

MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - FEBRUAR 2001 - 30. ÅRGANG



Medlemsblad for
Motorhistorisk klubb - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972 - Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Hjemmeside: <http://mhkd.lmk.no/>
Bankgiro 2200.07.28865
E-mail: mhkd@lmk.no

I STYRET:

Formann:

Kjell Ødegaard
Loesmoenveien 50, 3300 HOKKSUND
Tlf. 32 75 35 83

Nestformann:

Finn Torgersen
Gamle Riksvei 260, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 47 21

Sekretær:

Bent Bryhn
Eikeleina 82, 3472 BØDALEN
Tlf. 31 28 44 52

Kasserer:

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

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

Tore Gustavsen
Hyggenveien 70, 3442 HYGGEN
Tlf. 31 28 90 95

Varamann:

Bjørn Lund
Bjønndalslia 5, 3442 HYGGEN
Tlf. 31 28 40 55



Forsidebildet:
Bilder av Triumph TR2
1955-modell

Redaktør for dette nummer har vært:

Arnt Ivar Lund, E-mail: ailund@frisurf.no

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komitè:

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

Løpskomite:

Helge Vidar Skistad 32 87 47 10
Leif Magne Nielsen 32 87 73 16
Vidar Andersen 32 78 00 04
Gunnar Kjemperud 32 78 09 81

Arrangementskomitè:

Roy Helge Hafslie 32 88 03 58
Tore Fretheim 32 82 32 65
Finn Bryhn 31 28 50 05
Jan Sørli 32 89 11 95

Jule- og festkomitè:

Per Gran-Henriksen 32 84 03 69
Arnt Ivar Lund 32 83 98 65

Materialforvalter:

Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

Valgkomitè:

Steinar Ludvigsen 32 87 94 27
Roy Helge Hafslie 32 88 03 58
Rune Kolberg 32 78 40 56
Tom Bryhn 32 89 05 98

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@private.no

Redaksjonsmedarbeider:

Paul Weber Gellein
Kastanjeveien 93A, 3026 DRAMMEN
Tlf. 32 82 54 98

Redaktører i 2001 er:

- Februar: Arnt Ivar Lund
- April: Christian Christensen
- Juni: Erik Holde
- September: Kåre Johnsen
- Desember: Jan Håkon Shetelig

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

Vi må ha stoff til neste blad innen 15. mars



Formannen har ordet:



Jeg vil først få ønske dere et godt nytt år og vel overstått jul, håper alle fikk med seg Vazelinas hjulkalender, jeg tror de spilte "Høgg gamle biler" bare en gang.

Gamle biler ja, hva er gammel bil? Er det en 1920 modell Minerva? Eller UTVALG: er det en 1967 modell Amazoon? Eller er det en 1980 modell Toyota Corolla? Det er vanskelig å gi et enkelt svar på hva er gammel bil er, men felles for de alle tre er at de kan kjøres i veteranbilløp i klubbens regi. Så vil du vel spørre du med dine messinglykter på peishylla hjemme i stua, hva har en 1980 modell Corolla å gjøre i et veteranbilløp, og da vil jeg svare rekruttering og atter rekruttering. Vi må få med oss yngre medlemmer i klubben og en Toyota Corolla er billigere i innkjøp enn Minerva. Velkommen alle 80 modeller, må hell og lykke følge dere på vei inn i veteranbilmiljøet, kanskje om noen år får du tid, penger og anledning til å restaurere en 1930 model A-Ford.

I en periode på 10 til 20 år fremover vil det komme på markedet mange spennende prosjekter, dette er biler som nyfrelste veteranbilister samlet på for 30 år siden, og som de nå innrømmer at de ikke rekker å restaurere før de (eierne) blir forfremmet til evigheten, slik er det nå bare.

Trenger man å restaurere en gammelbil, kanskje man skulle prøve å bevare den i tilnærmet originalstand med patina. Månedens stafettpinne-skriver har prøvd dette, prøvd å bevare patinaen, og resultatet er blitt meget bra., han er forøvrig en "reser" på klarinett.

Har du noen gamle musikkinstrumenter liggene hjemme, ta de med på klubbmøte, la oss prøve med litt snurrepiperier på møtene. I denne forbindelse minner jeg om vårt modellbil-møte i mars, ta med din gamle Opel Rekord eller din gamle Volvo brannbil la oss prøve å skape et miljø for andre spennende ting som er relatert til vår hobby. Kanskje kunne vi ha en modelljernbaneaften, de fleste av medlemmene har vel et forhold til Marklin eller Fleischer modelljernbaner.

En ny sesong står for døren, årsmøtet i LMK er satt til 10 mars, vår løpssesong vil starte opp månedsskifte april/mai med vårløpet.

Neste sesong er klubben 30 år, hvor mange av de som kjørte Drammensløpet i 1972 ville vi kunne fa til å starte i 2002? Dette ville være en pen utfordring å fa til. Hva kan vi tilby? Gratis arrangement til de som kjørte i 1972, vi får se. Etter ønske fra medlemmene prøver vi med et auksjonsmøte igjen, det er noen år siden vi har hatt dette nå. Har du noe snurrepiperier du ønsker å tjene noen kroner på, ta det med på møtet i april. Vår eminente auksjonarius og tidligere formann Steinar Ludvigsen stiller opp.

Neste avis vil komme i april, der vil du få vite mer om våre løpsarrangement, både styret og løpskomiteen er igang. Vårsesongen vil bestå av to løp, et i månedsskifte april/mai og et løp i juni, mest sannsynlig første helg etter pinse. Dette siste arrangementet vil være en kombinasjon av løp og årsfest.

Disse arrangementene er hel avhengig av deg, melder ikke du deg på, ja da blir det ikke noe av.

Til slutt vil jeg minne om kontingenten for 2001, denne vil du finne vedlagt i avisen. Husk og betal og ikke rot bort avisa før du har betalt.

Ha en fortsatt god vinter med mye varme klær, og husk å ta med modellbilen på møtet i mars.

