

motor

HISTORIKEREN



5 1983



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

motor

HISTORIKEREN

REDAKTØR
Ivar Engerud
Horgen,
3300 Hokksund

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193. (STRØMSØ)

3001 DRAMMEN

Bankgirokonto 7137 20 19934

Postgirokonto 3 75 09 24

MEDLEMSKONTINGENTEN 1983:

Hovedmedlem med avis.....90,-
Husstandsmedlem uten avis....20,-

STYRET

FORMANN: Jan-Ove Regstad, Konnerudgt. 105, 3000 Drammen
03-832133(priv), 03-870120 l.j.115(job)

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

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

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

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

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

Alt har sin ende - nå gjelder det min tid som redaktør for Motorhistorikeren som er over med dette nummeret. Jeg skal ikke si endelig, for det har vært en ganske artig jobb, men som sikkert alle leserne har merket er det "litt" upraktisk å ha en redaktør i Trondheim som knapt er innom ett medlemsmøte i året.

Mye "stoff" går tapt av den grunn, stoff som kanskje kunne være med på å gjøre avisa litt mer "personlig" for MHK og hjulpet den til å bli hva den skulle være - et bindeledd mellom medlemmene.

"Ungdomsrevolusjonen" på Generalforsamlingen førte mange nye krefter inn i styret, og nå overlates også "roret" i avisa til (enda) yngre krefter, i det Bent Bryhn overtar som redaktør fra nyttår. (Jeg føler meg ikke så gammel selv i dette gamet med mine 23 år.)

Til slutt vil jeg ønske det nye styret, og spesielt Bent, lykke til med utfordrende jobber for klubben, og samtidig takke alle som på forskjellige måter har hjulpet meg med avisarbeidet i løpet av de to årene jeg har vært redaktør!

Ivar

FORSIDEN viser denne gang Oddleifs "nye" Chrysler.

FORMANNEN HAR ORDET

Atter et årsmøte er tilbakelagt og Mads har trukket seg tilbake for godt. Han vil heretter nyte møtene nede i salen, etter hva jeg vil kalle en vel utført jobb som formann.

For de som ikke var tilstede ved generalforsamlingen kan jeg bekrefte at aldri tidligere har vi i NMK-DRAMMEN* hatt så store omveltninger i styret. Etter et tungrodd valg-møte, hvor det på ingen måte hersket noen politisk kamp for å sikre seg en plass i det nye styret, endte det opp med store og uventede forandringer.

Ungdommen har ikke helt overtatt alle styreplassene, noe jeg heller håper aldri vil skje. Dette med tanke tilbake til fjordårets styre med stor aldersforskjell, som fungerte meget godt. Det hadde vært en fordel om noen av oss hadde hatt litt lengre erfaring, men vi blir nok litt varmere i trøya etter som månedene går.

Styret har allerede flere ting å jobbe med, blant annet venter vi våre Danske venner til pinsen, med det forarbeide dette vil kreve.

Det er merkelig for meg å bli valgt til formann, etter kun 1 år som kasserer. Det er vel kun naturlig å ha sommerfugler i magen i en slik situasjon.

Jeg vil her tilslutt takke for tilliten, og si jeg vil gjøre mitt beste for at klubben vår skal gå nok et godt år imøte.

Motorhistorisk hilsen
Jan-Ove Regstad

* Det er vel MMK-Drammen du mener Jan-Ove ?!

Red
FORMANNEN SKYLDER PÅ KJERRINGA. (NESTFORMANNUS KOMM.)

ÅRSBERETNING 1982/83

Motorhistorisk Klubb-Drammen har i perioden oktober 1982-oktober 1983 hatt følgende styre og komitéer, valgt på generalforsamling tirsdag 5. oktober 1982.

Styret : Formann : Mads Jostad
Nestformann : Finn Torgersen
Sekretær : Jan Roger Sand Olsen
Kasserer : Jan Ove Regstad
Styremedlem 1: Asle Wang
Styremedlem 2: Jan Sandholt

Komitéer:

Løpskomité : Frode Holm (formann), Lasse Jakobsen, Per Rust.
Postmannskap:
Leif Pettersen, Rune Ludvigsen, Ståle Teigen,
Jan Erik Skau, Odd Bratterud.
Teknisk Komité : Ragnvald Ødegård (formann), Fridgeir Normann,
Tore Bjerke.
Festkomité : Jan Tore Woldstad m/frue (formann), Rolf V. Hansen,
Jan Erik Skau.
Arrangementskomité : Øivind Vikør (formann), Lasse Jakobsen, Erik Holde.
Materialforvalter : Erling Thorbeck.
Revisorer : Gustav Wilhelmsen (formann), Øivind Vikør.
Redaktør (ansatt) : Ivar Engerud.
Valgkomité : Alf Bryhn (formann), Finn Bryhn, Bjørn Kolsrud.

I perioden er det avholdt 10 medlemsmøter og 9 styremøter. Årsfesten ble i år avholdt på Eikerstua 12. februar.

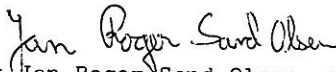
Vårsjekken ble avholdt hos NAF testestasjon tirsdag 10. mai. Fredag 20. mai dro 18 kjøretøyer fra vår klubb med ferjen fra Larvik for å delta på Nordjysk Vintage Motor Klubs fødselsdagsløp i pinsen. Bestemann fra vår klubb ble Rolf Thingvall i '32 Ford V-8 og Per S. Nielsen i motorsykelklassen på '26 Harley Davidson Drammenløpet gikk av stabelen 29. mai. 33 kjøretøyer stilte til start. Løpet gikk fra Esso, Park Servicesenter. Derfra rundt i Drammen over Fjell med mål på MIF-hytta. Vinner ble Bjarne "raet, Hillestad i '34 Chevrolet.

14. august ble Høstløpet avholdt. 32 kjøretøyer deltok. Løpet startet fra Elopak A/S, Vitbank og gikk videre i Lier, ut mot Røyken med målområde på Hørnestangen ved Jerdal. Vinner ble Jan Sandholt i Chevrolet '27.

Jubileumsboka i forbindelse med 10års jubileet er skrinlagt grunnet problemer med å få utgitt den.

Medlemstallet i 1983 er 155 pluss 7 familiemedlemmer.

Krokstadelva, 17. sept. 1983
Motorhistorisk Klubb-Drammen


for styret Jan Roger Sand Olsen, sekr.
sign.

Revidert regnskap for M.H.K.-Drammen v/genralforsamling 04.10.83.

<u>Inntekter</u>		<u>Utgifter</u>	
Lodd/Brussalg	4511.98	Utlodding	470.00
Kveldsspleis	3145.00	Kaker/Brus & kaffe	3220.45
Rekvistasalg	1578.00	Leie av lokale	1700.00
Reklame "boka"	4000.00	Kontorrekvisita	1065.20
Auksjon	822.00	Årsfesten	1231.50
Kontigent	7120.00	Porto avisa etc.	2280.50
Ref. trykkeriutgifter	200.00	Gaver	1712.00
Drammensløpet	886.90	Trykk "avisa"	2620.00
Fra Foliokonto	1000.00	Fors.camp.vogn	150.00
Lånt av kasserer	600.00	Møteutgifter LMK	140.00
Korrigerte bilag	600.00	Leie av postboks	50.00
Inkommet etter avslutning	1200.00	Korrigerte bilag	740.90
Beholdning 05.10.82	4182.57	Overført 19934	13022.90
		Gireringsgebyr	3.00
		Utestående	240.00
	29846.45		28646.45
		Balanse	1200.00
	29846.45		29846.45

Bankkonto D.N.C 7137.20.19934.

