

MOTORHISTORIKEREN



NR. 5 - DESEMBER 1997 - 26. ÅRGANG



ORGAN FOR

Motorhistorisk klubb - Drammen



Jubileumsåret er her, og vi feirer 25 år.

Til tross for det står det 26. årgang på forsiden av dette blad. Det har vært forklart før, men jeg skal nevne det igjen for eventuelle nye lesere, eller for dere som har glemt det:

Vår klubbavis utkom første gang i november 1972 som første årgang. Riktig nok het den **GAMMELBILPOSTEN** de fem første årene. Det første nummer av **MOTORHISTORIKEREN** utkom ved årsskiftet 76/77.

Øivind Langeland var den som dro det hele i gang, og som gjorde et enestående arbeid de første årene.

Motorhistorikeren utkommer med fem nummer i året.

Redaktører i 1997 er:

- Christian Christensen, februar.
- Arnt-Ivar Lund, april.
- Ivar Engerud, juni.
- Per-Erik Carlson, september.
- Steinar Ludvigsen / Tor-Stein Hella, desember.

Forside maleri av: Roy Nockold.
Gunnar Fadum og Per Malling
seier i Rally Monte Carlo 1955.
Bil: Sunbeam Talbot.

Redaktør av dette nummer har vært:

Steinar Ludvigsen og Tor-Stein Hella.

Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972 Tilsluttet 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:

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

Kasserer:

Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

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

UTVALG:

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

Formann i teknisk/forsikrings -komite:

Fridgeir Normann
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 18 01 32 82 15 80

Formann i løpskomite:

Tom Laugerud
Vendelborgg. 3, 3300 HOKKSUND
Tlf. 32 75 26 76

Arrangements-, utstillings- og markedskomité:

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:

Tom Becker (1 tur)

Festkomite:

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

Materialforvalter:

Frode Holm 928 33 995

Formannen har ordet:



På årets Generalforsamling ble jeg valgt til formann for klubben. Jeg vil takke for den tilliten dere med dette viser meg, og jeg lover etter beste evne å ivareta denne. Som nyvalgt formann er det en del å sette seg inn i av gamle avtaler og oppfølging av disse, og med å videreføre driften av klubben.

En av oppgavene er å koordinere styret og finne en felles plattform vi kan jobbe videre fra. Det er alltid vanskelig å overta verv etter et styre som har samarbeidet om driften i flere år og lykkes bra med det. Klubben har pr.dags dato 293 medlemmer, men dessverre uteblir de fleste fra møtene våre. Vi har helt sikkert mange felles interesser vedrørende gammelbil, alt fra restaurering til bruk og bruksområder. For at vi

skal fortsette som en livskraftig klubb også i framtiden, tror jeg at det er viktig å få aktivisert flere av dere enn det er i dag. Derfor er det viktig at dere kommer på møtene og tar opp ting dere er opptatt av, slik at vi kanskje kan få til temakvelder, treff, foredragsholdere, bedriftsbesøk etc., eller at dere har ideer om hvordan vi kan lage nye og spennende løp som kan være interessante for alle oss med gammel bil langt inne i sjela. For øvrig vil jeg avslutningsvis få ønske dere en fredelig og god jul og et riktig godt nytt år.

Hilsen
Steinar Ludvigsen

TIL ALLE MEDLEMMER

Etter sigende er det opptil flere av dere som ikke har betalt kontigent for 1997. Spesielt ergerlig er det for dere som har LMK-forsikring. Er dere klar over at i prinsippet er ikke forsikringen deres gyldig? Dette kan få uante konsekvenser for dere folkens. Er du i tvil om du har betalt, ta kontakt med kassereren snarest.

MOTORHISTORIKEREN

Redaktørene av Motorhistorikeren trenger alltid nytt stoff. Skriv til oss om ting du er opptatt av og gløder for, reportasjer fra stevner og treff, eller presenter et kjøretøy du er interessert i. Send gjerne med noen bilder. Har du ikke datautstyr så skriv for hånd eller på maskin. Vi tar gjerne imot det.

**DET BLIR JULETREFEST I ÅR OGSÅ,
SE PÅ SISTE SIDE.**



Nytt fra Styret:

Materialforvalter : Styret v/sittende formann

Revisorer : Per Loken
: Thor Haugo

Valgkomite : Nils Petter Danielsen (formann)
: Jan H Shetelig

Styremøter: Det er i perioden avholdt 10 ordinære styremøter. Mange saker har vært behandlet, men ingen av spesiell kontroversiell art.

Norgeslopet: Det er i perioden avholdt en god del moter med større eller mindre antall innkaltede medarbeidere. I tillegg har det vært en god del telefoniske kontakter både hit og dit, samt en del korrespondanse.

Medlemsmøter: Det er i perioden avholdt 10 medlemsmøter, inkl generalfor-samlingen. Motene er godt besøkt, med fra 52 til 76 fremmøtte hver gang.

Første innslag på motene har vært:

- orientering v/leder
- medlemmenes 10-minutter
- kaffepause
- utlodning
- hyggelig samtale

Innhold på klubbmøtene:

November: Orvil Nordnes fra «Den Glade Samler» ga oss mange gode tips ved kjøp av gamle ting.

Desember: Eldar Sten ga oss et fint historisk tilbakeblikk både om Fossesholm og om steder i Øvre Eiker.

Januar: Svein Erik Finnerud kåserte om Øst-tysk bilproduksjon.

Februar: Jørn Øyesvold kåserte om Morgan-bilenes historie.

Mars: Trond Scheu kåserte fra sine bravader på bane og i skogene.

April: Ingen kåsør. Norgeslopet sto i sentrum.

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ) 3003 DRAMMEN

ÅRSBERETNING 1997

Styret

MHK-Drammen har i perioden oktober 1996 til oktober 1997 hatt følgende styre og komiteer valgt på generalforsamlingen 3. oktober 1996:

Hovedstyre:

Formann : Tore Ødegaard
Nestformann : Per Langoy
Sekretær : Svein Hansen
Kasserer : Tom Becker
Styremedlem I : Erik Holde
Styremedlem II : Kåre W. Johnsen

Redaksjonsmedarbeider
Motorhistorikeren

Teknisk-/forsikringskomite:

: Aste Wang
: Fridgeir Normann (formann)
: Ragnvald Ødegaard
: Tor-Stein Hella

Arrangementskomite

: Kjell Ødegård
: Ole Halvorsen
: Helge Bjerke

Løpskomite

: Tor-Stein Hella (formann)
: Gunnar Kjemperud
: Hans Petter Berg

Turkomite

: Tom Becker (1 tur)

Festkomite

: Lars Petter Skau
: Tormod Bjørnethun
: Øyvind Vikør
: Tore Fridheim



STIFTELSE
18. OKT. 1972

Mai: Ingen spesiell kåsør, men en del prat om Norgeslopet. I tillegg hadde medlemsmøtet befaring av de nye motelokalene i klubbhuset til Konnerud Jeger- og Fiskeforening.

Juni: En siste finpuss for Norgeslopet.

September: Første møte i nye lokaler.

Andre moter:

Tore Ødegaard representerte klubben på L.M.K.'s landsmøte 8.mars.

Vårsjekken 6.mai fant igjen sted på NAF's teststasjon på Åsiden i Drammen. Et 10-talls kjøretøyer ble sett over.

Klubben var som vanlig representert på Ekebergmarkedene både vår og høst.

En del av medlemmene stiller opp på onsdagstreffene ved Lakselytta sommers tid og Langebro Gjestegård vintervetid.

Løp: NVK hadde løppeansvar for årets Vårmonstring 26. april som startet fra Buskerud Bilsenter og hadde endepunkt og premieutdeling ved NVK's lokaler på Frysja. Det deltok 46 kjøretøyer og vinner var Laila Rekdal Graneng, NVK, som kjørte en Ford Comete.

Krødertreffet ble arrangert 23.-24. august som en sosial sammenkomst uten løpskjøring.

Det var ingen andre klubblop inneverende sesong grunnet

Norgeslopet: som ble arrangert 14. og 15. juni og var klubbens hovedlop 1997. Se forøvrig Motorhistorikerens Ekstra utgave.

Vi takker løpskomiteen for vel planlagte og arrangerte lop.

Klubblokale: Det er fra sommeren 1997 inngått avtale med Konnerud Jeger- og Fiskeforening om leie av deres klubblokale for medlemsmøter og andre sammenkomster to tirsdager pr. måned. I første omgang frem til sommeren 1998.

Årsfesten: Ble ikke avholdt, da det i stedet var invitert til Jubileumsfest i forbindelse med Norgeslopet.

Julefest: Det ble arrangert julefest for barn (og voksne) på Ballklubbhuset 4. januar med godt oppmøte.

Klubbavis: 6 nummer av Motorhistorikeren er utgitt i perioden. Redaktører for de enkelte nummer har vært:

Nr 5/96: Ivar Engerud

Nr 1/97: Christian Christensen

Nr 2/97: Arnt-Ivar Lund

Nr 3/97: Ivar Engerud

Ekstra: Christian Christensen

Nr 4/97: Per-Erik Carlson

En stor honorar til redaktørene som legger fram fine produkter.

Medlemmer: Medlemstallet er pr dato ca 280 betalende medlemmer.

Æresmedlem: Øyvind Langeland

Turer: Tom Becker forsøkte å arrangere tur til Gøteborgmarkedet 23.11.96, men med dårlig respons fra medlemmene, lot dette seg ikke gjennomføre. Tur til Ørebromarkedet i februar måtte også avlyses.

Klubben er fortsatt en livskraftig gammelbilklubb som tilbyr sine medlemmer et trivelig miljø kombinert med artige arrangementer.

Drammen 7. oktober 1997

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

for styret

Svein Hansen, sekretær

God Jul & Godt Nyttår!