Hilsen Kjell!



Medlemsmøte 8. januar 2001

Det nye året startet med samme gode fremmøte som vi etter vært har blitt kjent for, og praten gikk livlig helt fra starten av.

Formannen tok etter hvert ordet med å snakke om hvordan klubbstyret ser fremover vedrørende medlemsbladet, og trykking av dette. 6. januar skulle det vært arrangert juletreff for barna på Bragerøen Klubbhus. Musikk og underholdning var bestilt og arrangøren manglet kun påmelding av unger til å delta. Det var på forhånd satt en nedre deltakergrense på 25-27 barn for å finne det fornuftig å holde festen. Dessverre ble det bare påmeldt 15 stk, og avlysning var derfor eneste utvei.

Man stilte seg spørsmålet om hvorfor det ikke er større interesse for et slik arrangement som attpå til er gratis for deltakerne.

Den sedvanlige årsfesten ble også diskutert. Styret hadde tatt dette opp på siste styremøte og kom så med nytt forslag til arrangement.

Årets årsfest legges antakelig i forbindelse med Drammensløpet 9. juni med mål på Lampeland kurs og konferansesenter et par mil ovenfor Kongsberg. Dette for å få en forandring på tidligere rutiner, slik at kanskje flere medlemmer på denne måten vil finne både løpet og festen mer interessant.

På forespørsel syntes det å være god stemning for løp med overnatting som kombineres med årsfest.

Emne førte diskusjonen direkte over i inneværende års løpsopplegg. Steinar Ludvigsen mente den tradisjonelle måten å arrangere løp på var blitt "for kjedelig" for de som har vært med noen år. Videre mente han klubben burde prøve en ny vri på sine forestående arrangement.

Dette synspunktet ble tatt positivt opp av de andre tilhørere og det ble besluttet å opprette en idegruppe/komite på 4 personer for å se nærmere på dette. Gruppen besluttet å fremlegge noen forslag til løpskomiteen på neste medlemsmøte.

Det er planlagt å avholde to løp og forhåpentlig flere utflukter og turer i sesongen 2001.

På siste medlemsmøte ble det enighet om at det på møtet i mars skulle avholdes en utstilling av gamle modellbiler. Alle som har lekebiler fra sin barndom, modellbiler, korgi/matchbox eller lignende tar dette med seg til møte. På denne måten vil forhåpentlig mange få et trivelig gjensyn med gamle kjente kjøretøyer fra sin barndom.

Det kom også forslag fra salen om å ta opp igjen et gammelt innslag fra tidligere år i klubben. Dette går ut på at medlemmene på eget initiativ tar med seg gamle ting/gjenstander fra garasje/loftkjeller og auksjonerer bort på et medlemsmøte. (Husk at bilmotorer og andre ting i samme størrelse blir for stort)

Auksjonen ble bestemt avholdt på medlemsmøtet i april og Steinar Ludvigsen påtok seg å være auksjonarius.

Kveldens filminnslag var ved Bjørn Lund som viste en fin video fra Norgesløpet 2000 på Lillehammer. Det ble da servert kaffe og boller mens det surret Classic racing på video og medlemmene for øvrig pratet om løst og fast.. Til slutt orienterte Martin Fella litt om kommende tur til Beaulieu-markedet. Mer konkret om denne turen vil bli gitt på et senere møte i vinter.

Kveldens siste diskusjon gikk på om siste medlemsmatrikkel var ajour i forhold til dagens medlemmer og biler. Det framkom ønske om oppgradering av denne.

Marius Torgersen
Referent



Nytt fra Styret

På oppfordring fra formann Kjell (med klubba) gjengis her klubbens lover etter vedtak av 6.2.74 , revidert I .10.74, 6.4.76, 7.12.76, 4.10.77, 5.10.82, 5.10.89, 15.9.98 og 2.10.00.

§1

Klubbens navn skal være motorhistorisk KLUBB - DRAMMEN. Møtevirksomheten skal fortrinnsvis foregå i Drammen, og i alle fall innenfor Drammen Politidistrikt (Drammen, Hurum, Lier, Nedre Eiker og Røyken) Denne paragraf kan ikke endres av noen fremtidig generalforsamling.

§2

Klubbens formål er å skape et miljø for bevaring av motorkjøretøyer og gjenstander av motorhistorisk interesse som er,- eller kan bli,- av teknisk/historisk karakter.

§3

Som medlemmer kan opptas personer som er eier av,- eller er interessert i,- motorkjøretøyer og gjenstander av motorhistorisk interesse som nevnt i §2. Medlem er den som har betalt kontingent for inneværende år. Styret har anledning til å ekskludere et medlem som ikke er ønsket. Dette vedtak kan dog prøves av en generalforsamling.

§4

Medlemskontigentens størrelse for det kommende år bestemmes av generalforsamlingen etter forslag fra styret. Terminen for medlemskontigenten følger kalenderåret, og skal være betalt innen I. mars samme år.

§5.1

Kjøretøyer og gjenstander av motorhistorisk interesse som skal delta i klubbens arrangementer skal ha en minste alder på 21 år og være representativ for klubben. Med representativ menes at kjøretøy, gjenstander av motorhistorisk interesse og eventuelt ekstrautstyr skal være tilnærmedesvis tidsriktig, og så nær original som mulig. Kjøretøyene bør være rene, og ikke ha store skjemmende karosseriskader, rustskader eller andre tekniske defekter som kan være trafikkfarlige.

§5.2

Mekaniske ombygginger tillates såfremt det er brukt komponenter som var tilgjengelige i kjøretøyets produksjonsperiode. Likeledes må ombyggingen tilfredsstillere reglene i Vegdirektoratets bestemmelser om kjøretøy (unntaksbestemmelsene)

§5.3

Karosseriombygginger tillates såfremt de er utført på en måte som var vanlig for å tilfredsstillere et transportbehov av gods og/eller personer, jmf. 21 -årsgrensen og Vegdirektoratets bestemmelser om kjøretøy (unntaksbestemmelsene)

§5.4

Ombygginger/ominnredninger av nyttekjøretøyer tillates dersom endringene er gjort for å øke bruksmulighetene. Det er en forutsetning at materialvalg og utførelse er av en tilnærmet standard som var vanlig, jmf. 21 -årsgrensen.