Kontigent	6900.00	Gaver	785.50
Fra "kassa"	13022.90	Vognmerker	4160.00
Annonse "boka"	4850.00	Red.honorar m/utg.	3531.40
Faktura "Isberg"	1000.00	Trykk avisa	3600.00
Høstløpet	390.00	LMK kontigent 83	1610.00
Lån Høstløpet	2000.00	Lån høstløpet	2000.00
Fra Foliokonto	6280.00	Til foliokonto	10000.00
Beholdning 05.10.82	14240.52	Tilbake kasserer	600.00
		Utestående	1180.00
	48683.42		27466.90
		Balanse	21216.52
	48683.42		48683.42

Beholdninger pr. 04.10.83

Postgiro 3 750924	1520.95
Postgiro 3 354586	1584.50
Postsparebanken	0.00
Kassebeholdning	1200.00
Foliokonto 7137.05.10096	1000.00
D.N.C. 7137.20.19934	21216.52
<u>Sum</u>	<u>26521.97</u>

Varebeholdning pr. 04.10.83.

Trøyer, vognmerker, flaggstenger, flagg, emaljemerker	7800.00
---	---------

Kasserer: Jan-Ove Regstad

Revisorer: Gustav Wilhelmsen
Øivind Vikør

MEDLEMSMØTE 6.9.83

Møtet åpnet til vanlig tid. To nye hadde funnet veien til Heimevernshuset.

Det var stor interesse for å planlegge en tur med buss til Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer.

Etter forespørsel fra formann Mads viste det seg at det ikke var noen misforståelser om Grenlandsrallyets påmelding, tidspunkt e.l. Det var med andre ord ikke noen stor interesse fra medlemmene om å delta.

Etter medlemmenes 10 min. ble det kaffe.

Deretter viste vårt medlem Karl Johan Haabet, som også er medlem av Lillehammer-klubben, lysbilder og fortalte en svært interessant historie om oppbygging, planlegging, henting av kjøretøyer og ferdigsetting av museet.

Deretter fortalte Olav Brennsund sin historie om import av gammelbil fra U.S.A. Han fortalte fra sin flytur over, kjøreturen på 3000 km med bilen til havnen og at bilen dessverre var brutt opp og div. ødelagt når han hentet bilen på havnen i Sverige.

Han fortalte videre om hva som skjedde ved fortolling etc. når bilen endelig var hjemme. Det var svært interessant å høre om import av gammelbil etter de nye reglene, og godt fortalt av Brennsund.

Møtet ble så hevet kl. 22.15.

sekr.

ÅRSMØTE 4. OKTOBER 1983

Mads åpnet sitt siste møte ved 19.30-tida. Fremmøte var helt elendig som det pleier å være på årsmøtet. Tre brev ble lest opp. Ett fra LMK angående forsikringsmøter og ett fra Automobilia som har startet salg av bilbøker etc. i Norge. Det tredje brevet var fra våre danske venner som ønsket å besøke oss i pinsen.

Mads luftet stemningen for å endre formatet på vår klubbavis.

Alf Bryhn nevnte merkostnadene ved å øke formatet. Konklusjonen var ingen spesielle ønsker om å endre formatet. Trykkmetoden vil dog bli revurdert. Det ble orientert om at jubileumsboka nå er skrinlagt. Frode Holm spurte om midler som var kommet inn til boka. Fra styrets side ble det orientert om at pengene primært skal leveres tilbake, men at dette selvsagt skal være opp til den enkelte sponsor hva de ønsker vi skal gjøre med dem.

Plakettene for Høstløpet ble så delt ut til de som var tilstede av Frode Holm.

Medlemmenes 10 minutter ble så avholdt.

Etter kaffen startet formann Mads generalforsamlingen. Per Løken ble valgt til møtedirigent.

1. Ingen innvendinger mot innkallelsen. Generalforsamlingen derved lovlig satt.
2. Sekretøren leste opp årsberetningen for 1982/83.
Alf Bryhn savnet at Asle Wang og Jan Ove Regstad deltok på LMK's møte. Årsberetningen ble så vedtatt.
3. Kasserer leste opp det reviderte regnskapet for 1982/83.
Alf Bryhn nevnte at eiendeler som f.eks. campingvogna burde stått i det reviderte regnskapet uten at disse måtte verdsettes. Det kommende styret bes listeføre alle klubbens eiendeler og vedlegge dette til årsberetning eller revidert regnskap for ettertiden.
Regnskapet ble deretter vedtatt.

4. Styret foreslo økt kontingent fra kr. 90,- til kr. 100,- fra 1. jan. 1984. Dette ble vedtatt av generalforsamlingen.

Før vi fortsatte på neste punkt ble vaktmester Winter overrakt en blomst av formann Mads for fin goodwill i året som gikk.

5. En innkommet sak til generalforsamlingen. Det var brev fra Alf Bryhn angående åpning av Drammensløpet for andre enn medlemmer. Alf redegjorde for dette. Etter en del diskusjon ble Alf Bryhns forslag vedtatt med stort flertall.

6. Valg.

Alf Bryhn gjennomgikk valgkomitéens forslag. De manglet kandidat til kasserer og 1. styremedlem. Valgkomitéens forslag ble klubbet inn. Finn Torgersen foreslo Martin Giljamse som kandidat til 1. styremedlem. Han godtok dette og ble enstemmig valgt. Kandidat til kasserer var det umulig å oppdrive. Det ble vedtatt at valgkomitéen fortsetter sitt arbeide, samt at styret selv prøver å skaffe seg en kasserer så fort som mulig. Dette gjøres uten ekstraordinær generalforsamling.

Styret og komitéer ble som følger:

STYRET:		FESTKOMITE:	
Formann	: Jan Ove Regstad	Formann	: Jan Tore Woldstad
Styreformann	: Asle Wang	Medlem	: Grete Woldstad
Skretær	: Erik Holde		: Martin Giljamse
Kasserer	: Per Erik Sandstad	ARRANGEMENTSKOMITE:	
Styremedlem 1	: Martin Giljamse	Formann	: Øivind Viker
Styremedlem 2	: Jan Sandholdt	Medlem	: Lasse Jakobsen
PSKOMITE:		MATERIALFORVALTER:	
Formann	: Per Rust		: Erling Thorbeck
Medlem	: Knud Mikkelsen	REVISORER:	
	: Erling Thorbeck	Formann	: Gustav Wilhelmsen
Styrmannskap	: Leif Pettersen	Medlem	: Øivind Viker
	: Frode Holm	VALGKOMITE:	
KNISK KOMITE:			
Formann	: Ragnvald Ødegård		: Mads Jostad
Medlem	: Fridgeir Normann		: Finn Torgersen
	: Tore Bjerke		: Jan Roger Sand Olsen
		REDAKTØR:	
			: Bent Bryhn (ansatt)

Per Løken erklærte så generalforsamlingen for hevet.

Formann Mads fikk så ordet og han kunne ikke huske en generalforsamling i klubbens historie hvor det hadde vært så vanskelig å finne kandidater til de forskjellige vervene. Han takket Alf Bryhn for jobben som formann i valgkomitéen og Per Løken for god jobb som møtedirigent. Han takket også de som hadde vært sammen med ham i styret og komitéer. Mads ønsket så det nye styret tillykke med neste år og overrakte klubb-klubben til den nye formann Jan Ove Regstad. Regstad takket for tilliten som ny formann og da det begynte å bli sent, ble møtet hevet.