REFERAT FRA GENERALFORSAMLINGEN 7. OKTOBER 1997

Formannen åpnet Generalforsamlingen med å ønske velkommen til 49 medlemmer. 3 medlemmer kom til etter hvert.

Det var ingen som hadde merknader til innkallingen.

SAKSLISTE:

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

Ad 1) VALG AV MØTEDIRIGENT

Som møtedirigent ble valgt Tor-Stein Hella.

Ad 2) ÅRSBERETNING

Årsberetning ble lest av sekretær. Beretningen ble godkjent uten merknader.

Ad 3) REVIDERT REGNSKAP

Regnskapet ble gjennomgått punkt for punkt av kasserer. Årets regnskap viser et driftsunderskudd på kr 22.719,11. Hoveddelen av dette ligger i at Motorhistorikeren nr 3/97 ble utvidet til også å være program for Norgesløpet, samt at det er utgitt et ekstrasnummer av avisen med resultatliste fra løpet. Med noen få spørsmål om sammensetningen av enkelte andre poster, ble regnskapet enstemmig godkjent.

Ad 4) FASTSETTELSE AV KONTINGENT

Det forelå forslag fra styret om å øke kontingenten til kr 200,- pr år grunnet adskillig dyrere møtelokaler for innværende år enn de vi tidligere har benyttet. Det ble litt diskusjon fram og tilbake om dette.

Ved avstemming ble det vedtatt å øke kontingenten til kr. 200,- fra 1998.

Styret og komiteer for 1998 blir som følger:

Formann:	Steinar Ludvigsen	Ny (1 år)
Nestformann:	Per Langøy	Ikke på valg
Sekretær:	Oddleif Kvålseth	Ny (1 år)
Kasserer:	Tom Becker	Ikke på valg
Styremedlem 1:	Asle Wang	1 år
Styremedlem 2:	Jan Roger Sand-Olsen	2 år
Redaksjonsmedarbeider Motorhistorikeren:	Asle Wang	Gjenvalg 1 år
Teknisk komite:	Fridgeir Normann (formann)	Ikke på valg
	Tor-Stein Hella	Ikke på valg
	Erik Holde	Ny (2 år)
Arrangementskomite/:	Kjell Ødegård	Ikke på valg
	Lars Skau	Ny (2 år)
	Martin Fælla	Ny (1 år)
utstillings- og markedskomite (ny):	Tore Ødegaard	Ny (1 år)
	Svein Hansen	Ny (1 år)
Løpskomite:	Tom Laugerud (formann)	Ny (2 år)
	Tom Christensen	Ny (2 år)
	Jan Sundberg	Ny (1 år)



Forside maleri av: Roy Nockold.
Gunnar Fadum og Per Malling
seier i Rally Monte Carlo 1955.
Bil: Sunbeam Talbot.

RALLY MONTE CARLO

Rally Monte Carlo er en av de mest berømte og sagnomsuste bilsportbegivenhetene i verden. Det aller første løpet gikk av stabelen i 1910, og ble satt opp av avisen Paris Herald. Det beste av alt på den tiden var at Fyrsten av Monaco lyktes med å trekke folk til Monte Carlos spillebord også om vinteren. Selv om det første billøpet i Norge gikk av stabelen i 1912, startet det ikke noen nordmenn i Rally Monte Carlo før 1931. Dette året gikk starten i Stavanger, og Norge var på verdenskartet over billøpsnasjoner med startpunkt for Rally Monte Carlo. Først etter krigen kom flere startende nordmenn til å gjøre seg synlig i Monte Carlo, men selv om det ble hederlige plasseringer, ble det ingen topp resultater. Men i det Herrens år 1955 skjedde det da amatørlaget Maling/Fadum sensasjonelt vant Rally Monte Carlo og jubelen ville ingen ende ta. Avisene regnet dette som en av de største prestasjonene innen norsk idrett, og gutta ble hyllet velfortjent som de helter de var.

Det er nå 42 år siden og ingen nordmann har vært i nærheten av en total seier i Monte Carlo siden. Den eneste som kunne ha klart det, har gitt seg med billøp, nemlig Jon Haugland. Men så kom en meget bilgal og entusiastisk brite med navn Philip Young på noe lurt, hvorfor ikke lage et Rally Monte Carlo etter god gammel årgang for eldre biler som er bygget før 1971 ? En suksess var født, og i 1990 startet det aller første Monty Carlo Challenge. Flere nordmenn deltar årlig på denne begivenheten hvor vi faktisk også har vunnet en del.

Kanskje noen er interesserte i å delta, eller kan tenke seg å donere et eksemplar av en eller annen bil høvelig til formålet? Nøl ikke med å ta kontakt med meg, jeg håper nemlig selv en gang å få delta.

Steinar Ludvigsen



AUTOMOBILE CLUB DE MONACO



1^{er} RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE

Til salgs: 1939 Hansa 1100 restaurert ca kr. 85 000. Bjørn Buin. Tlf. 32 84 52 53



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.

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

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

Priser pr. utgivelse:

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

Helårsannonser etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	120 kr.
Slipsnål	20 kr.
Klistremerke 1 stk.	10 kr.
Klistremerke 3 stk.	25 kr.
T-skjorte MHK	35 kr.
Jakkemerke	26 kr.
Vimpel	40 kr.
Jubileumbok 15 år	40 kr.
Vimpel m/stang	90 kr.



Prisen gjelder så langt lageret rekker.

Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 1997 kr. 150,-.
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilopp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første tirsdagen i hver måned med unntak av juli og august. Motene starter kl. 19.00.
- Motene 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 en 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.

EU-KONTROLL

Motorhistorikeren har hatt kontakt med Statens vegvesen (Biltilsynet) og fått bekreftet følgende av Trond Jonassen: **ALLE KJØRETØY REGISTRERT ETTER 1/1-1960 SKAL TIL EU-KONTROLL PERIODISK HVERT ANDRE ÅR.**

Dette betyr i praksis at du må få godkjent bilen din enten på Vegstasjonen (Biltilsynet) eller hos et EU-godkjent verksted.

I 1998 skal alle biler med odde tall vises (1960/62/64 etc.) Det siste tallet i registreringsnummeret avgjør visningsmnd. (Eks. F-702 må vises i februar 98), med unntak av sluttsiffer 7 som vises i november.

I 1999 skal alle biler med uodda tall vises etter samme prinsipp.

Jonassen kunne for øvrig opplyse at det var mulig å kunne få vise bilen inntil 2 mndr. før visningsmnd. men ikke etter. Problem for alle oss som må vise bilen på vinteren, men det er mulig å søke om utsettelse skriftlig til Statens vegvesen.

PS. Husk en god begrunnelse. Kostnadene ved visning er ca 375 kr. pr gang. Med andre ord, unngå mangellapp.

NB! Det er bileiers eget ansvar å fremstille bilen til kontroll til rett tid.

Steinar Ludvigsen



HUSK AVTALEN VI HAR MED **JET**. SKAFF DEG KORT GJENNOM FORMANNEN. DU MÅ DET FOR AT KLUBBEN SKAL FÅ REGISTRERT DEG, OG KLUBBEN KAN FÅ SITT FRA **JET**.



TREFF TIL TUSEN 1997.

Helgen 15. – 17. august ble TTT arrangert ved Lysern i Ytre Enebakk, nærmere bestemt på Stein og Jord Arbeiderenes Feriehjem. Været viste seg fra sin aller beste side hele helgen, med 29 grader i skyggen på det meste.

Fra MHK Drammen dukket det opp flere deltakere, deriblant Roy med 1000 MB'n , fam. Finnerud med Honda N600 og Datsun 100A og jeg og min eminente kartleser og gammelbil entusiast Hans Ø. Jansen i min Fiat 600. Etter en fin tur ut til Storsand og med ferje over til Drøbak, kom vi omsider til Fridtjof land. Etter at vi fikk nøkler og ordna alle papirer, bar det rett opp i hytta for å få litt mat og et par duggfriske, før vi dro ned på stevneplassen for å ta de ankomende kjøretøy nærmere i øyesyn. Det ble mye ”glaning” på fine biler og flere ankom jevnt og trutt utover i den fine sommerkvelden. På selve stevneplassen var det laget en stor platting hvor arrangøren hadde satt opp flere partytelt, og sentralt for det hele plassert en diger bar. Baren var for øvrig en gammel Renault kassevogn fra 50 tallet, behørig dekorert med Renaultklubbens logo på siden.



Ølen kostet for øvrig kun 10 kr PR glass, ett glimrende foretagende. Praten over ølglassene gikk sprudlende og stemningen var meget god og avslappet.

Dette var noe som gjenspeilte hele arrangementet hvor det å delta er så absolutt det viktigste. Etter som solen gradvis ble borte, ble stearinlys og lys fra glødende griller og fullmånen våre lyskilder. En svakt opplyst stevneplass med rolig og dempet musikk ble plutselig vekket til live av et voldsomt bråk av en hel haug med Renault 4 som dundra inn på plassen i voldsomt driv. Det var den svenske Renault 4 klubben som bar det klassiske navnet ”Den fordømte drittbil klubben”.

Maken til ”råtten” redskap skal en lete lenge etter, gutta hadde montert alt av skrap som var mulig å henge på en slik bil fra et elektrisk drevet esel til tv og digre antenner , lamper og skrot. Noen så rustne og fæle at de nesten ikke hang i sammen, mens andre kostmalte, avkorta eksentriske doninger skranglet fra enkle sveisejobber som ikke var ferdige. Svenskene hadde også

også med et kjempe militærtelt hvor hele gjengen campa i sammen. Det ble voldsomt liv og røre med gode muligheter til å se svensk presisjonsarbeide til tusen. Men at gutta hadde det moro, var det ingen tvil om.

Vi ankom hytta utpå natta for å få noen små timer søvn før neste dags ferd mot natt.



