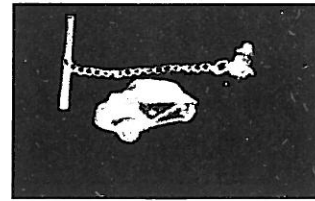
Jeg takker for innsendte bilder og stoff som noen av dere har bidratt med. Hadde det ikke vært for dere, så hadde nok denne avis blitt temmelig tynn. Det er en god del bilder denne gangen, bare så synd at vi ikke har råd til å trykke det i farver. Det er dessverre få som benytter seg av "Kjøp og Salg"-spalten, og det er sikkert flere som har noe de vil selge eller er på jakt etter noe. Det kunne vært fint om vi kunne ha litt mer teknisk stoff i avisen, men hvor skal vi få det fra? Til slutt oppfordrer jeg flere til å sende inn noe til neste avis.



Chevrolet Touring 1927 vurderes solgt. Gammel restaurering men i god teknisk stand.

Karosseri til lukket, 4-dørs **Terraplan 1935** med div. deler selges. Henv.: 32 87 62 58 mellom 17-21.

Messerschmidt KR200 pin/slipsnål



Her er anledningen til å sikre seg en liten kuriositet. Merket er i ekte sølv og kun tilvirket i to hundre eksemplarer. Pris kr. 130. Leveres i gaveeske.

Erik Dalheim
Gråbeinsletta 10
3030 DRAMMEN
Telefon/Fax: 32 88 41 88

Etterlysning:
Hvem har
Stafetten?



Motorhistorisk klubb - Drammen

INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

TIRSDAG 6. OKTOBER 1998
PÅ HYTTA TIL KONNERUD JEGER OG FISKER FORENING
KONNERUD

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

TIRSDAG 15. SEPTEMBER 1998.

Generalforsamlingen gir kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontigent 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 medlemsskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE.

Årsberetning og regnskap deles ut i møtelokalet fra kl. 19.00.

Drammen 25. august 1998

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Styret

Sakset fra Praktisk Båtliv

Riktig ladestrøm er viktigere enn du tror:

PASS PÅ BATTERIENE

Per Smith er en trivelig kar som jeg ble kjent med for noen år tilbake. Om jeg skal beskrive ham, kan jeg bare si; Petter Smart! - vi snakker om batterier, og batterier har ikke evig liv, Per Smith.



Nei, batterier har ikke evig liv, men de kan ha et liv som er adskillig lenger enn det båt- og bileiere vanligvis opplever. Det hele har med stell, vedlikehold og riktig lading å gjøre. Og der blir det syndet på alle kanter, både i bil og i båt.

Per Smith (Petter Smart) med sin kvalitetsladeregulator.

0,5 volt for lavt

Og hvilke medisiner gir du? Det viktigste er å passe på at ladingen er i orden. Dessverre er det slik, om vi bruker bilen som eksempel, at disse ikke er laget i Norge. Og de som lager og leverer det elektriske utstyret er store internasjonale underleverandører. Så enten bilen er laget i Tyskland eller Sverige, så er det gjerne samme type ladeutstyr som finnes i bilen. Bor man litt nærmere Middelhavet enn vi gjør, og dessuten bor i et land som ikke har regler om obligatorisk kjøreløys, så er ladingen helt i orden. I Norge og Norden ligger gjennomsnittstemperaturen en god del lavere enn det de bielektriske konstruktørene har tenkt på. Dessuten fører det obligatoriske kjøreløset til at ladespenningen senkes med cirka en halv volt. Dette betyr at vi alltid har en halv volt lavere ladespenning enn det konstruktøren av utstyret hadde tenkt seg. Det, kombinert med vårt moderate klima, gjør at vi kjører rundt med kronisk underladet batteri.

50% utnyttelse

Ladespenningen skal, ved romtemperatur, være 14,4 volt - det ligger grunnfestet i batteriets konstruksjon. De fleste originale laderegulatorer er fabrikkinnstilt på 14 volt, så allerede her ligger vi en smule for lavt for norske forhold. Når vi tillegg kan trekke fra en halv volt p.g.a. kjøreløset, begynner vi å nærme oss en volt under det ideelle. I følge batteriprodusentenes tabeller, betyr dette faktisk at vi utnytter bare 50% av batteriet! Det tragiske er i tillegg at de 50% som vi ikke får utnyttet, forfaller ganske raskt. Etter cirka et år er ikke dette batteriet på (for eksempel) 60 Ab (amperetimer) lenger. Det er blitt til et 30 Ah. Og

det utnytter fremdeles bare 50% - eller kun 15 Ah! Et år senere har forfallet kanskje kommet ned til 7,5 Ah og året deretter er vi snublende nær innkjøp av et nytt batteri. Men dette kan det gjøres noe med.