§5.5

Ekstra lysutstyr, sikkerhetsbelter og sikringsutstyr for barn godkjennes som sikkerhetsanordning selv om utstyret er av ny dato.

§5.6

Prøveskilt må ikke benyttes på kjøretøyer som deltar i klubbens arrangementer, eller representerer klubben i andre sammenheng.



§5.7

Teknisk komité og løpskomité kan nekte deltagelse i klubbens arrangementer dersom kjøretøyet ikke tilfredsstillere kravene i §5

§6

Klubbens vognmerke kan kun settes på kjøretøy og gjenstander av motorhistorisk interesse av den som nevnt i §5.

§7.1

Klubbens styre velges av generalforsamlingen og består av: Formann, nestformann, sekretær, kasserer, to styremedlemmer og varamann. Formann og sekretær velges for ett år av gangen. Nestformann og 1. Styremedlem — kasserer og 2. styremedlem står på valg annet hvert år. Generalforsamlingen velger dessuten også revisor og eventuelle komitéer.

§7.2

Komitéformann innkalles til styremøte etter behov.

§8

De løpende forretninger i klubben ivaretas av formannen etter styrets vedtak. Klubben forpliktes av formannen og et av styrets medlemmer.

§9

Generalforsamlingen skal avholdes i oktober måned, og innkallingen skal skje med minst 14 dagers varsel. På generalforsamlingen skal forelegges:

1. Valg av møtedirigent.
2. Styrets årsberetning.
3. Revidert regnskap.
4. Eventuelle saker som ønskes behandlet på generalforsamlingen. Disse må være styret ihende minst 7 dager i forveien.
5. Fastsettelse av medlemskontigent.
6. Valg ifølge §7

Ekstraordinær generalforsamling kan innkalles med minst 14 dagers varsel etter styrets beslutning, eller hvis minst 30% av medlemmene krever det. På ekstraordinær generalforsamling kan kun behandle saker som er nevnt i innkallingen.

§10

Som æresmedlem kan utnevnes en person som gjennom mange år har vist stort engasjement i klubbens styre og/ eller har vært til stor nytte og glede for andre medlemmer i klubben. Æresmedlemskap kan bare gis til en person dersom samtlige styremedlemmer samtykker i det. Æresmedlemmer betaler ikke kontingent, og er innbudte gjester med ektefeller, ved årstester og jubileumsarrangement.

§11

Endringer i klubbens lover kan vedtas på ordinær eller ekstraordinær generalforsamling, ved 2/3 flertall.

§12

Eventuell oppløsning av klubben kan bare skje på ordinær eller ekstraordinær generalforsamling med minst 50% av medlemmenes stemmer. Samme generalforsamling avgjør også fordelingen av klubbens aktiva.



Redaktørens spalte:

Hei, og Godt Nytt år til alle entusiaster av motorhistorisk kultur. Som redaktør av medlemsbladet har jeg tatt med den frihet og skrive en egen spalte der redaktøren kan fremlegge sine subjektive meninger om smått og stort av klubbens aktiviteter.

Vi har lagt bak oss et år der undertegnede (samt mange blodsbrødre) har fått brukt gammal bilen i langt mindre grad enn ønsket og planlagt. En god del av ansvaret for dette får den utrøstelige "norske" sommeren ta skylda for, men det er vel sikkert med dere som med meg selv, store planer men ikke alt blir utrettet!?

Et stadig tilbakevendende tema er oppslutningen til forskjellige arrangement som blir avholdt, eller forsøkt avholdt i klubbens regi. Sist var det som kjent vår tradisjonelle juletreffest for barna som måtte avlyses på grunn av for dårlig oppmøte. I fjor vinter måtte årsfesten avlyses og vi har også sett noe av samme tendensen på løpene. Dette har jo vært diskutert på nesten vært eneste medlemsmøte. men har vi kommet til noen konklusjon om hvorfor, og hva som må gjøres for å rette på denne trenden? Jeg synes ikke det!

Riktig nok har styret lagt frem et positivt forslag som går ut på å legge årsfesten som en avslutning på Drammensløpet. (ref møtereferat januar 2001). Det er som sagt positivt at man prøver på noe nytt, men jeg personlig tror ikke vi får den ønskede effekt ved å arrangere Drammensløpet på denne måten. Jeg er redd for at hovedløpet til MHKD da vil kunne bli et klubbmesterskap mer enn noen gang. Hvem fra andre distrikter ønsker vel å være med på et iøp der det skal avvikles en intern fest i forbindelse med arrangementet?

Jeg har sagt det før, og sier det gjerne igjen: Vi må arrangere et løp for bilentusiaster også utefor vår egen klubb. Først og fremst må våre medlemmer gå sammen om å arrangere et løp som er interessant og være med på, slik at det også kommer påmeldinger fra medlemmer tilhørende andre klubber.

Det er ikke lett å bli enige om hvordan dette skal gjøres, og det er helt sikker mange som sitter inne med meninger som ikke kommer frem på møtene våres. Imidlertid ble det på siste møte opprettet en gruppe som skal fremlegge forslag til løpskomiteen om hvordan alternative løp kan arrangeres. Vi får se om dette gir resultater til årets begivenheter

Det er lite snakk om nye objekter på møtene, men vi har nå heldigvis fått i gang "Stafettpinnen" igjen, så her blir det spennende å følge med i tiden fremover. Første innslag er allerede i dette nummeret. I tillegg har undertegnede fått kjennskap til 2 nye objekter som er innført i området.