Møtereferent og tidligere sekretær.

P.S. Takk for meg.

MEDELEMSMØTE 1/11-83.

Den nye formannen satte i gang møte ca kl. 19.30. Olav Helge, LMK og Ola Hegseth, Østlandet Forsikring hadde som annonsert, også funnet veien hit.

Det ble lest opp en busstur, arrangert av Tønsberg rutebiler, som gikk til Mercedesmuseet og til brødrene Schlumpf's berømte samlinger, men det var ikke aktuelt.

Busstur til Lillehammer ble tatt opp, og ca 15 skrev seg på liste. Olav Helge fikk ordet etter kaffepausen og nevnte litt om LMK's virkning. Så viste de lysbilder om fremgangsmåten da forsikringer blir tegnet. Så ble det medlemmenes 10-min.

Carl Henrik Størmer hadde med seg masse fine bøker fra sin nye butikk AUTOMOBILIA. Etter en liten pause igjen, ble det vist noen bilder om svindling og kopiering av gamle biler, og det ble diskutert frem og tilbake om forsikringen.

For de som er interessert i en sånn forsikring kan det ordnes i forbindelse med vårsjekken. Fra DT/BB fikk vi brev om at fotograferingen av bilene blir utsatt til våren.

Møtet ble avsluttet kl. 22.30.

Sekretær.

ANNONSER ANNONSER ANNONSER ANNONSER ANNONSER ANNONSER

Deler som ønskes kjøpt til min Essex Super Six 1927 (åpen 4dørs):
2 stk dekk 5.50x21, 4 stk hjulkopper, for- og baksete, styresnekke, ratt m/hornknapp, støtfanger bak, dynamo, bensintank, baklys m/holder, panserfeste (nærmest ruta), stang for feste av torpedo mot radiator ca 75 cm lang. 2 stk felgringer og holder for reservehjul, 2 stk cowl-lamper (diam. på glass ca 6 cm, dybde ca 5.5cm), venstre bakdør + begge dørlåsene til bakdørene), 2 stk retningsvisere, kalesje eventuelt bare stativ. Når det gjelder kalesjen og setene er jeg veldig interessert i å få låne tilsvarende for måltaking. Er også interessert i literatur om denne bilen og eventuelt andre deler.

Hvis interesse har jeg følgende deler som kan byttes i deler til min Essex: 1 stk A-Ford-felg 19" (som ny). Lysbryter til A-Ford. A-Ford girkasse, topplokk, komplett motorvifte, starter, V8: pakningsett, luftfilter 35-36mod, Banjoratt u/hornknapp, MG grill årgang ukjent. Bredde ca 70cm, høyde ca 37cm. Som nytt. Alle tre hjul og forgaffel til Tempo varemotorsykkel.

Hilsen Kåre Arvid Lund, Elveveien 58, 1435 Kråkstad.
Tel 02-487711 (8.00-15.00), 02-863114 (e. 17.00)

SELGES: 32 Ford Pick Up i deler. US-hytte og stepside ca kr. 15000.-
HENV.: Roar Arnegård, Svingen 4, 2006 Lovenstad.

28 Overland Whippet 4s Roadster m/s.sete. Bilen er restaurert, hydr. br. stag følger med samt masse deler.
HENV.: Harald Waagaard, 02-284861.

SELGES: 2 dekk 80% 32x6 med plåtehjul Ford Last 30/31. 2 hjul 5.50 5.50x18 Ford 32.
HENV.: Th. Andersen. 03-822267.

SELGES: Chevroletmotorer 4-sylindrede mod 1924 og 1928. Radiator og radiatorkappe, mellomaksel, kardan og forstilling til Chevrolet 1924.
HENV.: Arne Lyngås, Rosevn. 26, 3408 TRANBY. Tlf: 03-850634.

SELGES: Citroen 1938, 1500 kg's lastebil. Ikke rust, kjørbær. 2.60m plan, 4syl 11 Sport motor (som i personbilen), tvillinghjul.
Buick 41-47mod 8-sylindret motor pluss andre deler.
HENV.: Ove Stamstad, Kvartsgangen 3, 3600 Kongsberg.

Kan noen hjelpe meg med noe literatur i form av verkstedhåndbok, instruksjonsbok, brosjyrer o.l. om en originalbygd Oldsmobile lastebil 1936-mod, egenvekt 2.3 tonn.
HENV.: Erik Holde, Blektjernveien 4, 3000 Drammen.

Ønsker til Nimbus 1940: originalt horn, sidevognslykt.
HENV.: Jan-Ove Regstad, Konnerudgt. 105, 3000 Drammen.

1936 HUDSON EIGHT overveies solgt. Stor, flott modell med rekkeåtter. 129" akselavstand. Eneste kjente eksemplar i Skandinavia. Restaureringsobjekt.
HENV.: Asle Wang, Hans Tordsensgt. 6, 3000 Drammen. Tlf 03-818009(priv)

SELGES: DODGE 44 mod last 4t, bra, kr. 5000,-. Bedford 43 mod last 3/4t militær type, kr. 2500,-. COMMER 52 mod 700kg, bra (delvis restaurert) 85000km, kr. 5000,-. VOLVO 36 mod brannbil kr. 4500,-.
HENV.: Arild Karlsen, V. Kjennervei, 3420 Lierskogen, Tlf. 850931.

STEIB sidevogn til Nimbus m/understell byttes i sidevogn m/understell til BSA-M-20.
HENV.: Karl-Johan Haabeth, 3490 Klokkearstua. Tlf 03-797822(jobb)
03-797980(priv)

SØKER etter deler eller kompl. Ariel motorsykel 1939-1947 model. Alt har interesse.
HENV.: Martin Giljamse, 3320 Vestfossen. Tlf. 03-750711.

Til NSU Prinz III 1958 selges: motor med girkasse, bakaksel, forstilling, styresnekke, speedometer og 7 hjul (sommer og vinter)
HENV.: Frank U. Jensen, Lønnerudvn. 27, 3030 Konnerud. Tlf. 03-884616.

SELGES: 36 Ford V8 4-dørs deluxe rest.obj., ubet.rust, 99.5% kompl., ny fornikling, nye deler fra USA + 1/8 delebil.
Ford Prefect ca. 1949 godt obj. selges kr. 2500,-.
HENV.: Bent Bryhn, Andreas Nygårdsvei 9, 3600 Kongsberg. Tlf. 03-739539.

SELGES: ISO RIVOLTA ca.1965 u/papirer (ufortollet) m/mye rust. Karosseriet er designet av Bertone og er håndlaget, motor og gearkasse er fra Chevrolet Corvette. Dette ble den levert med fra fabrikken i Italia.
HENV.: Alf Bryhn, Spikkestadvn. 107, 3430 Spikkestad.
Tlf. 02-855347 (e. kl. 16.00)

Medlemskontingenten!

Nok et år ebber ubønnhørlig ut, og i og med dette faktum er det kanskje på sin plass å minne om medlemskontingenten for 1984 som skal betales om kort tid. Kontingenten for 1984 er 100,-, som inkluderer fem utgaver av Motorhistorikeren. Vennligst benytt vedlagte innbetalingsblankett, så slipper du noe avbrekk i utsendelsen av avisa!