Medfødte egenskaper

Det var for å hjelpe meg selv og mine egne problemer i egen bil, at jeg begynte med regulator-konstruksjoner i 1958. Da fikk jeg min første bil. Den var laget i England og jeg oppdaget ganske snart at var det kaldere enn 5 varmegrader, så ville ikke bilen starte. Dette var forferdelig irriterende og jeg begynte å undersøke årsakene. Jeg fant fort at det var fordi batteriet ikke var tilstrekkelig ladet. Ved å korrigere spenningen i henhold til batteriprodusentenes anbefalinger, løste problemene seg. Vanskeligere var det ikke. Da må jeg jo spørre deg, Per Smith, med lynkariere i Norsk Data og nå egen herre i eget laboratorium her i Frogn, må man jo kunne noe om dette her for å komme så langt som du er kommet i dag. Jeg tror de viktigste egenskapene og grunnlaget for det jeg kan, har lite med skole å gjøre - det er nærmest medfødt. Min far, Rolf Smith, var en meget aktiv herremann som stelte med radio ganske tidlig i dette århundre - faktisk en av pionerene innen norsk hjemmebygg av radioapparater. Jeg har utdannelse inne matematikk og fysikk fra Universitetet, men det jeg kan om elektronikk, og spesielt om batterier og lading, er ting som har kommet med erfaring.

Visner bort

Nå er det jo slik at vi båtfolk ikke kjører så mye at batteriet kan bli ladet helt opp - som vel betyr at batteriet nokså fort kan dø. Hva skjer når et batteri dør? Det skjer det samme som om man unnlater å bruke en muskel. Muskelen visner bort og i mange tilfeller for godt. Et batteri som ikke blir benyttet kan altså visne for godt. Vi er igjen tilbake til dette med ladingen - som er alfa og omega i et batteris liv. Det bør alltid være så fullt som overhodet mulig. Forfallet begynner nesten før vi tar batteriet i bruk, mens det ennå er i butikken, om ikke selger sørger for at batteriene er fulladet så lenge de står der. Jeg er sikker på at mange av dem som kjøper bil fra de store importørenes varelager (der bilene har stått over lengre tid på kaien), risikerer å kjøpe bil med nesten ødelagt batteri. Det virker som om bilbransjen er lite oppmerksom på batteriteknologien og er forbausende uvitende om hva som er viktig å passe på.

Les bruksanvisningen

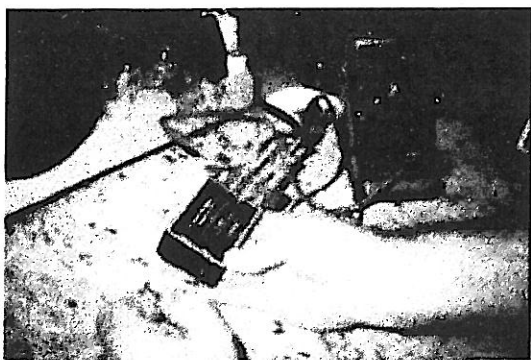
Men Per, hva skal vi passe på? For å passe batteriet, slik jeg mener det bør passes på, så betinger det at en faktisk er eier av et tålelig brukbart voltmeter og en syremåler, samt en smule kunnskaper om hva det hele dreier seg om.



Kjøper man ny vaskemaskin e.l. så står det ganske tydelig at man bør lese bruksanvisningen før man tar den i bruk. Slik er det med batteriene også. Er man avhengig av batteristrøm, er det derfor naturlig at man setter seg litt inn hva disse batteribetingelsene egentlig er for noe og hvilke betingelser de stiller for at de skal gjøre det man forventer at de skal gjøre. De båteiere som er mest interessert i å lære om batterier er de som har opplevd problemer.

Pass lå syrevekten

Vi skal jo ikke bare starte båten. Vi har kjøleskap og en masse ting som sliter på batteriene. Hva kan vi egentlig gjøre? Først og fremst skal man se på dette med sikkerhet. Når kjøleskap og den slags forbrukere kommer inn i bildet, kan man risikere at batteriene er tomme når man skal starte motoren. Med to batterier om bord, som nå er vanlig i de fleste fritidsbåter, løses dette med at det ene er reservert for startmotoren og ikke kan tappes av andre forbrukere. Det pussige er for øvrig at de som trenger denne løsningen mest, nemlig fiskerne, sjelden har denne løsningen om bord. Det neste man bør tenke på er ladespenningen. Som vi var inne på så leverer ikke generatorene, beregnet for verdensmarkedet, nok spenning. I båt slipper vi problemet med obligatorisk kjøreløys, selv om det altså finnes mange forbrukere om bord. For så vidt kan man la være å tenke ladespenningen ved en gitt temperatur, men derimot bruke en syrevektsmåler. Ved fulladet batteri skal syrevekten være 1,28 ved romtemperatur. Er den ikke 1,28, f.eks. bare 1,279, er ikke batteriet fullt. Er altså ladespenningen litt for lav, så får vi ikke 1,28. Da skal ladespenningen justeres opp. Men om vi justerer opp litt for mye, så får vi riktignok 1,28 i syrevekt, men til gjengjeld begynner vi å miste veske. Må det til stadighet etterfylles med vann, må man altså justere spenningen ned igjen litt. Men dette begynner å bli litt innfløkt for den vanlige båteieren.