På lørdag kom de resterende deltakerne til treffet, i alt ca 100 biler. Her var det mye gront å beskue som:

Panhard, DKW, IFA, Saab, Skoda, NSU, Wartburg, Mini, Opel, Ford, Lloyd, Standard, Honda, Datsun, IMP, Fiat og mange flere. Maken til samling skal man lete lenge etter.

Bl.a. en 1954 IFA med kun 230 garanterte mil på nakken. Denne ble da også kåret til stevnets flotteste bil, naturligvis helt fortjent. Presis kl 11.00 startet den første bilen på selve løpet, løypa



var laget slik at annenhver bil fikk like/ulike kjøreordre slik at man kom inn på post fra to steder. Vegtraseen var lagt i traktene rundt Enebakk på idylliske landeveger med meget liten trafikk. En koselig tur uten stress og mas. Postene var ubemannede med en rekke spørsmål som var lagt opp med tre svaralternativer, morsomme og fine oppgaver for alle. Det var også oppgaver for alle barna som deltok.

Midt under løpet var det satt av tid til et besøk på et lokalt biloppbøggeri med massevis av godbiter til 50 og 60 talls biler, også ganske mye nye deler. Det var massevis av nye støtfangere til gamle biler og mye annet krams. Absolutt verdt et besøk eller to.

Ved målpasering ble bilene stilt opp i park ferme og vi fikk et varmt måltid, noe som smakte etter en fin tur.



Det ble tid til bading og annet før premieutdelingen som for øvrig var et digert premiebord med mer eller mindre nyttige saker man kunne velge fra selv. Gledelig var det at førsteplassen i årets TTT gikk til fam. Finnerud med far og sønn i Datsun 100A. Gratulerer karer! Glimrende innsats! For oss andre gikk det rimelig greit, og alle fikk vi premier. Etter premieutdelingen ble grillene tent opp og lørdagens festligheter tok til med mye moro, svenskene spilte bl. bilkrokkert, mens vi andre benyttet oss av baren. Jeg tør påstå at festen ble vellykka, med allsang, gitar spill og dans. Ja, selv amor lå på lur i buskene. Men andre ord mye hygge og moro. Siden det ble en sen kveld (tidlig morgen) før vi kom i seng, ble avreisen ganske sen på søndag. Vi gjenværende Buskerudfolka bestemte oss for å kjøre i følge hjem og fikk en fin tur hvor vi bl.a. kunne beskue Christian Radich og to andre seilskuter når vi ferja over Drøbaksundet. Vi avslutta det hele med en kaffekopp på Lierkroa før vi tok farvel for denne gangen.

Steinar Ludvigsen

Til salgs:

FIAT EXPORT 1959. Meget fin – org stand.
Hvit. Kun en eier. Ca. 80 000 km. Gunstig pris.
Henv.: Knut Andersen, Tlf.: 67 13 32 06

Til salgs:

Deler til **MORRIS 1930.** Ramme m/bakfjærer.
4 stk bra skjærmer – BILLIG.
F. Holm, 928 33 995

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

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

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

Bremse- og Clutchservice



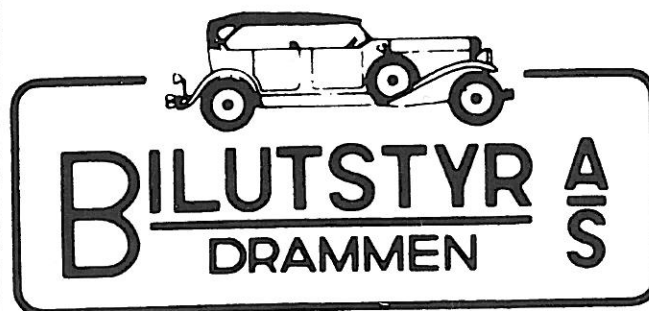
Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

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

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



Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40



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

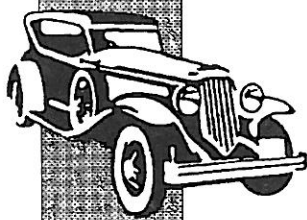
Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00

KJØP OG SALG AV BRUKTE BILER I ALLE PRISKLASSER

Meget gode kontakter innenlands og utenlands

Ta kontakt for en hyggelig bilprat



Becker Bil a/s

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

FINANSIERING
GARANTI
INNBYTTE

Flere av klubb-medlemmene har kanskje allerede observert at én av klubbens biler er presentert i et stort engelsk bokverk, men for dem som ikke har sett bildet, viser jeg det herved. Den første virkelige bilboka jeg skaffet meg, var G.N. Georgano's "**The Complete Encyclopaedia of Motorcars 1885-1968**". Dette er, som navnet sier, et leksikon over alle verdens mer eller mindre kjente bilmerker. Boka ble innkjøpt for konfirmasjonspenger hos Norlis Bokhandel i Oslo, og var med sine 640 sider den største bilboka jeg noen gang hadde sett. I de nærmeste dagene ble boka pløyd grundig gjennom. Stor var forbauselsen da jeg på bokstaven "T" fant en norskregistrert bil, og det endog på Z-skilten. Det dreier seg selvfølgelig om **Arthur Moe's** etterhvert svært så velkjente **Trumbull**; en bil jeg på dette tidspunkt hverken hadde hørt om eller sett. Arthur Moe var som vi vet, på hyppige utenlandsturer med bilen på 50-/60-tallet, og jeg regner med at bilen ble fotografert nettopp på en slik tur.

Kjell T.

The Complete Encyclopaedia of Motorcars 1885 – 1968

TROLL (N) 1956

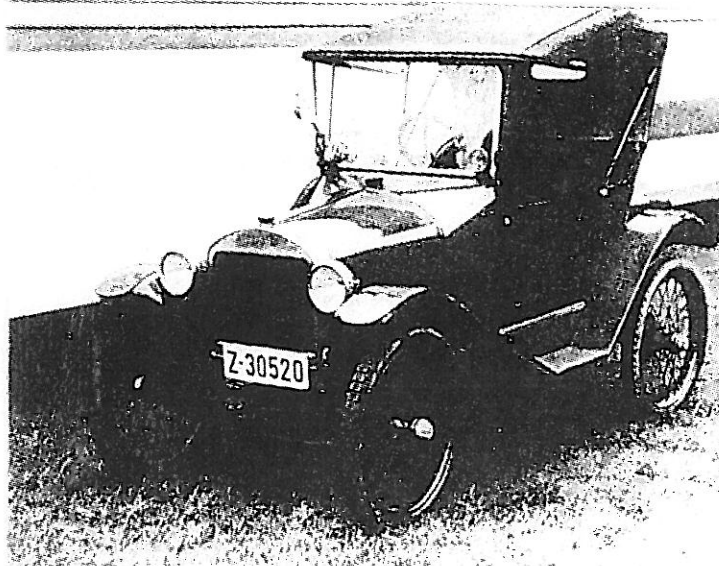
Troll Plastik- og Bilindustri, Lunde i Telemark. The only post-war Norwegian car, the Troll used a 700cc 2-cylinder 2-strok engine of Gutbrod design (hey purchased parts from the bankrupt Gutbrod company), a plastic two-seater coupè body and 4-wheel independent suspension. Of the planned first batch of 15 cars, only 5 were made before the company failed. OB

TRUMBULL (US) 1913-1915

(1) American Cyclecar Co, Bridgeport, Conn. 1913-1914
(2) Trumbull Motor Car Co, Bridgeport, Conn. 1915
This make succeeded the American, made by the American Cyclecar Co. of Detroit. The Trumbull was apparently superior to the typical cyclecar, having a water-cooled 4-cylinder engine of 1,7 litres. This was connected with a friction transmission and double chain drive. GMN



1956 TROLL 700cc saloon. Aftenposten, Oslo



1913 TRUMBULL 13hp two seater. Venhøien

På et marked kjøpte jeg forleden noen utgaver av "Motoravisen", som var NMK's klubbblad. I nr 1-1960 fant jeg denne artikkelen fra gammelbilbobbyens "pionertid", mange år før klubben vår ble en realitet. Jeg fant ut at jeg burde gi de andre klubbmedlemmene anledning til å lese artikkelen, og sender den derfor til avisa. Kjenner noen av medlemmene til skjebnen til de to T-Ford'ene som er avbildet? Coupè'en som er under restaurering er trolig den bilen som i flere år på 60-tallet prydet reklamemateriell for Reginol olje. Hvor finnes denne bilen i dag? "F - 1908" som ser ut til å være en roadster, og som er benevnt som en 1910-modell, er dette 1911-modellen til Prösch, som vi alle kjenner? Legg forresten merke til at bilen, trolig på grunn av de krav som ble stilt på 50-tallet, er utstyrt med både karbidlykter og elektrisk lys.

Hilsen Kjell Thon, Vikersund.



Brødrene Moe (Ragnar ved rattet) under et veteranvognløp i Sandvika. Her gjelder det å manøvrere T-Forden fra 1910 utenom alle ballongene, og det gikk fint.

Norges største veteranvogn-veteraner

Brødrene Moe Skoger i Vestfold har landets eldste T-Ford, prikkfri ferietur til Paris med 50 år gammel bil

T-Forden lever ennå - både som pumpeverk og sagbruk

NOEN samler på frimerker, andre på gamle vogner. Men Arthur Moe i Skoger i Vestfold, er interessert i veteranbiler, og har etter hvert samlet opp landets eldste og flotteste bilpark sammen med broren Ragnar. Arthur Moe vokste opp med de første Fordene her hjemme, og begynte som bilmekaniker først i 1920-årene. Han kjøpte sin første Ford i 1922, og har ikke tull på de veteranvognene han har hatt siden den gang.