HÖSTLÖPET '83

Vi møttes til start ved Elopaks anlegg på Vitbank i Lier. Her var det noen ukjente biler å se. En helt nyrøstaurert Chevrolet 38 eid av Tore Gustavsen, Hyggen. Flott arbeid og en nydelig vogn var det blitt. Videre Bjørn S. Nilsens 33 mod. MG som nå halvveis var kjøpt av Knut Horgen, Hokksund. Videre besøkte følgende ukjente biler starten: En Bentley, en Healey på engelske skilter, samt en gammel Chevrolet lastebil.

Fra starten gikk ferden via Lierkroa til første post på Gullaug. Her skulle deltagerne vite fornavnene på herrene Opel, Citroen og Singer. Så kjørte vi videre til Spikkestad, hvor vi fant post nr. 2 på Elopaks område. Her fikk vi to spørsmål. Det første var hvor mange 2 ltr. melkekartonger Elopak produserte

pr. time. Det andre var hvor mange Ah et 6 V folkevognbatteri var på. Fra Elopak var ikke turen lang til Spikkestad ungdomsskole, hvor post

nr. 3 var. Her ble bremselys og baklys sjekket, samt om vi visste lufttrykket i venstre bakhjul.



Vi kjørte så via Hyggen mot Gjerdal, hvor post 4 samt målområde var på Hærnes-tangen. Posten gikk ut på å tippe avstanden mellom to utedøer, samt treffe en jernstang med 3 stk. hestesko. Så fikk vi vist en tingest som vi skulle gjette hva var.

Det viste seg å være en klype til å sette på nesa til oksen, noe undertegnede ikke hadde aning om. Vi måtte også ha løst en gåte som vi fikk utlevert ved start.

Etter hvert som vi kom til mål var det å ta fram matpakke og slappe av i det fine været, mens vi ventet på premieutdelingen. Alt i alt et meget vellykket arrangement uten kødannelse på postene, om enn noe kort løype. Arrangementet kolliderte dessverre med dag og løype for Drammensfjorden rundt. Og selv om alt gikk bra denne gangen, bør en vel prøve å unngå dette.

Sekr.

BILDER:

Motsatt side:

Øverst Tore Gustav-
sens velrestaureerte
1938 Chevrolet.

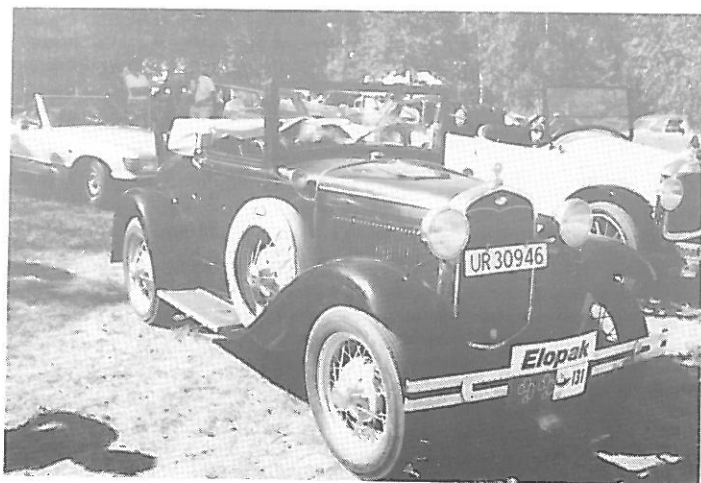
Nederst Knut Horgens
1933 MG.

Denne side:

Øverst Jan Lyngås'
1927 Chevrolet Tou-
ring.

Nederst Erling Har-
aldstads 1931 Ford A.

(Foto: Finn Torgersen)



Höstlöpet 1983

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1. Jan Sandholt, Krokstadelva | 1927 Chevrolet Touring |
| 2. Toralf Andersen, Drammen | 1939 Mercedes Cabriolet |
| 3. Finn Torgersen, Krokstadelva | 1925 Locomobile Jr. 8 |
| 4. Svein Burvald, Spikkestad | 1930 Franklin Sedan |
| 5. Erik Holde, Drammen | 1937 Ford Eifel Cab. Coach |
| 6. Asle Wang, Drammen | 1931 Ford A Town Sedan
HD |
| 7. Andreas S. Larrsen, Holmestrand | 1934 Plymouth Sedan De Luxe |
| 8. Alf Bryhn, Spikkestad | 1931 Ford A De Luxe Delivery |
| 9. Martin Giljamse, Vestfossen | 1938 Zundapp |
| 10. Gunnolf Larsen, Mjøndalen | 1938 BSA |
| 11. Harry Stensrud, Mjøndalen | 1940 Nimbus |
| 12. Jan-Ove Regstad, Drammen | 1927 Buick Sport Touring |
| 13. Gunnar Kristiansen, Mjøndalen | 1948 Oldsmobile C98 |
| 14. Erland Bryhn, Kolsås | 1929 Buick Touring
Mercedes Cab. |
| 15. Arild T. Karlsen, Lierskogen | 1949 Nimbus |
| 16. Olav Brennsund, Oslo | 1933 MG |
| 17. Søren E. Thygesen, Slemmestad | 1936 Buick Eight |
| 18. Knut H. Horgen, Hokksund | 1931 Ford A Town Sedan |
| 19. Fridgeir Normann, Drammen | 1933 Essex Terraplane |
| 20. Jan Roger Sand Olsen, Krokstadelva | 1934 Nash |
| 21. Finn Bryhn, Spikkestad | 1938 Chevrolet Master |
| 22. Bjørn Themte, Mjøndalen | 1928 Chrysler Touring |
| 23. Tore Gustavsen, Hyggen | 1927 Chevrolet Touring |
| 24. Oddleif Kvålseth, Drammen | 1931 Ford A Convertible |
| 25. Arne Lyngås, Tranby | 1927 Buick Master Touring |
| 26. Erling Haraldstad, Tolvsrød | 1920 Hupmobile Touring |
| 27. Rolf Olsen, Krokstadelva | |
| 28. Tore Woldstad, Hokksund | |

Automobilias

BOOK-SHOP

LILLEBA OG CARL HENRIK STØRMER.

Asgerds vei 20 - 1454 Hellvik i B., Tlf. 02/91 1903.

Vi har lenge savnet en motorbokhandel i Norge. Et sted der du finner hele utvalget av bil- og motorsykelbøker på lager i Norge - og til fornuftig pris.

Oppmuntret av gode venner i Stockholm, Gunn og Bjørn-Eric Lindh i Margie Bookshop har vi nå gått i gang. For Lilleba er dette ikke minst det hun har vært på jakt etter som kombinasjon med sekretærvervet i NVK. Vi blir nok ikke rike, men vi kommer til å få det morsomt !

Vi har tatt hjem ca 1,5 tonn med bøker, på tilhenger etter familiens Graham 1931 i sommer, i første omgang fra England. Mere blir sendt etter i container.

Foreløpig skal vi drive postordre, med et utstillingsvindu i Oslo, i Rådhusgt. 32 (kommer snart). Vi vil heller holde rimelige priser enn å ha et fornemt lokale.

Vi samarbeider med én av verdens største motorbokhandlere, ALBION SCOTT Ltd., i London og med Margie Book-shop i Stockholm, men importerer også fra Motorbooks International (Classic Motorbooks) i U.S.A. Vi har det meste på lager, og det vi er utsolgt på skaffes på meget kort tid fra flere lagre i Europa.

Vi ønsker å yte god service, og vil gjerne at du kontakter oss. Ringer du til oss mens vi er ute overtar en automatisk telefonsvarer som tar opp beskjeder på inntil 3 minutter.