Dette er en Wippet 93A Touring, 1927 modell og en Chrysler 62 Roadster, 1928 modell. Førstnevnte bil var jeg selv med å hentet på Strømmen en kald snøfull vinterdag i fjor. Prosjektet er i full gang, og eieren, Roy "bluesen" Engh vil komme med en fyldig historie og tilstandsrapport på bilen senere. Bil nummer 2, Chrysler&n dukket tilfeldig opp i en nabogarasje til undertegnede. Pussig, da jeg selv har akkurat samme bilen, men en Touring-utgave.

Jeg jobber med å fa eieren som medlem i klubben og vil av den grunn ikke opplyse om navn. Men, det er en spennende bil, og jeg er sikker på at vi får se denne på veien etter hvert.

Til slutt har jeg inngående kjennskap til en bil som snart kommer ut av garasjen. Dette er en Opel Kapitan, 1951 modell. En gammel god kjenning fra 1950 og 60-tallet på norske veier. Brodefn har jobbet i rykk og napp med denne bilen helt siden 1980, men på grunn av andre prosjekter ble det ikke fart i det før for et par år siden. Nå er bilen nøye rustsveiset, påført ny lakk og det er bare innvendig bekledning som gjenstår.

NB! Beskjed fra styret om dato på våre løp: Vårløpet 5 mai og Drammensløpet 9 juni





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder
instrumenter, utstyr og
rekvisita.

* - for skoler, korps,
orkestre og
enkeltutøvere

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

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen

Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

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

Helårsannonser 2001:

Helside kr. 2700,-

Halvside " 1800,-

Kvartside " 900,-

1/8 side " 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

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



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 2001 kr. 250,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- * Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

FIRMA

Grønland Auto

Brems & Clutchservice

PROFF Rekvisita

Rammeverksted Bu, St. Senter

NOR AUTOLAKK AS

Postboks 1287

3254 LARVIK

Tlf. 33 17 93 30

Bergerud Eftf.

Haraldsen Farvehandel

Drammen Supply

RABATT

Etter avtale

20% på alle lagervarer

20 %

30%

5% på engrospriser

10% på alle varer

15% på lakk, 10%
andre varer

20%

Listen oppdateres fortløpende.



Buick 1928

Av Øyvind Sørby

Mai 2000 ble drømmen om å eie en 20-talls bil virkelighet. En kollega på jobben fant meg verdig til å få kjøpe en av bilene hans. Men som sikkert de fleste i klubben vet, så kan det være vanskelig å overbevise ektefelle om at det er nettopp dette som mangler i husstanden. Noe diskusjon ble det, men ved å tilby oppussing av barnerom og bygging av nytt bad, kunne bilen omsider hentes hos selgeren.

Drømmen, en Buick 1928 Modell 20 (Standard 2-dørs Sedan), var i en for god tilstand til å kunne plukkes ned i biter, og en rullende restaurering ble igangsatt. Selger hadde i forkant av handelen fått start på motor, og det var faktisk fortsatt lys som virket i de fleste lamper etter alle disse årene. Målet var å fa bilen registrert i løpet av sommeren, og kanskje kunne delta på et løp.

Bilen er i den originale farge- kombinasjonen levert fra fabrikken, svart og "parkway-green". Cellulose lakken ble forsiktig rubbet og polert, og en utrolig fin glans gjenoppsto. Bilen hadde et kort opphold i et lakkeringsverksted i lagringsperioden, og fikk her mye lakkstøv, så det ble en tidkrevende rubbing. Skjermene ble i 1970 grunnet med Coroless, og disse måtte derfor males med cellulose med tilhørende sliping, rubbing og polering.

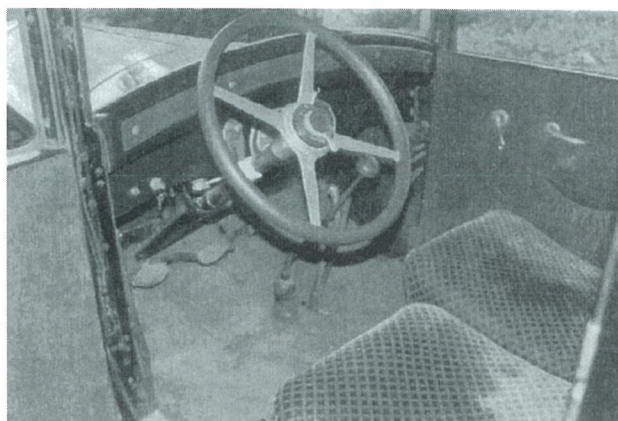
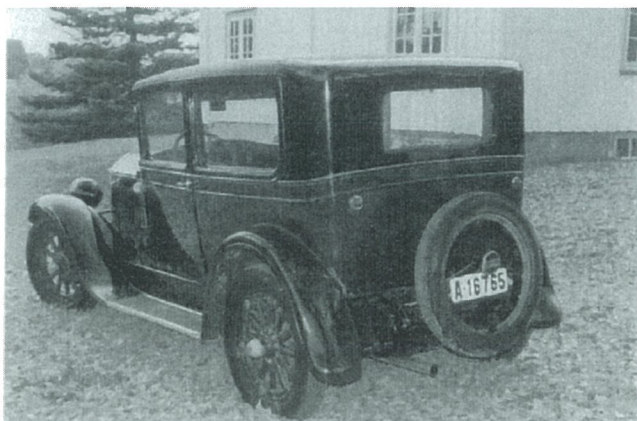
Understell ble skrapet, børstet og satt inn med Owatrol. Et flott produkt så lenge en ikke skal male over med cellulose lakk. På disse "uheldige" områdene måtte det benyttes en to-komponent epoxy grunning som isolasjon for å hindre koking i lakken.

Overhaling av bremses, nytt tenningsystem, nytt eksosanlegg, justering/overhaling av forgasser, justering av ventiler og diverse loddinger av bensintank sto så for tur.

Som på de fleste biler med takduk var det også her kommet råteskader som måtte utbedres før nytt tak kunne legges på. Sommersola sviktet, så vi rigget oss til med terrassevarmere i garasjetaket som skulle gi duken den nødvendige strekk og varme som må til.