Den gjeveste doningen på stallen akkurat nå er en T-Ford fra 1910, den er Norges eldste. Men han kjører ofte rundt i en enda eldre Thrum bul, og er opptatt med å restaurere en Opel fra første verdenskrig og en Darraque fra forrige århundre.

Både Ragnar og Arthur Moe er kjente skikkelser i Norsk Veteranvogn Klubb, der de har gått i spissen og hjulpet med råd og vink. De driver et moderne bil- og lakkeringsverksted i Skoger, men tar samtidig imot veteranvogner til oppussing og restaurering.

Tur-retur Paris med T-Ford.

Da 1910-Forden sto ferdig for et par år siden, tok eierne like godt en tur til Paris for å prøve den. Og den gikk som den skulle, de hadde ikke en eneste punktering, og gjennomsnittsfarten var ca. 50 km/t fram og tilbake. Men Paris-turen er ikke den eneste utenlandsvisitten, og de har også deltatt med heder i mange store veteranvognløp.

--- Jeg synes det var ille å se gamle og virkelig gode biler havne på skraphaugen i årene før siste krig, sier Arthur Moe. -- Riktignok var det ikke mange som kunne brukes, men de hadde jo en viss historisk interesse. Den gang var jeg omtrent alene om å samle på de gamle bilene, og under krigen måtte jeg dessverre kvitte meg med flere av dem, fordi jeg ikke fikk dem under tak.

Bilhistorie i hyller og skap.

Verkstedet på Skoger er historisk i seg selv, Moe har tatt hånd om en av landets eldste motorsykkelmotorer, og deler og tegninger til nær sagt alt som har rullet og gått på

veiene våre ligger trygt gjemt i hyller og skap. Akkurat nå holder brødrene på med en interessant og sjelden 23-modell Ford Coupé, som eies

TRIUMPH
Tigress



250 ccm to-sylindret
toppventilmotor
Be om brosjyre og opplysninger om nærmeste forhandler.

Trygve Johnsen A.s
TRONDHEIM



SENTRUM BILSKADE A/S

Tlf. 32 83 22 00 /
32 83 70 09

Kreftingsgt. 46 - 3045 Drammen

Telefax
32 83 31 31



Alt i oppretting og lakkering



FRI BIL MENS DERES BIL REPARERES



Ove's Rammeverksted AS

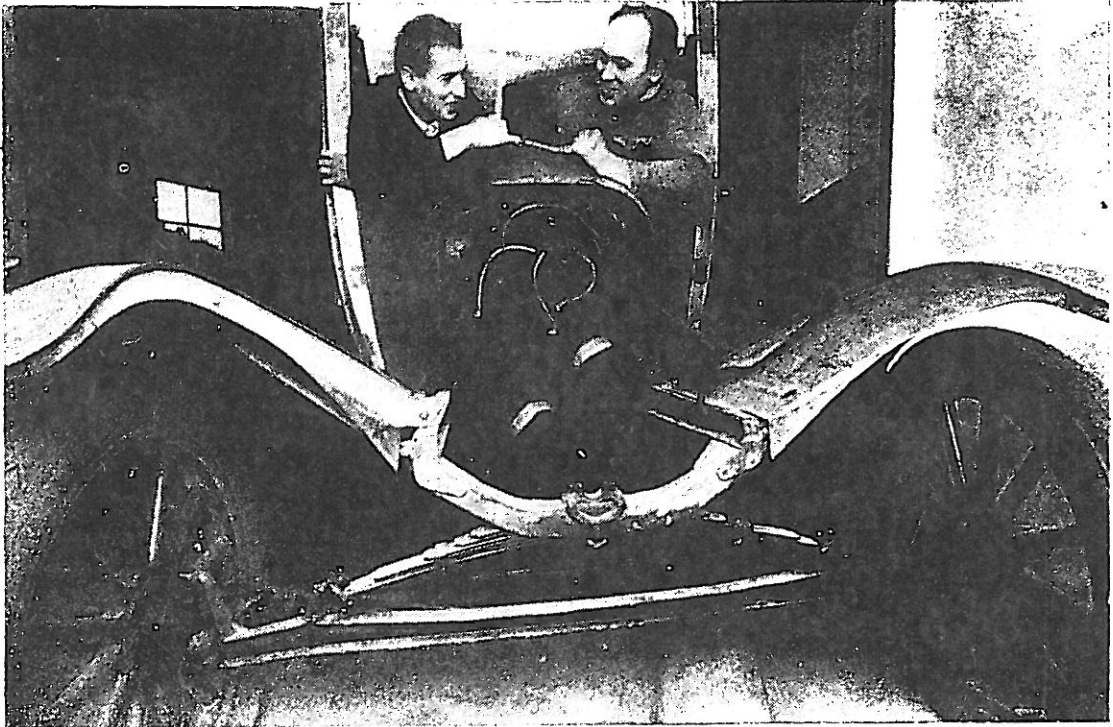
Buskerud Storsenter Krokstadelva

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt
ved fremvisning
av medlemskort

Norges største veteranvogn-veteraner - - - fra side 15.

En 1923-modell Ford Coupé blir fort ekstra bredsporet når fotografen bruker vidvinkel på apparatet sitt. Motoren er tatt ut, og det er Per Fossum (til venstre) og Ragnar Moe som titter ut av frontrinduet.



av et medlem i Veteranvogn Klubben. - Den er kanskje ikke så gammel, sier Arthur Moe.

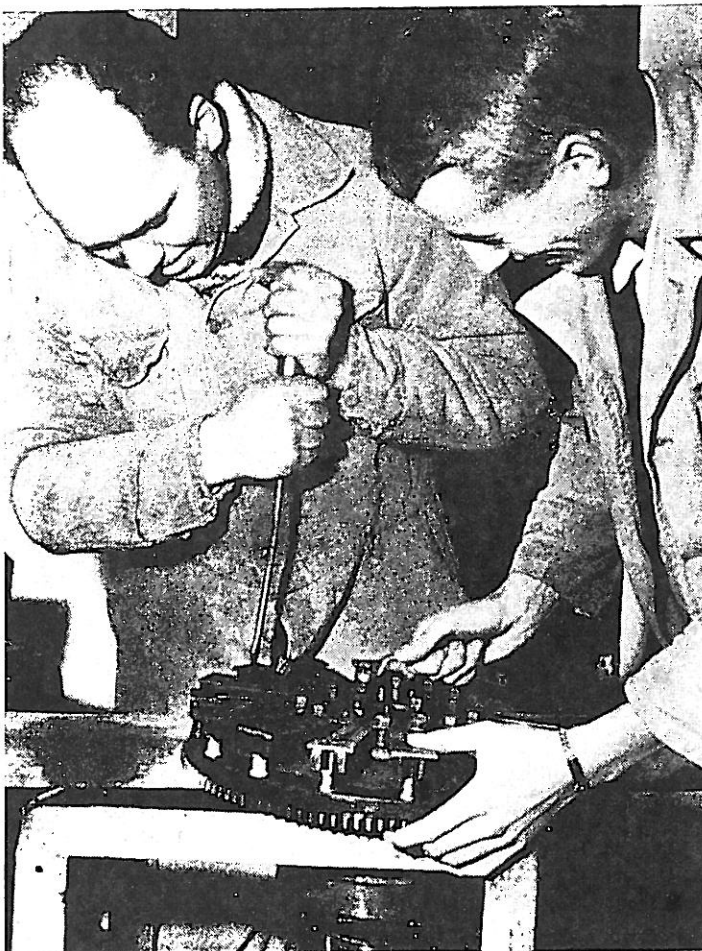
Men Ford bygget ikke så mange av disse Coupé-ene, de var luksusvogner på den tiden, og mest beregnet på byfolk. Karosseriet var

bygget opp på trelister, og de holder fremdeles. Der var det ikke mye slurv. Veteranvogner er blitt en populær og utbredt hobby i vår tid. I USA og England får man bedre betalt for en gammel Ford enn noe dollarglis av siste modell, og snart

finnes det neppe en bil fra årene før 1920 som ikke er i like fin stand som den gang.

15 millioner T-Forder.

Bare T-Forden alene ble laget i vel 15 millioner eksemplarer før produksjonen stoppet i 1929, men enna vet ingen hvor gammel den egentlig kan bli. Man skulle iallfall herje stygt med den før den lot seg knekke, den gikk både til tommerkjøring og som kirkevogn eller traktor. Og hvis den ga seg, kunne motoren alltid brukes til å drive en sag, en vannpumpe, treskeverket eller rett og slett produsere strøm. Enna finnes det mange T-Forder i slik drift omkring i landet vårt, og de som virkelig leter kan gjerne ramle over en forlatt og nedrustet vogn bak en låve.



Svinghjul, tenning og oljepumpe, alt i ett på T-Fordmotoren. Her trekker Ragnar Moe (t. v.) til magnetboltene på en motor fra 1923. Magneten skuffet ikke bare strøm, den virket også som en slags oljepumpe, idet den fisket opp olje fra bunnen og sendte den fram til første rådelager i motoren.



BERTIL BOFOR

Kongensgt. 14 - TRONDHEIM

Biler - Motorsykler

Deler - rekvisita

Hvor ble det av Mekkerne?

Før mekket ungdommen som skrudde.
 Nå klikker de mer enn de mekker.
 Skulle det ikke mer enn en katalysator
 og en playstation til
 for å kvele en hel kultur?



SVEINUNG BERG BENTZRØD

Når så man sist en sliten limmo med tunga halvveis ut av garasjen, hvilende på et par utrangerte felger og med et knippe oljeflekket ungdom fektende nede i motorrommet? Når luktet det sist grease, gum gum, stålplast og motorolje av dongeribuksen til sønnen i huset? Når hørte man sist en tenårings ønske seg pipenøkkelsett til 18-årsdagen?