Power Support Regulatoren er montert om bord i hundrevis av båter og kan justeres fra 13,5 til 15,5 Volt. Samme batteri i 23 år

Har du løsningen til en lettere måte å passe batteriene på? Man benytter en regulator som er innstilt på 14,4 volt. Da treffer en sånn noenlunde brukbart i gjennomsnitt. Og her er vi inne på det som du ønsket ut i for mange år siden? Ja, de originale regulatorene er ikke justerbare og som regel har de en spenning som ligger for lavt for våre nordiske forhold. Allerede i 1972 konstruerte jeg en slik regulator. Den er senere blitt videreutviklet med nyere komponentteknologi selv om grunnkretsen er den samme. Det aller nyeste innen hi-tech er nå benyttet i mine regulatorer som gir optimal ytelse og holdbarhet. Dette høres dyrt ut? Kvalitet er ikke billig. Vel 1.200 kroner koster mine regulatorer. Men hvor mye kan batteriets levetid forlenges? Vil jeg spare penger på å benytte en av dine regulator? I det lange løp tror jeg nok det. Om det er representativt for båt vet jeg ikke, men jeg hadde tidligere ett og samme batteri stående i bilen i 23 år! Fabrikatet var Fram og fabrikken ble nedlagt i 1970.

Vei batteriet før du handler

Men er det en fordel å benytte regulatoren i båt? Med startbatteriet er det vanligvis ingen fare. Det er sjeldent det lades ut til et faretruende nivå. Med forbruksbatteriet stiller det seg annerledes. Det er gjenstand for stadig tapping og fylling og slites mye raskere. Hvor lenge det kan vare med optimal behandling skal jeg være forsiktig med å ha noen bestemt mening om, men jeg ville ikke bli forbauset om det er mulig å få det tøyret til 10 år. Hvilket batteri skal man kjøpe? Jeg vil ikke anbefale noe bestemt merke, men ta med deg en vekt når du handler. Vei batteriet og sammenlign med prisen - m.a.o. se på kiloprisen. Det er tross alt bly og syre du kjøper, og det finnes en del batterier på markedet i dag med etiketter man ikke har sett før, som virker mistenkelig lette. Holder man seg til anerkjente merker, tror jeg man kan være ganske trygg. De store produsentene har ikke råd til å tulle med kvaliteten.

Foto og intervjuer:

Monika Hammerschmidt Jacobsen

Redigert av:

Stein Viken

For info om regulatoren beskrevet i denne artikkelen, kontakt:

Powersupport, Fagerstrand, tlf. 64939089.

Andre fabrikanter er bl.a. fra:

Ladac Products AS, Asker, tlf. 66904010 og

Sleipner Motor AS, Fredrikstad, tlf. 69317740.

Ask & Co. Elektronikk tlf 66344893.



SANDPRODUKTER

Vi kan tilby sand til de fleste formål

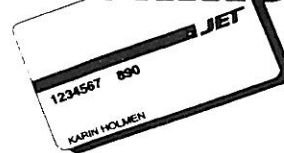
SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

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. Det 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 måneds kreditt på bensinkjøpet.

Alltid lavpris - Alltid åpen

Rang 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 ansørgifter kortet er gratis!

Navn: _____

Adresse: _____

Legg kupongen i en konvolutt og send til:
DuPont JET AS, POSTBOKS 284, 1332 HOVIK
*I de fakte kuponger er nummeret 67 53 66 32
GRØNT TELEFONNUMMER 800 32 020

JET
Prispresser'n!

SPIRALDEKK

DRAMMEN GUMMISERVICE AS

Tordenskiolds gt. 74 - 3044 Drammen

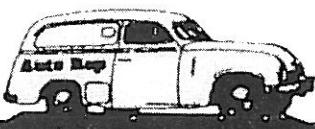
Telefon kontor: 32 83 36 63 - fabrikk: 33 05 89 85

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 Grindrudbakken - 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 bakkedopp med avkjøring til SIF-hytta - følg veien ca 1 km og ta da av til høyre.

Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

er: Per Langøy
Moreneveien 21
3058 SOLBERGMOEN
Tlf.: 32 87 14 63
E-post: per.langoy@bu.telia.no
Send inn stoff før 15. november 1998