Interiøret er originalt, med en meget fin patina. Litt skreddersøm, sveising av en brakett og støvsuging er det eneste som er gjort.

På de første prøve-turene brukte Buick'en mer vann enn bensin, og registeret viste seg å være noe tett slik at vannet gikk ut i overløpet. Et nymotens rensmiddel ble utprøvd, men da dukket det imidlertid opp en lekkasje, og et tettemiddel ble fylt på. Lekkasjen ble stoppet men viskositeten på kjølevæska ble for høy, og vannforbruket fortsatte. Løsningen ble imidlertid å tømme hele registeret for vann/ tettemiddel, og erstatte det med en frostvæskeblanding. Tipset til leserne er at selv om det står på tettemiddelet at det skal forbli i systemet, så ikke gjør det. Få det ut!



Bilen er solgt ny i Norge 6/1-1928, og fikk C-765 som første reg.nr. Dette reg.nr "pryder" til min store irritasjon i dag en —65 Ford Mustang, og jeg måtte derfor ta til takke med det andre reg nr som har vært på bilen. Det er registrert 4 eiere på bilen frem til den ble avskiltet 11969. For å komplettere historikken til bilen mangler jeg nå kun den første eierens navn.

Dersom noen av leserne har oppslagsverk over reg nr og dets eiere i Norge i perioden 1928 til 1947 så kan gåten om den første eier kanskje løses.

Videre planer for Buick'en er å fa tak i støtfangere (tilleggsutstyr i 1928), frontplate, koffert med tilhørende stativ og et ekstra bakly. Noen tips?

Det Spesielle Løpet som ble arrangert i september i fjor var vårt føste løp, og det blir garantert ikke det siste. Hele familien storkoser seg når vi er ute på tur i den gamle ærverdige Buick'en.

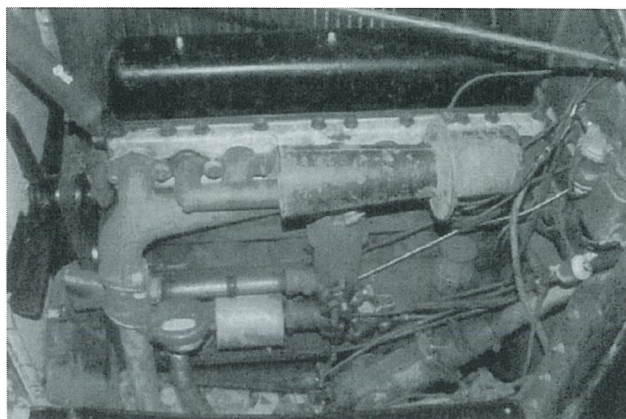
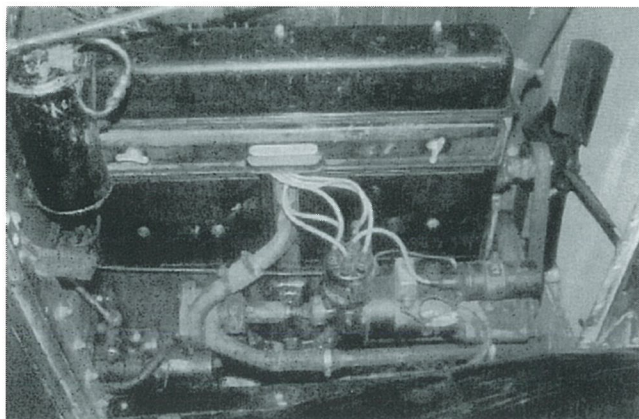
Fakta:

- * Buick 1928
- * Model 28-20, Standard 2-dørs Sedan
- * Produksjon 32481 for salg i USA og 61 for eksport
- * Motor:
 - 3.4 ltr, 64 Hk
 - 6-sylindret rekkemotor
 - Toppventilert
- * Gir: 3-trinns, H-girskift
- * Bremses: Mekaniske, foran og bak
- * Vekt: 1650kg

Flere kjøretøy med forskjellig grad av restaureringsbehov finnes også på gården:

- * 1952 VW 1200 Typel Split
- * 1957 VW 1200 Typel Oval
- * 1952 Deutz traktor
- * 1956 Lambretta l2Sccm

På oppfordring fra Kjell (med klubba) sender jeg stafettpinnen videre til Tormod Bjørnethun og hans biler.



UVANLIGE BILER.....(av Steinar Ludvigsen)

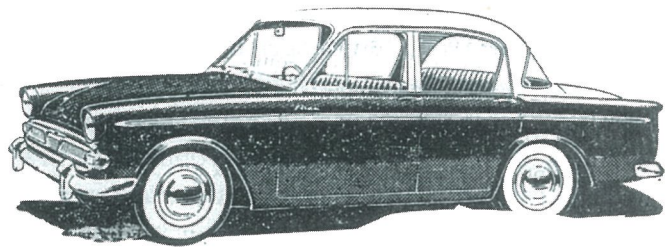
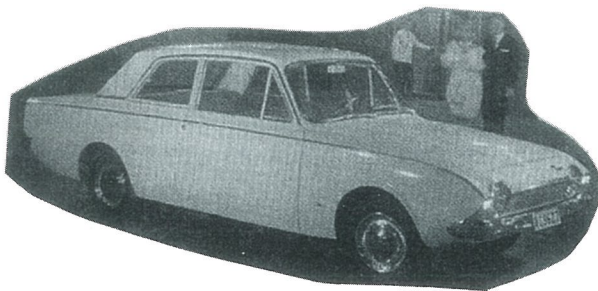
Ofta far jeg h re hvor uvanlige visse bilmodeller er. Faktum er at ingen tiln er mer vanlig en uvanlige biler, n r vi snakker om veteranbiler.

At dette er et salgsargument er ikke noe jeg kan v re helt enig i. Tvert imot. Det er for det meste biler som var helt vanlige en gang i tiden som er blitt uvanlige i dag, som de fleste kan huske eller har hatt et forhold til i en periode av livet hvor velstand og vekst ble reflektert i kj ret yet ditt.