Folkens, signalene er utvetydige fra hovedstadens bilverksteder, fra motorsentrene, fra bilmekanikerlinjene på de videregående skoler, fra redaksjonene i de motordrevne blader, fra NAFs teststasjon i Drammen, ja, like fra Bø Auto i hjertet av Telemark, et mekkernes fesjäsenter for bare få år siden. Mekkerne er en utdøende rase.

En lettere oljetilsmusset, automobilaromatisk, helhjertet og kreativitetsutløsende del av vår nære ungdomskultur er i ferd med å fade ut. I kjellere og på loft, i garasjenes mørke kroker og i rotete bagasjerom ligger pipenøkkelsett og rustur.

Mental påkjørsel

Det hele begynte i forrige uke. Da kom vår nærmeste kollega i Aftenposten på jobb synlig preget av en mental påkjørsel. Kvelden i forveien hadde han tilbudt sin sønn, som samme dag fylte 16 år, den første kjøreturen. Altså den første

kjøreturen. Som noenlunde jevngammel med faren forsto vi umiddelbart at det i dette stolte, rause og vel forbedte tilbud lå følelser og minner fra et 1970-tall der den første kjøreturen fremsto som selve akselera-sjonsfeltet til den frie og uavhengige ungdomstilværelse. Overrekkelsen av nøkkelen og den første penetrering av tenningslåsen var fars eller onkels klapp på skulderen, en kameratslig skyss på veien mot aleneturer i helgene, nattkino med damene, og dessuten en garanti om lån av pipenøkkelsett ved anskaffelse av egen bil.

Men vår kollegas 16-åring avsto tilbudet. Han hadde noe lekser å gjøre, dessuten drev han på med datamaskinen. Han var rett og slett ikke veldig interessert.

Etter dette uhyrlige anslag mot sentrale verdier i vår egen generasjon gjorde vi straks en henvendelse til vår nest nærmeste kollega, identisk med Aftenpostens bilmedarbeider gjennom 1980- og 90-tallet. For å få en forsikring om at i alle fall hans sønn mekker bil i fritiden. Men nei da. Overhodet ikke. Derimot bekjentgjorde vår kollega at sønnen er en kløpper til å klikke - på musen, datamaskinens svar på girstangen.

Nå skal man være forsiktig med sånn i full fart å ta livet av en kultur. Utdøende betyr selvsagt ikke helt over og ut. Det finnes mekkere, forsikres det fra motorsenteret på Rud i Bærum. Helt ordinære utgaver av arten, som ut fra rent økonomiske omstendigheter

skifter skiver, bremseklosser, kamakslar og king-bolter på bilene selv. Det finnes unge som rett og slett er helskrudd på mekking, på sine mopedar. Det finnes ivrige 18-20-åringar som fremdeles brummer rundt i heftige doningar, med senkede tak, bredede skjerner og et ekstra kobbel hestekrefter i draget. Og det finnes overårige mekkere fra 70-tallet, som på god fot med husholdningsøkonomien tar hobbyen helt ut og restaurerer gamle amerikanere til utstillingsnivå.

Men det er liksom ikke det ordentlige røsket i kulturen lenger.

Katalysator og playstation

- Det er en åpenbar årsak til at det har gått nedover med mekkingen og skruingen, sier Hans Jakob Saxegård ved Motorsenteret på Rud.

- Ungdommen i dag har en mye bedre bilpark. De slipper å skru.

- Og så er det all elektronikken, sier flere bilmekanikere.

Spesielt gis katalysatoren mye av skylden. Med katalysatorens inntreden for alvor i 1989 holdt det ikke lenger med gode gamle forgassermotorer.

Elektronisk innsprøyting ble fulgt opp med elektronisk ditt og elektronisk datt, i den grad at elevene på bilmekanikerlinjene nå klør seg i hodebunnen. Og når ekspertisen klør seg i hodebunnen, river amatørerne seg i håret. Og legger ned pipenøkkelsettet.

Ungdomsforsker Anders Bakken lar det skinne igjennom at datamaskinene byr på adskillig flere muligheter som leketøy enn f.eks. pipenøkkelsettet. Da han tidligere i år gjestet datamessen "The Gathering" i

Vikingskipet, kunne han konstatere at dagens tenåringer flytter gutterrommet ut av huset, ut av garasjen og over i cyberspace.

- Her finnes et kjempegutterom der gutter, og et lite mindretall av jenter, kan treffe hverandre over alle grenser. Mange, mange flere har datautstyr nå enn for bare få år siden. For 10 000 får man et dataanlegg man kan gjøre alt mulig med, tidligere kostet dette det femdobbelte. Foreldre bruker selv data på jobben, og de unge fanger opp at dataklikking og IT-bransjen på sikt gir flere muligheter enn bilmekking, sier Bakken.

Selv Bø Auto

Tormod Øia, Bakkens kollega ved Ungforsk, vil i det lengste holde igjen. Øia, som for en tid siden skrev boken "Norske ungdomskulturer i 1994", holder hardt på at bilmekking først og fremst er på vei ned i byene. Han ba oss ta kontakt med Bø Auto i Telemark, gjennom en årrekke et eldorado for amcarfolk, gutter på tur i foreldrenes biler, og de rene, rullende byggesett av gamle bilmodeller.

Men selv denne skansen synes å stå for fall. Gunnar Humlebrekke, mangearig innehaver av Bø Auto, konstaterer at mye har forandret seg bare i løpet av de siste årene.

- Det stemmer nok det, at det blir færre ungdommer som mekker.

Noen driver mer organisert, har leid seg gamle garasjer og driver på.

Men i det store og hele er mekkerne på retur, sier Humlebrekke.

- Data har nok endel å si. Og når ungdom kjører, kjører de gjerne bilen til mamma eller pappa. Og de er ganske nye, så pappa mekker ikke han heller. Studentene som kommer hit, til høyskolen, mekker heller ikke bil. Enten trenger ikke bilene å mekkes, eller mekkingen overlates til andre, sier han.

Trenger 1000 bilmekanikere

- Det er i alle fall ikke hipt å være bilmekaniker for tiden, sier Per Qvernstrøm hos Bilservice i Sagveien i Oslo.

- Man blir møkkete på fingrene. Ingen jenter synes det er bra. Det er data som er tingen nå. Fremdeles er det morsomt å kjøre bil, helst raske biler. Men derfra til å mekke på dem? Nei. Før brukte vi alt vi hadde av penger til bil. Vi mekket om dagen og ragget jenter om natten. Nå har ungdom mer penger mellom hendene. Og de bruker dem på andre ting, som å gå ut og kose seg. Men jeg tror at man må komme tilbake til mekkingen. Med de nye sikkerhets- og avgasskravene fra EU/EØS må det verves rundt 1000 bilmekanikere på landsbasis for å få orden på de eldre bilene, sier Qvernstrøm.

Ved NAFs teststasjon i Drammen har man gjennom årene hatt jevnlig

kontroller for ungdomsbiler. Men mekkerne blir mer sjeldne også her.

- Jeg tror det har å gjøre med at folk ikke er selvhjulpne mer, og heller ikke trenger å være det. Før hadde vi mindre penger, vi måtte lappe sykkel selv. Når ungdom kommer hit med russebiler i dag, er det ikke gutta i klassen som har mekket og jentene betalt, slik det var før. Det er fedrene, eller onklene, som har stått for mekkingen, sier sjefen, Jan Andreassen.

General Motors redningen ?

Det kan altså synes tøft, sånn umiddelbart, å vekke den genuine bilinteressen hos dagens tenåringer. Men General Motors i USA skal i hvert fall ha skryt for å gjøre et ærlig forsøk. 100 utgaver av 1998-modellen av flerbruksbilen GMC Suburban skal fullstappes med elektronikk og datavare fra Sony. En egen play-station med ti tilhørende dataspill er bare begynnelsen.

CD-anlegget skal ta ti CD'er, telle fem sett med høyttalere, fem sett med hodetelefoner og egen kassettspiller for baksetepassasjerer. 100 CD'er skal følge med.

Videoanlegget er av typen Columbia TriStar. Det er på 480 watt, teller fem monitorer og er koblet til hodetelefonene. 24 videoer følger med.

Men OBS! I den særdeles fyldige omtalen av bilene som General Motors har lagt ut på Internett, står det ikke en døyt om antall sylindere, antall hestekrefter, antall gir, bremsesystemer, fjæring eller kingbolter. Noe pipenøkkelsett følger definitivt ikke med. Hvor skal dette ende?

 Aftenposten Søndag 28. september 1997

Svinger seidel for friere øl-flyt

Ca. 15 000 øl-entusiaster svingte seidelen for en voksende ølkultur og friere flyt under ølfestivalen i Oslo Spektrum i helgen.

Det var flest gutter i alle aldersgrupper å skue under årets festival, som er den fjerde i rekken. Ikledt smoking, lakksko, hatter, T-skjorter, dongeri, pins eller boots hyldet de alle pilsen og alle andre ølsorter til irsk folkemusikk og løssluppen stemning. Norge er i ferd med å bli en øl-nasjon igjen, mener Alf Kramer, daglig leder av Pilsens Venner. Målet er å få ned øl-avgiftene, få klasse 3 ølet på plass i butikhyllene og fremme det de betegner som ølkulturen her til lands. NTB



SKÅL: Svein Hansen (til h.) og Ove Ohrberg (til v.) fra foreningen Drammen Ølets Venner av 1984 skålte for pilsen under årets ølfestival i Oslo Spektrum lørdag. FOTO: NTB

Som vi alle ser er det Svein som står til venstre og ikke som Aftenposten skriver. 😊



ER DERES BIL EN KALKET GRAV?

- blank utenpå kanskje, men nedrustet under skjermene og på understell - med skuffende stor verdiforringelse som resultat. Grundig rensing + to strøk Arcanol kunne hindret det.

ARCANOL - rusthindrer nr. 1.