SKRIV ETTER KATALOG ! Legg ved kr. 10,- , gjerne i frimerker, og katalogen kommer i posten, og omhandler så å si alt som finnes av bøker på det internasjonale marked.

JA ! send meg Automobilias Motobooks-katalog. Jeg vedlegger kr. 10/ sender i postanv.

Navn:.....Postadresse:.....

Grenlandsrallyet

Grenlands-klubben fyllte 15 år i sommer og arrangerte i den anledning et jubileumsløp i Skiensdistriktet 6. august. Deltagelsen var stor i det bortimot 70 biler stilte til start, og for undertegnede betød det et møte med nesten bare ukjente vogner. Dessverre kom innbydelsen for sent til å kunne gjengis i juninummeret, så fra MHK stilte beklageligvis kun tre kjøretøyer: Rolf Thingwall med sin 1932 Ford V-8, Gunnar Kjemperud med 1933 Dodge og Oddleif Kvålseth med sin nyrestaurerte 1928 Chrysler.



Neste år bør vi kanskje sende rundt et enkelt rundskriv hvor vi får med de siste innbydelsene til sommerens løp?

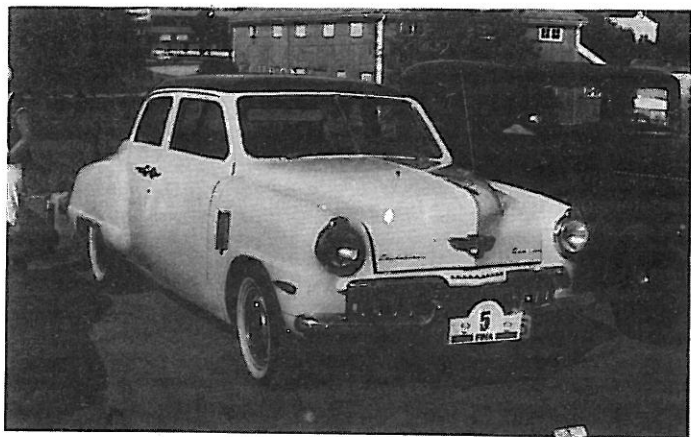
I.E.

Bildene viser:

Øverst: 1929 Dodge.

I midten: 1928 Plymouth Roadster.

Nederst: 1948 Studebaker.



Råd om sandblåsing

I denne artikkelen vil jeg gjerne komme med noen av de erfaringene jeg gjorde da jeg i 1970 sandblåste min nå restaurerte bil. Såvel understell som samtlige karroserideler ble sandblåst, og med utmerket resultat. En hører til stadighet om dårlige erfaringer blant eiere av gamle biler, når det gjelder resultatet etter sandblåsing. Deformerte dører og pansere er gjerne av ting en har vært uheldig med.

Det er sikkert mange som er usikre på til hvem en bør sende deler som skal sandblåses. En som gjør en god jobb uten å få deformeringer. Til dette vil jeg anbefale å ta kontakt med firmaer som har erfaring med å sandblåse møbler. Disse firmaer har erfaring med å blåse gjenstander som faktisk er mer ømtålige enn gamle karroserideler. Når karroserideler skal leveres til blåsing, må vedkommende som skal utføre jobben få beskjed om at det må blåses med forsiktighet (lavt trykk og fin sand må brukes) slik at deformering unngås. Gjør gjerne avtale om at en selv kan være tilstede og kan kontrollere etter hvert som det blåses.

Hvordan blåse for å få et godt resultat ?

Når en skal begynne blåsing, må trykket fra kompressoren stilles på ca. 3-5 kg, alt etter hva en blåser: lavt trykk gir mest skånsom behandling. Dyseåpningen har ikke så stor betydning for resultatet av blåsing, men ved å bruke liten dyse kan en klare seg med mindre luft. Dyseåpningen bør ligge på 4-6 mm.

Hvis en skal blåse for eks. et panser, må sandstrålen føres på skrå mot flaten slik at slaget ikke blir så kraftig. Sanden som skal brukes til karoseri-blåsing må være av fineste type (samme slag som brukes til møbelblåsing). Til å blåse under-stellet kan det benyttes noe grovve sand og større trykk, men husk at grov sand gir mer ru overflate. Jeg vil anbefale sand i gradering 0-0,5 mm til karoseri-blåsing, og 0-1 mm til understell. Det kan selvfølgelig brukes fineste type sand til all blåsing på bilen. Stålsand må ikke brukes til bilblåsing. Min erfaring er at praktisk talt alt kan blåses. Men husk at vindusruter må tas ut eller tildekkes godt, mens derimot gummi ikke tar skade av sandblåsing. Motor og girkasse kan sandblåses før demontering, men husk at hvis slike ting ikke skal demonteres må de heller ikke sandblåses, for da kan det oppstå store skader, for sandstøvet har trukket inn på de mest utenkelige steder, og vil virke som slipe pasta ved kjøring. Husk å demontere og rense motor og gearkasse grundig etter blåsing.

Demonter alt som skal demonteres av karroserideler før sandblåsing. Sveise-arbeidet bør etter min mening gjøres etter sandblåsing, for da kommer rustskadene bedre til syne.

Rens understellet der hvor det er fett og olje før blåsing, for da vil blåsing gå raskere.

BEHANDLING AV STÅL ETTER SANDBLÅSING.

Når sandblåsing er utført og alle sandrester og støv er fjernet fra stålet er det en fordel å grunne så fort som mulig. Sandblåste flater rustet meget fort, spesielt ved stor luftfuktighet.

Det er i handelen en spesiell grunning for sandblåste flater, som skal påføres i tynne lag. Eks. (Jotuns Etspreimer) andre malingsprodusenter har tilsvarende produkter. Grunningen som er spesielt beregnet for sandblåste flater må kun brukes der og ikke på plater med rust eller gamle malingsrester. Det er bare i et par tilfeller jeg kan tenke meg grunning ikke må påføres, og det er der hvor tinnfylling skal benyttes, samt deler som skal fornikles. Det blir også hevdet at flater som skal

tinn-fylles må slipes til blankt stål, også der hvor det er sandblåst for å få tinnet til å feste seg best mulig til stålet. Ubehandlede sandblåste deler er vanskelig å få rengjort hvis olje og fett kommer på, og kan senere resultere i "bom" i lakken. Det er derfor viktig og få på Etspreimer på alle deler eller flater hurtigst mulig. Der man ser sveising er nødvendig, benyttes maskeringstape for å beskytte selve "såret".

En plate som er grunnet med etspreimer kan rettes ut kald, uten at grunningsen sprekker og faller av. Skal en sveise eller skjære vil grunningsen selvfølgelig brennes av der hvor flammen står på, men grunningsen vil ikke koke opp langt bortover fra oppvarmingsstedet. Sparkel må ikke påføres rett på preimeren, men påfør vanlig grunning først.

Hva slags grunning, sparkel og lakk som bør benyttes kan det være mange meninger om, men ved å kon' kte firmaer som leveres bil-lakker er det sikkert mange gode råd og

T. Woldstad.

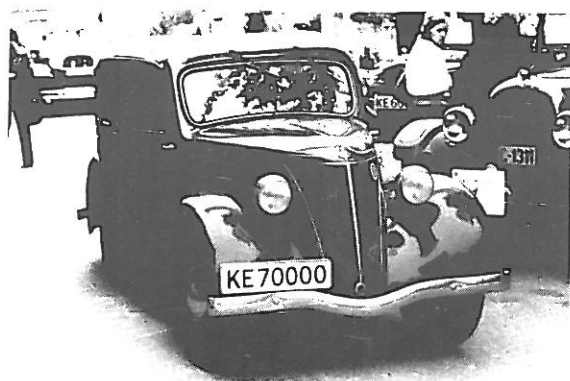
STAFETTEN: 1937 FORD EIFEL CABRIO COACH, ERIK HOLDE.