Et eksempel: Chevrolet produserte i 1955-57 den populære Nomade stasjonsvognen i et forholdsvis lite antall. Disse var utvilsomt meget populære biler som ogs a var meget vakre og p  grunn av sin popularitet fortsatt er populære biler hvor veldig mange er bevart den dag i dag.

Men hvor er det blitt av de vanlige europeiske bilene som var s  vanlige p  slutten av 50-tallet, og biler som de fleste hadde p  60-tallet? Eks: Fiat 100/1500, Ford Cortina/Corsair, Vauxhall Viva, Triumph Herald og Hilmann etc. Er ikke dette de bilene som virkelig er i ferd med   bli uvanlige?

At prisene p  disse bilene er i ferd med   stige er ikke rart. Har du ikke en, b r du skaffe deg en n  mens det enda er mulig   f  dem til en fornuftig pris!



ORIGINAL ELLER !!!!!.....(av Steinar Ludvigsen)

Original eller ombygd, restaurert eller urestaurert, patina eller superfinish. Bevaring av original bilhistorie eller kj ret y som de ble brukt p  veien?

Selv om de fleste har en felles interesse for gamle biler er meningene delte hos de fleste p  dette omr det. Det   tune, bygge om og trimme motorer har alltid forekommet, s  lenge vi har hatt biler og motorsykler. Uttrykk som "bakg rdstrimming", "Toten-trimma" og "garasjetrimma" er uttrykk de fleste kjenner til, pluss seri s l pstrimming. Gammel l pshistorie er artig, likefult de fatalls biler som er bevart fra denne tiden.

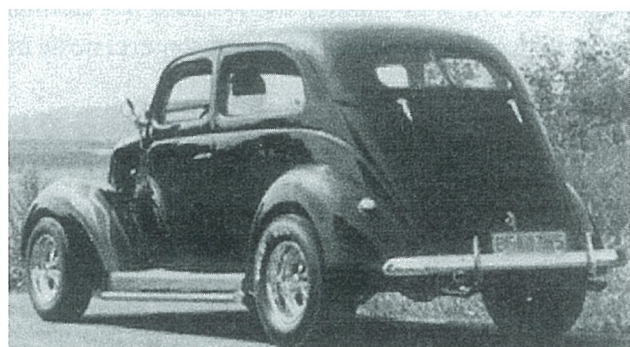
Men hvor er alle de bilene som ble bearbeida p  alle rare   tenkelige m ter, med breifelger, dobbel Webere, racekam, GT-ratt, b tteseter, abarth-potter, senkesett og b ttelykter. Hotrodden eller kall det hva du vil, dette er kj ret y som p  en eller annen finurlig m te ikke er helt stueren for den "seri se" bilrestaurat r.

Men er ikke dette allikevel like mye bilhistorie som originalbilene?

Det var faktisk vanlig   kj re bill p uten skjerm og panser. Noen lagde til og med egne karosserier, selv i Norge. P  50-tallet ble biler helt fra 30-tallet modifisert slik at de hang med p  israce og banel p. I rallysporet kj rte det Skodaer med trimma motorer, eller r e 2-taktere som Saab og DKW. Nordisk klasse p  50 og 60-tallet besto kun av hjemmetrimma standardbiler av ymse slag. Man kan faktisk godt kalle dette for hot-rodds som stammer fra Amerika hvor denne typen modifisering for   kj re bill p oppsto.

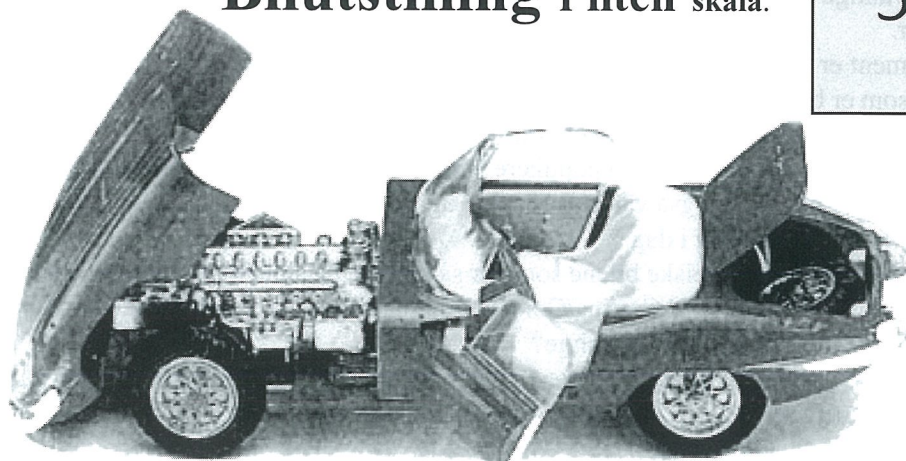
Man kan si at hot-rodden ble den vanlige manns lille mulighet til   delta p  bill p eller   ha noe p  veien som dro litt utover det vanlige. Noe de som kan huske Drammen sentrum fra 60-tallet sikkert kan bekrefte.

Med andre ord,: Hot-rodden er ogs  bilhistorie!!



Bilutstilling i liten skala.

5. MARS!!



På klubbmøtet 5. mars vil det bli arrangert en uhøytidelig liten utstilling av ulike typer modellbiler Erfaringsmessig har det vist seg at mange innen veteranbilhobbyen har noen småbiler stående på hylla, kanskje en miniatyr av bobla i garasjen eller av den Ferrari'en som for alltid vil forbli en drøm. Tanken er at vi til sammen skal kunne presentere et rikt utvalg av småbiler, og **alle** oppfordres til å ta med en eller flere biler, enten det dreier seg om gamle lekebiler fra guttedagene eller nyproduserte, superdetaljerte samlemodeller. Tanken er å lage et langbord i midten av møtelokalet, der alle kan gå rundt og studere de små klenodiene.