JOTUN VERNER VERDIER Rusthindrende maling

TOM CHRISTENSEN

Her er en presentasjon av et medlem i MHK-Drammen. Tom Christensen er hans navn, unnfanget for snart et halvt århundre siden. Han er egentlig en sjøens mann, men har vel blitt noe påvirket av undertegnede til å bevare gamle biler. Han er helt hekta på gamle International lastebiler etter at vi begynte restaureringen av en 1957 modell. Den er nå registrert og godkjent av trafikkstasjonen uten mangler. Det finnes flere gamle biler i Tom's hage, konebilen er en fin gammell Volvo 144, 69 mod. Selve øyenstenen er en Austin 1300, 73 mod, som er en strøken urørt originalbil. En liten Chevrolet lastebil 3800, 54 mod. venter på restaurering. Vi har også et fellesprosjekt til, en International B152, 60 mod. som venter på tur. Bruktbilen til Tom er en 14 år gammel Mazda (som bør skrotes), så der i gården er det ikke noe nytt. Tom har to løsnin-ger på de fleste tekniske problemer: "På det som sitter fast, men som skulle vært løst, brukes Teflonspray. På det som er løst, men skulle ha vært fast, brukes Sicaflex".

LAST OG BILEIER LARS P. SKAU



***Hold
et fast
grep
på veien***

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

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

A.s. Grønland Auto

Farmen Nedre 27 - 3024 Drammen - Tlf. 32 21 79 80 - Fax 32 21 79 90

Bildeler og Rekvisita

En gros

En detalj

PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE

 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

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

OPEL OLYMPIA 1500 PI 1961

Registrert og i bra stand selges til en fornuftig pris.

For mere info ring: 32 78 00 44

**MOSKWICH 401 1955**

Registrert og i meget god stand Selges 40000,-

Tlf.: 32 87 94 27 etter 17.00

MB 230 1976

Pen bil med noe rust i skjermer bak Påkostet ca 26000,- Nye vinterdekk Lettmetallsfelger. Selges meget gunstig.

Tlf.: 32 82 53 08

DIV. DELER

Volvo topp B21 500,-

Gearkasse VW 1303 400,-

Weber dobbel 32 200,-

Lykter til WV 1959 300,-

Tlf.: 32 87 94 27 etter kl 17.00

Vikling av div. magneter/motorer

P. Haugen

El. Mek. Verksted

2090 HURDAL

Tlf.: 63 98 94 78

Når
torfaller Deres
førerkort?

Husk fornyelse!

**Sakset fra GAMMELTRAKTORENS VENNER****OPPRYDDING:**

- Til Chv. Master 34. mod : Styresnekke m/rattstamme og ratt, kr 250,-. "Medtatt" torpedo og div vindusheiser, Gratis.
 - Til Vauxhall Victor 2.3 -75 mod: Dører og motor gratis. Hovedlykter og blinklys kr 50,-/stk.
 - Til Ford Transit -70-tall : Dører, foraksel og bakaksel gratis. Felger m/dekk kr 50,-/stk.
 - Til Volvo lastebil -51 mod : Forskjermer. Førerhytte fra A&G, Føreland i Øvrebo. Byggenr. 51251. Restaurerbar. Gratis.
 - Til Ford A: Ramme og foraksel, kr 500,-.
 - Til Ford T 23-25 mod : Diverse motorblokker, motordeler og forstillingdeler. Billig.
 - Til Peugeot 403, 58-60 mod : Toppløkk, motorblokk, bunnpanne + div. smådeler. Gratis.
 - David Brown Cropmaster for 50 mod. Restaurerbar. kr 1.000,-.
 - Til stasjonærmotorer/båtmotorer Div smøreapparater.
 - Til Ferguson "Gråtass" og WF35: Div. pakninger, simmeringer, lager o.a. Div. brukte deler.
 - Til Chv. lastebil -51 mod.: Div deler.
 - Volvo V8 motor kr 250,-.
 - Hånddrevet liten treskemaskin, kr 500,-.
 - Iron House tohjulsstraktor kompl. kr 1.000,-. Deletraktor medfølger.
 - Massey Harris "Pony" traktor m/slåmaskin. kr 2.000,-.
 - Kyllingstad hyppeplog(hestehakke). Stygg. Gratis.
 - Kraftig virespill for båtopptrekk e.l. kr 250,-.
 - Stor betongblander, fylling med lesseapparat. Gratis.
 - JF slåmaskin med stengelknuser kr 1.000,-.
 - Til Opel Kadett med. A 60 tall? : Nye glassfiberskjermer. brukt frontglass.
 - Liten Leyland lastebil, def motor.
 - Deutz bulldoser, 1954 mod. def motor. i deler. Delemaskin. Gratis.
 - God "bakpart", divhjul og ruller.
 - Citroen dieselmotor 2,51. Bra stand. kr 1.500,-.
- Henv. Oddvar Sørli, Haugland, 4653 Hægeland. Tlf 38 15 34 41 e. kl. 21.00.

Ønskes kjøpt:

Til **Renault Dauphine 1959** (model R-1091) ønskes vannpumpe/rep.set, støtdempere, bremsesylindere, ventiler – eventuelt komplett toppløkk m/gasser for **Gordini** (R 1093 – R 1094). Har rep.håndbok for R 1093 – R 1094, ønsker å bytte til rep.håndbok for R-1091.

Jan-Ove Regstad

Bjørnebærveien 34

3032 DRAMMEN

Tlf. priv.: 32 88 69 34 Tlf. jobb: 67 15 40 32

Nå vil alle ha gult bensinkort



JET presser prisene nedover, og prisene er lavest det 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

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

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

Navn _____ tit. _____
Adresse _____ Postadresse _____

Legg kupongen i en konvolutt og send til:
DuPont JET AS, POSTBOKS 284, 1322 HØVIK
Vil du faks kupongen er nummeret 67 53 66 22
GRØNT TELEFONNUMMER 800 32 020

JET

Prispresser'n!

Honda N600

Bilproduksjonen til Honda startet i 1963 med den bittelille sportsbilen S500 og mini pickupen T360. Fram til 1966 ble disse bilene produsert i noen tusen eksemplarer. Sportsbilen het senere S600 og til slutt S800. Da den gikk ut av produksjon i 1970, var det lagd noe i overkant av 26 000 eksemplarer. Dette er en ettertraktet samlerbil i dag. Den lille varebilen ble stadig forbedret gjennom årene og produseres faktisk enda under navnet HONDA ACTY.

N-bilene som artikkelen skal handle om dukket opp høsten 1966 som 67 modell. Den var skreddersydd for japanske avgiftsregler med hensyn til motor og størrelse. Den hadde en luft-kjølt tosylindret firetakter med overliggende kam på 354 ccm, 31 hk og en toppfart på 115 km/t. Størrelsesmessig var den et svar på britenes mini, men motormessig ble den for sær for den europeiske kjøper. Den ble imidlertid en enorm suksess i Japan med en produksjon på rundt en million biler fram til 1973. Eksportandelen var relativt beskjeden. Det ble solgt 36 000 i USA, 10 000 i England og ca. 20 000 i Tyskland for å nevne noen tall. Da er også Coupemodellen Z600 som kom i 1970 inkludert. Bilene som gikk til eksport, fikk først 500 ccm, senere 600 ccms motor på 42 hk.DIN. Den lille motoren på 360 ccm med dynastart var nesten uselgelig i vesten. Den blei for veik.

Til Norge kom disse bilene i 1970. Importen ble tatt hand om av Hasco motor. Navnet var en forkortelse for Hanne Skotvedt. Hun var datter av Armin Skotvedt som drev import av engelske Austin/Morris. I følge mine opplysninger ble det tatt inn ca. 625 av disse bilene. Godt halvparten av disse ble solgt som varebiler og bygd om til personbiler etter tre år. Grunnen til dette var de dengang gjeldende bestemmelser for finansiering av bilkjøp. Disse bilene gjorde ikke noen furore på det norske bilmarkedet med sine 200 registreringer i året, men de la grunnlaget for dagens Honda import. Bilene var etter norsk målestokk veldig små med en rar motor og enda rarere girkasse. Det er ikke vanskelig å se at drivverket stammer fra en stor motorsykkelfabrikan. På plussiden hadde de godt med utstyr, var kvikke, hadde ok kjøre-egenskaper og brukte veldig lite bensin. Med sine 10 toms hjul var den fabelaktig til å ta seg fram på snøføre. Varmeapparatet derimot var en liten vits.

Dette eksemplaret ble solgt ny på Lillehammer som varebil. Senere ble den overtatt av to søstre på Hamar som bare brukte bilen om sommeren. Den ble kjøpt i 1990 og bar preg av tidens tann med matt lakk, tre bulkete hjørner og en motor med mange rare lyder i. Det viste seg senere å være veivakselen som



sa takk for seg i 1993. Bilen ble plukket helt ned, sandblåst og lakkert både ut og innvendig. Det som var bra på bilen ble pusset opp og satt på igjen, mens

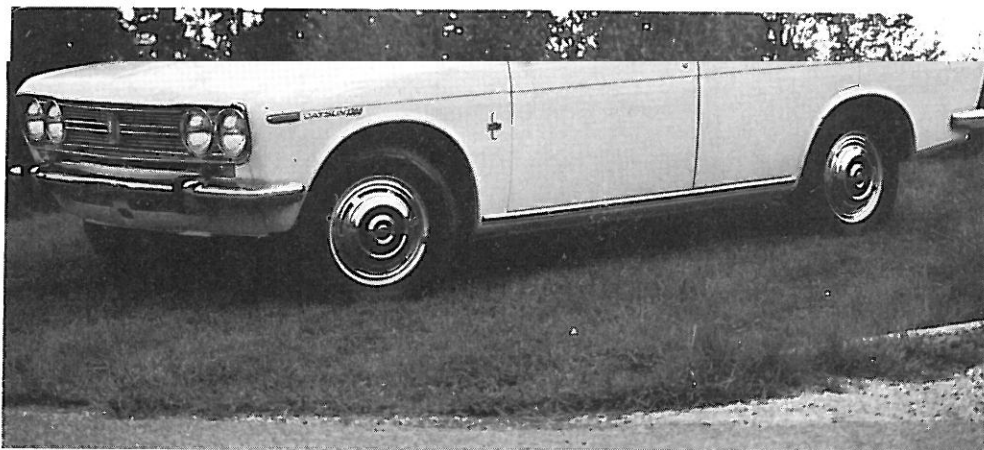
andre deler ble kjøpt nye. Mye deler kan faktisk skaffes enda.