Denne Forden sto avertert i Motorhistorikeren i 1979. Tore Ødegård som jeg kjente litt til, kom med annonsen om denne bilen til meg. Forden sto i Oslo og var fint holdt. Siste turen på veien var i 1965, og siden da hadde bilen stått oppjekket i en garasje. Kilometerstanden var da bare 55400 km, så sliten var den ikke. Da jeg fikk den hjem, startet jeg den opp og prøvde den litt, før jeg begynte å restaurere den.

Rammen og litt av karosseriet er sandblåst. Forstillingen er også original, men bremsene var nyoverhalte da den ble satt bort. Tross noen skader på venstre fordør, har jeg beholdt den original innvendig. Det som manglet på bilen var panserfiguren, som var blitt skjært av, da den hadde vært innom et bilverksted i 1952, men da jeg ble kjent med en som

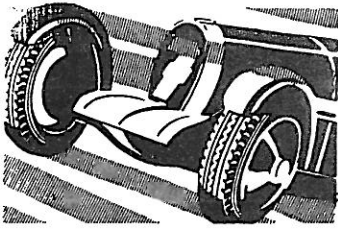
hadde den øvre delen til figuren fikk jeg laget en ny figur.

Det har bare vært en eier på Forden før meg. Bilen ble ikke brukt under krigen, for da sto bilen murt inne i kjelleren på det huset de bodde i, og bra var det!



Stafetten går da til vår nye formann Jan-Ove Regstad.

Hilsen
Erik Holde.



Norges Grand Prix



150 km. på isbane tilbaketil av WIDENGREN på Alfa-Romeo og Englebert gummi, med en gjennomsnittsfart av 114 km. i timen.

Det norske vinter-Grand Prix foregikk i 1934 på Mjøsa, hvor isen lå 40 cm. tykk. Den utenlandske kontingent fra såvel Sverige som Tyskland og England sammen med Norges beste hadde skapt en voldsom interesse for dette løp. Fra alle landets kanter strømmet tilskuere til og det var opsatt flere ekstratog for anledningen. Den 10 km. lange bane som hadde en rett langside, mens den annen dannet to store sløifer, var i perfekt stand. Arrangørene, **Kongelig Norsk Automobilklub**, hadde således på forhånd sikret dette løps suksess.

Etpar varmegrader gjorde isen bløt, og det var delte meninger om de mest effektive ispigger – lange spisse, eller korte brede? Det skulde vise sig at spørsmålet ispigger for manges vedkommende blev avgjørende som følge av den store påkjenning disse var utsatt for i de krappe kurver, hvor bremsene var i stadig virksomhet. Som bevis herfor kan nevnes at det etter løpet lå strødd pigger over hele banen. Mange har utvilsomt lært av dette løp at det gjelder å ha piggdekkene i orden.

Programmet bestod av tre løp, for motorsykler, sportsvogner og for racervogner. I motorsykkelklassen startet 15 deltagere, som med et øredøvende brak satte avsted med den største fart maskinene kunde prestere. Allerede etter 1ste runde lå syklene temmelig spredt og man savnet flere numre som

hadde måttet gå ut på grunn av motorstopp eller vanskeligheter med piggdekkene. De seirende deltagere som fikk anledning til å vise sin glimrende svingteknikk, blev varmt hyldet av det begeistrede publikum. Gunnar Kalén på Husquarna seiret i klasse over 500 kcm. og Reidar H. Jensen i klasse over 350 kcm. likeledes på Husquarna.

Sportsklassen blev vunnet av Arvid Johansen på Ford efter et vel beregnet løp.

I racerklassen stillet 3 Alfa-Romeo- og 3 Bugattivogner til start – det største heat som nogen gang har startet i denne klasse i Norge. Widengren på Alfa-Romeo kom først avsted. Efter første runde var rekkefølgen Widengren, Bjørnstad, Sundstedt, Isberg. Tyskeren Pietsch blev forsinket av motorstopp allerede i første sving, men kom i gang igjen og leverte nogen runder med enestående fart. På langsiden var denne oppe i nærmere 200 km. i timen. Han fikk imidlertid igjen en skade og måtte gi op.

Mens de øvrige deltagere hadde mere eller mindre kluss med sine vogner, – således måtte både Bjørnstad og Sundstedt bryte løpet – fullførte Widengren uten det minste uhell og vant en sikker førsteplass uten nogen gang å være truet. Annemann blev J. E. Isberg på Bugatti, som tross flere avbrytelser fullførte efter et energisk løp.

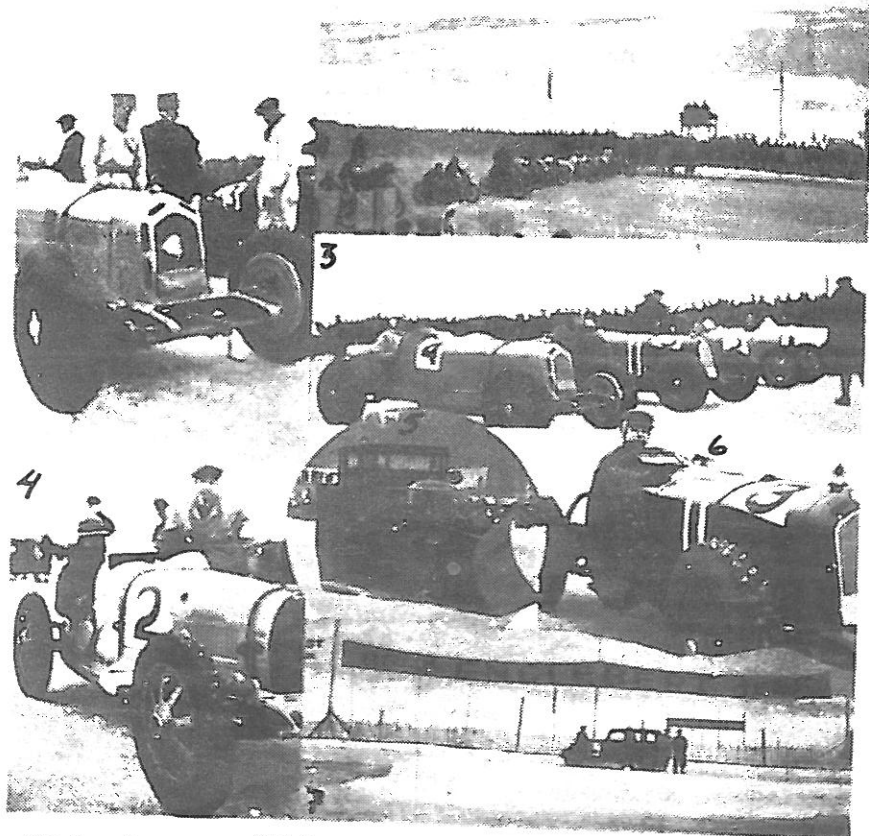
Begge de seirende vogner var monteret på Englebert – selvfølgelig.

Norges Grand Prix

LILLEHAMMER

1

2



1. Seierherren Widengren
2. Motorsyklene starter
3. Racermaskinene ferdig til start.
4. J.E. Isberg nummer 2.
5. Sneplogen i arbeide
6. Bjørnstad som måtte gi op.
7. Engleberts reklame.