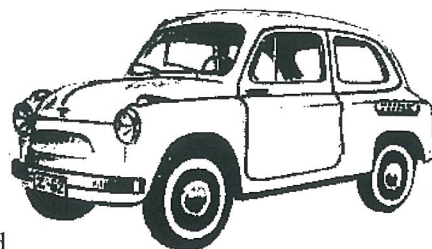
Wth.

Løsning på "Julenøtter" i desember-nummeret:

I bladet kunne du lese tekniske data på en småbil med luftkjølt hekkmotor. Det dreier seg om den sovjetrussiske bilen **Zaporo~ez ZAS 965**, eller Jalta som den het på eksportmarkedet.

På midten av 50-tallet var det flere som drev med utvikling av en småbil, først og fremst for hjemmemarkedet. Bilen som pekte seg mest fordelaktig ut, var Zaporo~ez, og prototypen stod ferdig i 1959. Produksjonen startet i 1960 i den tidligere traktorfabrikken Kommunar, som ligger i Zaporo~e ved Dnepr. Bilen minner sterkt om Fiat 600, og designeren har nok studert Fiat'en nøye underveis. I motsetning til Fiat, har russeren luftkjølt motor. Dessuten har den torsjonsfjæring foran som konstruksjonsmessig minner sterkt om VW. Regulær import til Norge kom som nevnt aldri i gang, noe vi kanskje skal være glade for ut fra de kommentarene som Mogens Danikier i Skandinavisk Motor Journal kommer med i testen, som de tekniske dataene er hentet fra.

Øivind Gladhus på Gol har en bil av denne typen stående, men jeg tror ikke at den er kjørbar. Jeg trodde at det ikke fantes flere Jalta'er i landet, men så forteller Gunnar K at han har sett et eksemplar på Biri-markedet og det ser ut til at nettopp denne bilen vil bli presentert i neste utgave av Norsk Motorveteran.



ЗАПОРОЖЕЧ

Wth.



Normann Bilverksted A/S

Fridgeir Normann og Jan Roger Gundersen

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 bremses
og clutch til bil og industri

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

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



Har nå også
mange fine
dekaler til
motersyklar.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen
Tlf. 32 85 69 61

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt
ved fremvisning av medlemskort



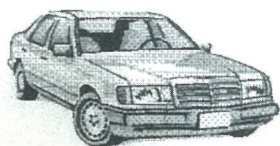
GEITHUS TEXACOSTASJON

3360 GEITHUS
TELEFON 32 78 03 30
TELEFAX 32 78 11 69

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

Gratis oljeskift - betal kun for oljen. Gode tilbud på dekk.

Sandblåsing & lakkering

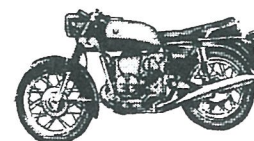


Jon Andreassen

Biler, motorsyklar

&

landbruksredskap etc.

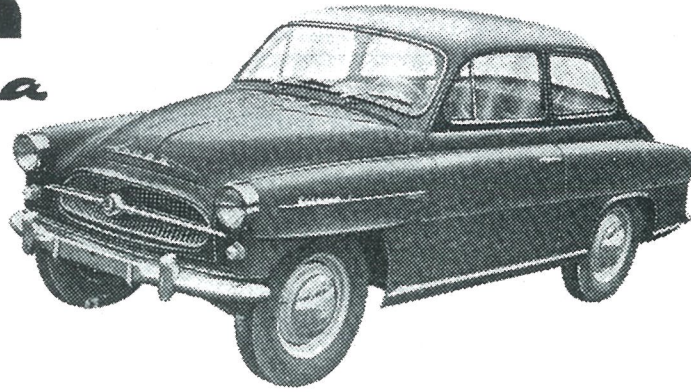


Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820
Vikeveien 47, 3090 Hof



ŠKODA

Octavia



Med sine vakre linjer og sine fremragende kjøreegenskaper er ŠKODA Octavia en bil som gjør spørsmålet om kjøpetillatelse likegyldig.

Se den i vårt utstillingslokale **KIRKEVEIEN 40** og be om demonstrasjon.

Pris kr. 14 850.--

F. E. Dahl & Co. A.s.

Tlf. 60 63 36 - 46 80 25.

Forhandlere, deler og service over hele landet.

Du finner alltid interessant veteranstøff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

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

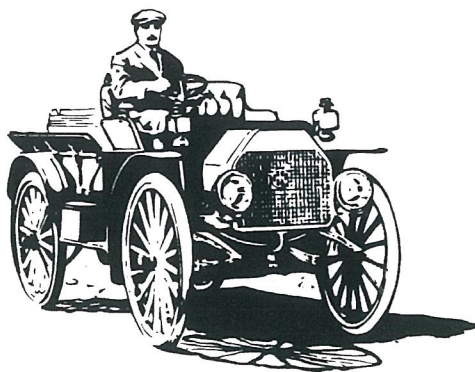
Norsk Motorveteran koster kun kr. 350.- pr år!

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå.

Telefon: 66 91 06 56 Fax: 66 91 06 57





MØTE DEN 7 NOV.

MØTET DENNE TIRSDAGEN VAR VIET GARASJEBESØK HOS KÅRE MYRVOLLEN VED ENGENE. KVELDEN OPPRANDT MED ET FORRYKENDE REGNVÆR, MEN DET FORHINDRET IKKE 22 MEDLEMMER I Å MØTE OPP.

KÅRE HAR NYTT FLOTT HUS, MEN MANGLER GARASJE. I MANGEL AV SÅDAN HAR HAN ANSKAFFET EN CONTAINER, OG I DENNE CONTAINEREN STÅR DET EN 1910 ORIGINALSKIKK. RIKTIGNOK MED DEFEKT GEARKASSE, MEN DEN ER UNDER REPARASJON. MERKET ER OAKLAND OG MODEL BETEGNELSEN ER 25... BILEN ER KOMMET FRA OSLOMRÅDET OG TIDLIGERE EIER HETER NORDHEIM.