Dette er en bil som ute i den store verden begynner og bli betraktet som en kommende klassiker blant småbilene. Det er startet klubber i en rekke land bl.a i England og Holland. Her i landet merkes også en gryende interesse for disse minibilene. Vil man ha tak i et bra eksemplar bør man skynde seg for bestanden er nede i ca. 50 til 100 gjenværende eksemplarer.

DATSUN 510 **(1300-1400-1600-1600 st.v-1600 varev.-1600 SSS)**

Dette var avløseren til Datsun Bluebird 410-411 som hadde blitt produsert fra 1964 til 1967 og som var den første Datsunen i regulært salg i Norge. Datsun 510 ble introdusert høsten 1967 og kom til Norge vinteren etter som 68-modell. Den ble i første omgang levert som 4-dørs Sedan og stasjonsvogn med 1600 ccm motor og 96 hk SAE. I 1969 kom en versjon med 73 hk SAE og 1300 ccm I 1970 ble 1300 motoren avløst av en 1400 versjon og i tillegg kom 1600 SSS med 109 hk SAE og to forgassere som ble solgt i et begrenset antall. Stasjonsvognen kom nå i en populær varebil utgave. Ute i den store verden ble bilen også levert som todørs Sedan og Coupe, firedørs sport, automat og som standard versjon med stiv bakaksel og 3-trinns gearkasse.

Bilen ble meget populær her i landet og ble solgt i har siden vært i Vikersund. Den har gått bare 80 000 km og interiøret var så godt som nytt. Forskjermene måtte skiftes, men ellers var det lite rust. Den ble lakkert i sin originale gule



farge og vil få tilbake originalnummeret sitt i januar 1999. Til å være en 60-taller er den ganske avansert med uavhengig fjæring på alle fire hjulene, fire leddet bakaksel, overliggende kamaksel, skivebrems foran og vekselstrøm dynamo.

Vi som har eldre japanske biler som hobby ser at 510-serien er en av de mest ettertraktede bilene å samle på. Denne modellen har en stor fortid som rallybil, blant annet som vinner av safarirally og mange andre rallys i Amerika og Asia. Den var også meget benyttet som baneracingbil særlig i USA. Dette kan kanskje forklare noe av den interessen denne bilen blir omfattet av i dag. Jeg kan til slutt nevne at den største klubben for denne modellen i USA har 5000 medlemmer.

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

Bevar minnene - MED FRIMERKER

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

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

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



posten

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

HARALDSEN

KNUT HARALDSEN FARVEHANDEL AS

Tollbugt. 102, 3041 Drammen
Tlf. 32 81 80 80 - Telefax 32 81 36 93

Totalleverandør av lakk og bilpleie



Autolack-System

AUTOGLYM

Bilpleie



REFERAT FRA GENERALFORSAMLINGEN - fortsatt fra side 4.

Turkomite:	Tom Becker	(1 tur)
Festkomite:	Tore Wolstad Lars Petter Skau Berit Thorbeck	Ny (2 år) Gjenvalg (2 år) Ny (2 år)
Materialforvalter:	Frode Holm	Ny (2 år)
Revisorer:	Per Løken Thor Haugo	Ikke på valg Ikke på valg
Valgkomite:	Kåre W. Johnsen (formann) Erik Holde	

Ad 5) EVENTUELLE INNKOMNE SAKER

Det var kommet inn ett todelt forslag til Generalforsamlingen.

1) Jeg vil med dette fremme forslag om at vi forandrer våre vedtekter, eventuelt regler slik at de samsvarer med de internasjonale regler (FIVA) for arr. av løp som klubben avholder. Jeg vil med andre ord fjerne 30 års grensen vår og erstatte denne med 21 år.

Begrunnelse: Klubben trenger nyrekruttering, jeg tror at vi på sikt vil kunne fange opp en betydelig gruppe med bilinteresserte som i dag ikke har noen tilgang til å delta aktivt på våre arr. Dette vil etter min mening fremme interessen for gammelbil generelt og MHK-Drammen spesielt.

2) Jeg vil med dette få sette fram forslag om at klubbens vedtekter/regler revideres og at det foreligger eventuelle forandringer før neste Generalforsamling eller etter Generalforsamlingens anbefalinger. Begrunnelse: Klubben må ha til en hver tid et tidsriktig og korrekt regelverk som fremmer driften og aktivitetene vi utøver.

Forslaget ble lest, men før det ble realitetsbehandlet ble LMK's formann bedt om å klargjøre litt om forholdet mellom mellom FIVA og spesielt de nordeuropeiske og nordiske klubbene. Etter denne redegjørelsen var det avstemming og med et knapt flertall ble det for punktene:

- 1) vedtatt å opprettholde 30 års grensen.
- 2) det nye styret vurderer ordlyden i vedtektene i henhold til dette, og eventuelle forslag til endringer forelegges neste års Generalforsamling.

Ad 6) VALG IFØLGE § 7

Valgkomiteen har hatt problemer med å få medlemmer til å ta på seg arbeidsoppgaver for erstatning av de som ønsket å fratrukk ved Generalforsamlingen. En ikke fullstendig liste ble forelagt møtet, men etter litt frem og til bake løste dette seg.

Som ny formann hadde Steinar Ludvigsen sagt seg villig til å tiltre vervet, men da det ble fremsatt benkeforslag på Asle Wang, måtte det her en avstemming til. Steinar Ludvigsen ble valgt.

Arrangementskomiteen ble utvidet med to personer til å ta seg av evt utstillings- og markedsaktiviteter. Videre ble løpskomiteen utvidet med en person.

Redaktører for Motorhistorikeren 1998:

Ivar Engerud, Jan Shetelig/Svein Erik Finnerud, Knut Bjørhuus, Christian Christensen og Per Langøy. Redaktørene fordeler utgivelsene seg i mellom.

Etter dette takket møtedirigenten for møtet og gav klubba tilbake til tidligere formann, Tore Ødegaard. Tore takket Tor-Stein for møteledelsen og forsamlingen for den tiden han har sittet som formann før han ønsket den nye formannen og styret og komitede medlemmer velkommen som drivkrefter for klubben fremover.

Svein Hansen
avtroppende sekretær / referent

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

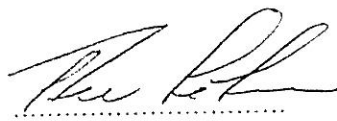
RESULTATREGNSKAP 1.10.1996 - 30.09.1997

	INNTEKTER	UTGIFTER	DIFFERANSE
Kontingenter 293 stk.	44070,00		44070,00
Medlemsmøter	2097,60		2097,60
Vårmønstring	1680,00	6577,50	-4897,50
Norgesløpet	89789,50	86421,29	3368,21
Juletefest	2583,00	6000,00	-3417,00
L.M.K.	750,00	10782,04	-10032,04
Avis	13440,00	40428,93	-26988,93
Leie av lokale og postboks		7700,00	-7700,00
Kjøp av kopimaskin		7029,45	-7029,45
Kjøp av startnr./plakater		8020,00	-8020,00
Oppgradering data		2337,00	-2337,00
Forsikringer		301,00	-301,00
Diverse utgifter		2501,00	-2501,00
Bankgebyr		5179,00	-5179,00
Renteinntekter pr. 31.12	6148,00		6148,00
SUM	160558,10	183277,21	-22719,11
Underskudd	22719,11		
	183277,21	183277,21	

BALANSE PR. 30.09.1997

Kasse	1544,00	
Bank, brukskonto	5873,42	
Høyrentekonto	172429,79	
Sum eiendeler	179847,21	
Eiendeler 1.10.1996		202566,32
- underskudd pr. 30.09.9	22719,11	
SUM	202566,32	202566,32

Revisorer:

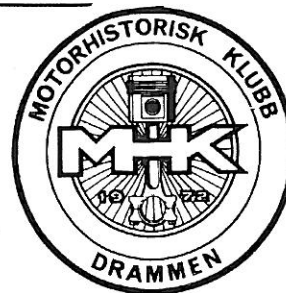


Per Løken



Tor Haugo

VELKOMMEN TIL ÅRSFEST



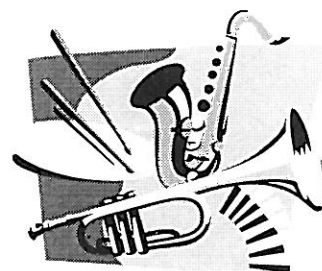
14.FEBRUAR KL. 18.30
PÅ BALLKLUBBHUSET
PÅ ØREN

"Gamle" og nye medlemmer
i MHK-Drammen skal møtes
til en hyggelig kveld.



*VI SKAL SPISE OG DRIKKE !
VI SKAL SVINGE OSS I DÅNSEN
TIL FENGENDE MUSIKK !*

VI SKAL BLI BEDRE KJENT
MED HVERÅNDRER (UTEN MOTORLYD SOM
BÅKGRUNNSMUSIKK)



NB.