(Artiklen er hentet fra en reklamebrosjyre for Englebert dekk fra 1934 som vi har fått låne av Halvdan Prøsch.)

SANDVIGEN SUNDVOLDEN

Lørdag 3. september var det igjen duket for Sandvigen-Sundvolden, i år for 28. gang, og tradisjonen tro opprant dagen med et utrivelig regnvær. Et regnvær som nok reduserte deltagerantallet en god del, spesielt blant de deltagerne som hadde litt vei til start.

Da vi kom fram til Frogner Stadion hadde imidlertid været letnet betraktlig og de første solglimtene var ikke langt unna. En del regnskyll ble det allikevel underveis til Hønefoss, men de fleste så ut til å ta været med forholdsvis godt humør.

Også i år var antallet påmeldte høyt, 128 stykker, og av disse var vel omkring 25 "nye" (i hvert fall for undertegnede). Eldste deltagere var Halvdan Prøsch's 1911 Ford T og NEMs 1911 Opel, og den nyeste var en 1950 Citroen B11 tilhørende Tore Finsrud, Oslo. Blant debutantene var det mye fint å se, og at restaureringsstandarden begynner å bli meget bra jevnt over er det ingen tvil om. Eldste debuterende kjøretøy var en 1919 REO Touring tilhørende Tore Patrickson, en meget pent restaurert og trivelig vogn lakkert i en kledelig lys kremgul farge. Essex har det aldri vært for

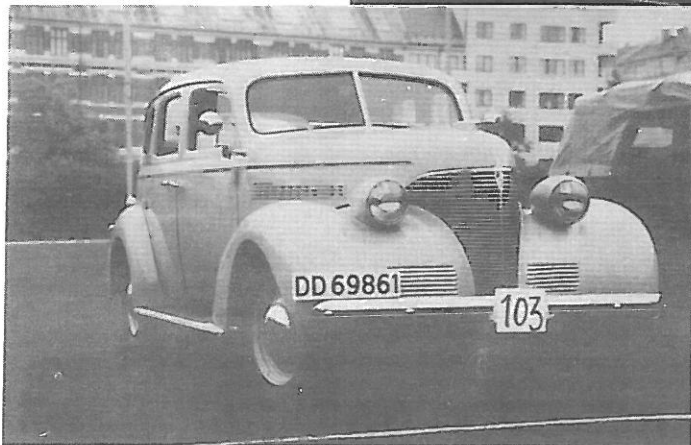
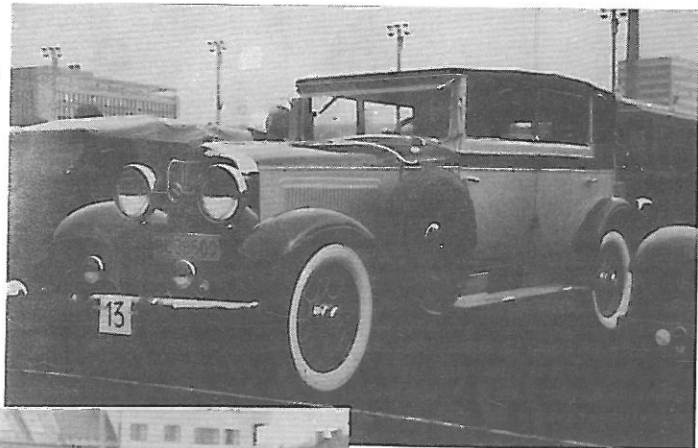
mange av, men i år dukket det opp et par nye, en 1929 og en 1931 som holdt Finn Bryhns 1933 med selskap.

Commercial's er alltid artige, og i år så vi en 1935 Opel lastebil og en 1926 Ford T varebil for første gang. Blandt de andre debutantene merket vi oss også et par Rolls Royce, en nyimportert 1930-modell på engelske skilter samt en 1932-modell.



Videre 1926 Austin Seven, 1929 Horch, 1931 Adler, 1934 Morgan, 1929, 1939 og 1950 Citroen, 1937 TWN (mc), 1939 Gnome&Rhone (mc), 1938 DKW, 1939 Lancia, 1924 og 1926 Ford T, noen A-modeller, diverse Buick-er og Chevrolet-er, 1937 Oldsmobile, 1930 Studebaker og 1929 Packard.

Jvar



Bildene viser:
 Øverst motstående side:
 Marie Sandvolds Ford T
 speiler seg i en søledam.
 Under til venstre ser vi
 Concours D'elegance-vin-
 nerne, Patricksons i sin
 1919 REO Touring.
 Over Johnny Paulsens
 1929 Horch.
 Til venstre en 1939 Chev-
 rolet tilhørende Steinar
 Grønvold, Oslo.

**Vi har filial
 i Oslo også**



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

Den norske Creditbank

DnC

Norges eldste busselskap, Aarøe Automobilselskap i Molde feiret i år sitt 75 års jubileum. Norge Rundt hadde også viet begivenheten oppmerksomhet og viste en reportasje i juli hvor vi fikk se deres første buss, en 1908 Unic i drift. Bilen hadde også Norges første kvinnelige bussjåfør, og hun lever fortsatt i beste velgående og pratet livlig om bilmerker som Rex Simplex og Stoewer!

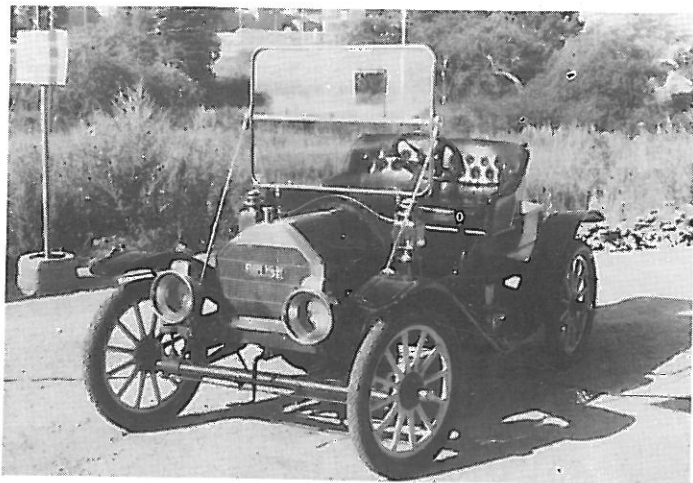
Unic'en er til daglig å skue på Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer. (Se bildet.)



På samme museum finner du også vogna på bildet til venstre, en 1907 Piccolo som tidligere har tilhørt Axel Helgeland i Drammen. Bilen har en to-sylindret motor, og totalvekten er ikke mer enn 470 kg. I 1912 skiftet firmaet navn til Apollo-Werke AG, før produksjonen opphørte i 1926. Det ble importert både Piccolo og Apollo hit til lands, og fortsatt finnes det bevart minst to vogner eldre enn 1910 av hvert merke.

Fortsatt er det mye til salg; her noen eksempler fra NVK-rundskrivet i oktober: 1929 Chevrolet Pickup, 1931 Dodge, 1938 Standard Nine, 1955 Ford Consul, 1912 Brasier, 1923 Ford, 1922 Star, 1951 Opel Kaptein, 1937 Packard og 1951 Mercury. Dette var alle forholdsvis komplette biler, så er du ute etter restaureringsobjekt, så kan kanskje NVK-rundskrivene være et bra utgangspunkt for jakten på "drømmebilen" - annonsespaltene her i bladet er jo ikke akkurat noe livlig forum for tiden!

Vi tar med enda en ekte veteran denne gang - de er jo ikke så ofte å se på veiene - og dette eksemplaret tror vi er et nytt bekjentskap for de fleste leserne. Det dreier seg nærmere bestemt om en ca 1910(?) Brush som sto ved starten på Grenlandsrallyet, hvor dette bildet er tatt. Uten å ta munnen for full tror vi bestemt at dette eksemplaret er kommet til Norge i løpet av de seinere årene ved import, så det går da noe den "rette" veien også!



MOTORHISTORISK KLUBB, DRAMMEN INNBYR TIL ÅRSFEST 18/2-84

Årsfesten er også denne gang lagt til "Eikerstua" nord for Drammen mot Hokksund lørdag 18. februar kl. 18.30

Det vil bli servert treretters middag med öl/mineralvann og kaffe, hvoretter Asle Halvorsen spiller opp til dans, så stemningen skulle være sikret.

Pris pr. kuvert kr. 170,-

Bindende påmelding med forskuddsbetaling til

Jan Tore Woldstad,
Loesmoen, 3300 Hokksund

snarest - og senest 25/1-1984.

Det vil bli satt opp buss fra Lierskogen som følger denne ruten: Amtmannssvingen 17.30 - Pölseboden, Konnerudgt 17.45 - Möbelforretningene, Mjøndalen 18.05 - Finn Torgersen, Krokstadelva 18.15.

På Eikerstua finnes det også muligheter for overnatting, men det må eventuelt ordnes av den enkelte med Eikerstua, tlf. 03-751830. Priseks.: Dobbeltrum fra kr. 175,-

Ta gjerne med venner og bekjente for å få opp antallet.
Velkommen til en hyggelig fest i hyggelige lokaler!

MHK-DRAMMEN
Festkomiteen

JEG VIL KJÖPE motorsykkel fra krigen og en '61-64 Ford Consul Classic 315.

HENV.: Asle Wang, Hans Tordsensgt.6, 3000 Drammen. Tlf. 03-818009.

PÅ DENNE SIDEN SKULLE
MORGENAVISEN

fremtiden

HATT EN ANNONSE.

SIDEN DE IKKE HAR UTARBEIDET NOEN
ORIGINAL ENNÅ, FÅR VI IMPROVISERE LITT.

DETTE ER SPENNENDE Å LESE !

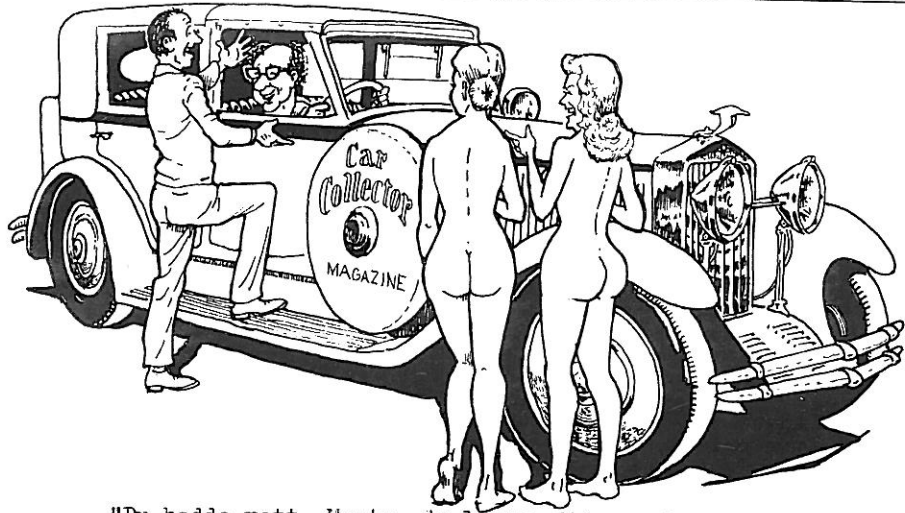
Alle er sikkert enige i at det ofte har vært så som så med trykk-kvalitet o.l. på avisa vår. Nå skal vi legge oss i sølan for å bedre på disse forhold. FREMTIDEN har lovt å hjelpe oss med å høyne billedkvaliteten og ny trykker er rekruttert fra salen. Så nå skal vi kunne lese teksten og se hva som er avbildet. For å lage et ytterligere bedre ånisverk har vi i styret vurdert å gå tilbake til A4-format og kanskje en gang i tiden få et mer lukseriøst papir. Men - og det er et stort MEN - dette koster penger. Derfor må vi ha annonsører til avisa for å makte oppgaven. Og hvis alle medlemmene tenker at "det kan ikke jeg hjelpe til med", så drister jeg meg til å påstå at mange blant oss juger for seg selv. En hel del av medlemmene kan sikkert skaffe en annonsør. Og husk: Det må ikke på død og liv være store annonser. Alle monner drar (sa musa og pissa i havet). Dermed er lite sagt med mange ord: HJELP OSS TIL Å LAGE EN AVIS VI KAN SKRYTE AV. Den som skaffer den største annonsøren premieres med en weekend med Leif Hagen og Gro Harlem Brundtland på Grønland. Til slutt vil jeg nevne at heller ikke vår nye redaktør har antipati overfor stoff fra det "menige" medlem.

Aske



Redaksjonen ønsker herved medlemmene i MHK-Drammen - samt avisens øvrige forbindelser - alt godt i julehelgen og i det kommende år!

God jul og godt nytt år!



"Du hadde rett, Marta, de legger ikke merke til oss!"

Takk for meg

Ivar



DODGE BROTHERS BUSINESS SEDAN

There is really nothing surprising in the thing Dodge Brothers have done.

They have simply applied to closed car design the same independent common sense which has characterized their methods from the start.

They have made the most practical car in theory the most practical car in fact.

To all-year protection they have added everyday usefulness and all-road sturdiness.

In order to accomplish this, they have been willing, as manufacturers, to pioneer boldly and without regard for precedent.

It was found advisable, for instance, to cut the use of wood to a minimum, and create the main body structure entirely of steel. Greater strength at less cost has

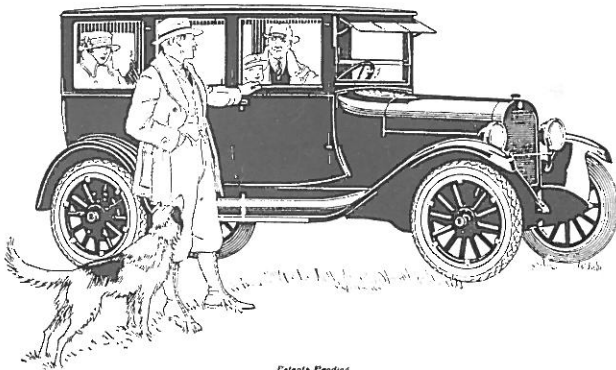
been the result. And a steel surface on which Dodge Brothers permanent lustrous enamel can be baked.

It was further felt that, without in any way impairing the refinement of the interior, its roominess could be made available for greater service.

Consequently, the back seat furnishings were designed as separate, detachable units—seat, cushions, seat frame, foot rest and all. Their removal instantly converts the rear section into a steel-walled compartment with sixty-four cubic feet of loading space.

Dodge Brothers boldness has been justified by results. From the day the Business Sedan was announced, they have never been able to build a sufficient number of cars to meet the growing demand.

The price is \$1195 f. o. b. Detroit



Patents Pending