*Vi skal kose oss med varm mat og hjembakte kaker til
kaffen, og derfor må vi be om en bindende forhånds-påmelding.
Frist for påmelding: 3.februar til :*

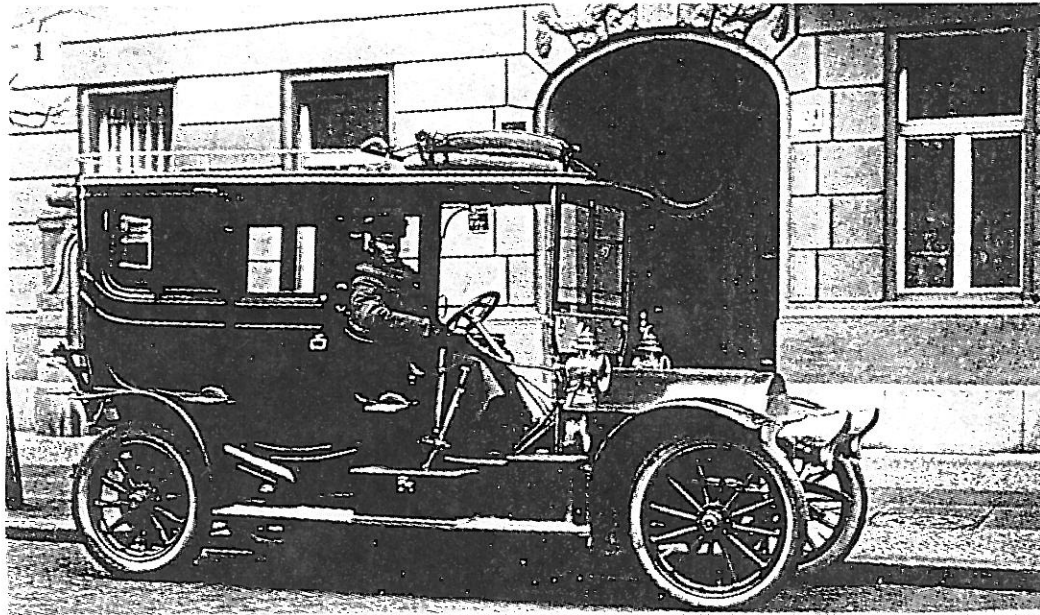
TORE WOLDSTAD	tlf. 32751768
LARS P.SKAU	tlf. 32823265 eller
BERIT THORBECK	tlf. 32848689.

.....Prisen har vi presset ned til kr.180.- pr.person.
(dette inkl.leie av lokale, vask, kjøkkenhjelp, og selvfølgelig god mat
og drikke).

I år, "går vi i det vi har"; gutta spanderer ikke nytt slips,
jentene krøller opp håret selv og da håper vi at alle som har lyst til å
delta på klubbens Årsfest har anledning til å komme.



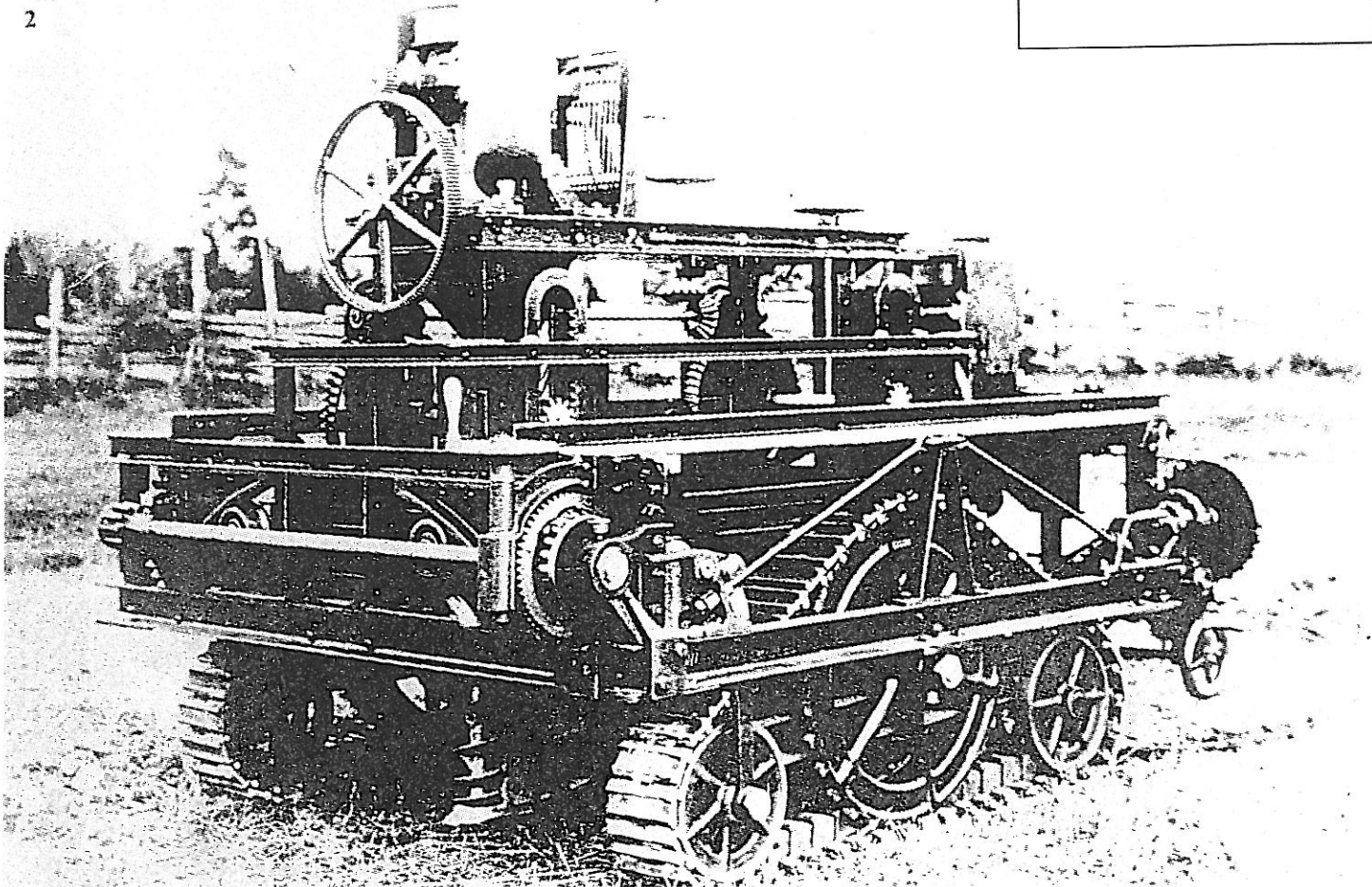
Festkomiteen sier: Hjertelig velkommen!



Jan-Ove Regstad har sendt oss disse to bildene med tekst.

Bilde 1 er sannsynligvis Norsk Hydro's første firmabil !?
 Bilen tilhører Sam Eyde som var grunnleggeren av Norsk Hydro. Mannen bak rattet heter Carl Ermhaus og var privat-sjåfør for Sam Eyde. Bildet er tatt et sted i Oslo ca 1919. Ermhaus ble spesielt hentet fra Tyskland med teknisk og kjøreeerfaring med automobiler. Bilen er sannsynlig en 1916 Opel, men om andre vet/mener noe annet så si ifra.

Bil 2: Verdens første beltekjoretøy. norsk oppfinnelse!



Haugrim, ca 1900

Maskinen på bildet er en av godseier Odilon B.H. Hanneborgs grøftemaskiner, eller dreneringsmaskiner som han kalte dem. Maskinen var, som det også framgår av bildet, meget komplisert, og må kunne kalles et teknisk mesterverk. Hanneborg hadde jobbet med oppfinnelsen i mange år da han ble tildelt sølvmedalje på verdensutstillingen i Paris i 1900. Maskinen gravde ved hjelp av en skrue opp grøft, la ned rør og gravde igjen 60 til 100 meter pr. time. Odilon B.H. Hanneborg (1861-1919) hadde studert protrettmaling og handelsfag i Dresden i Tyskland, men overtok først Øsken i Høland, og så farsgården Haugrim i 1890-åra. Det var ønsket om å kunne utnytte de rålendte og udyrkede områdene mot Liermosen som var bakgrunnen for ideen om dreneringsmaskinen. Den første patenten på en slik innretning tok han i 1890. Da ble maskinen trukket på ei vogn som hang i en wire bak en lokomobil. Siden monterte han elektromotorer på selve maskinen, men til slutt var forbrenningsmotoren kommet, og ble montert på maskinen. Det mest interessante med maskinen er nok likevel beltene som var Hanneborgs egen oppfinnelse. Vi vet at det engelske forsvaret var interessert i dette systemet etter å ha sett maskinen i Paris, der den ble stående i flere år etter utstillingen. Under den første verdenskrig kom både engelskmennene og tyskerne med terrenggående kjøretøyer (tanks) med Hanneborgs beltesystem, men oppfinneren selv fikk ingen økonomisk kompensasjon. Dagens eier på Haugrim, Sverre Hanneborg har forøvrig tatt vare på to eksemplarer av grøftemaskinen.

Bildet er utlånt av Sverre Hanneborg. Ukjent fotograf.

Juletreffest

på Ballklubbhuset søndag 11. januar kl. 15.00.

Det blir julemoro for medlemmer, barn,
barnebarn og oldebarn.

Nisseorkester

Salg av pølser, brus, kake og kaffe ——— **Gratis adgang!**

Siste frist for påmelding er 4. januar:

Tore Woldstad tlf.	32 75 17 68
Lars P. Skau	32 82 32 65
Berit Thorbeck	32 84 86 89

Festkomiteen ønsker dere alle en **GOD JUL.**



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

er:

IVAR ENGERUD
MAURUDLØKKA 2
3408 TRANBY
Tlf.: 32 85 40 75

Send inn stoffet før 15. januar 1998