DET BLE GANSKE TRANGT INNE I CONTAINEREN, MEN ETTER AT ALLE HADDE FÅTT SETT FRASEG, KOMMENTERT OG BEUNDRET BENKET VI OSS INNE TIL KAFFE OG WIENERBRØD. VI GRATULERER KÅRE MED BILEN OG TAKKER HAN OG FRUEN FOR BEVERTNINGEN. KÅRE OG OVE SØRENSEN HAR VÆRT PÅ AMERIKATUR. JEG GÅR UT FRA AT TEMAET VAR GAMLE BILER.

DET HANDLES LITT I DALEN FRA TID TIL ANNEN. ARNE RESE HAR VÆRT I VALDRES OG KJØPT EN STUDEBAKER, ÅPEN 1929, DEN PÅSTÅES Å VÆRE I ORIGINALSTAND.

OVE SØRENSEN HAR KJØPT SEG HUS PÅ ÅL, OG HAR HENTET SEG EN STUDEBAKER 1937 NYTT MEDLEM KJELL ARNE LIAHAGEN HAR EN FØRKRIGS RENAULT UNDER RESTAURERING. HAN ER FORØVRIG VERKSMESTER HOS BIL & TRAKTOR PÅ NES, OG HAR FØLGELIG GREIE PÅ BILER.

OG SÅ EN TRIST MELDING.

BIRGER KIRKEDELEN LEVELD, ER PLUTSELIG GÅTT BORT, BARE 55 ÅR GAMMEL.

BIRGER HAR VÆRT MED I KLUBBEN SIDEN STARTEN FOR 20 ÅR SIDEN, OG HAR VÆRT EN TROFAST MØTEDELTAGER.

I SIN TID KJØRTE HAN MANGE DRAMMENSLØP MED SIN 1927 HARLEY.

VI LYSER FRED OVER HANS MINNE, OG LAR TANKENE GÅ TIL DE ETTERLATTE.



Rens av tennpluggene

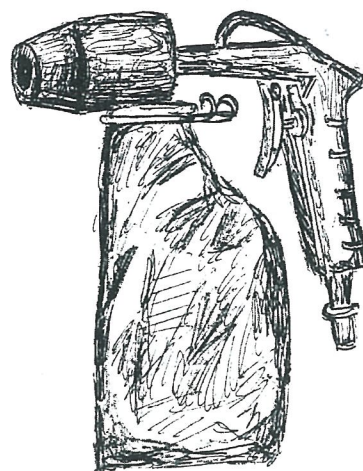
På eldre motorer hender det at det dannes et belegg på pluggene, som det kan være ønskelig å få fjernet. På en totaktsmotor dannes det forbrenningsrester etter uforbrent olje, og dette kan lett føre til tenningsproblemer og motorfusk, eller endog føre til at pluggen kortslutter slik at motoren ikke starter. I en firetaktsmotor vil det også kunne dannes ulike typer belegg, for eksempel dersom ventilstyringene er slitt, slik at oljerester blir brent fast til et meget hardt belegg, som kan medføre driftsforstyrrelser. For et par tiår siden, da arbeidskostnadene utgjorde en mindre andel av verkstedsregningene, hadde de fleste bensinstasjoner og verksteder et apparat for servicearbeid på tennplugger. Her var det blant annet mulig å teste pluggene, og gjennom en inspeksjonsluke iaktta hvordan de oppførte seg ved belastning, dvs. om de kortsluttet, altså slo over andre steder enn i elektrodegapet. I dag er det vel ikke så mange som driver med denne formen for service. I en åpning i apparatet var det mulig å sandblåse pluggene, for å fjerne slagget etc.

Hva kan vi gjøre i dag, dersom vi ønsker å rengjøre pluggene våre på en enkel og effektiv måte? I garasjen har du kanskje en sandblåserpistol eller -sprøyte beregnet på utbedring av små lakkskader, og denne vil gjøre jobben på en utmerket måte.

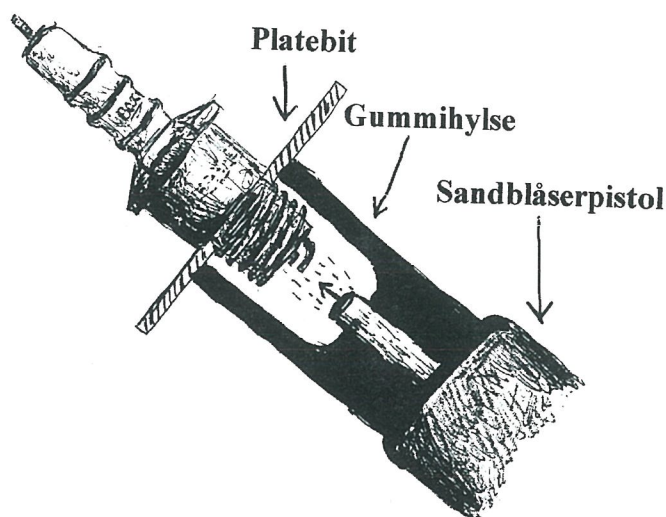
Bør et hull tilpasset pluggens gjengeparti i en liten platebit. Tre tennpluggen gjennom hullet i plata og trykk gummimunnstykket på sandblåserpistolen mot pluggen slik at forbindelsen blir tett. Etter noen sekunder blåsing vil du oppdage at pluggen er helt ren, og ser nesten ny ut.

Er bilen av et kulant merke slik at du kan kjøpe et sett plugger på nærmeste bensinstasjon, vil det være mest aktuelt å skifte pluggene når de først er tatt ut. Er det vanskelig å oppdrive pluggen, kan nevnte metode anvendes med fordel. Dersom elektrodene er slitt, bør pluggene skiftes uansett, men det er mulig å file midtelektroden, slik at de på nytt får skarpe hjørner. Erfaringsmessig stiller ikke gamle saktegående motorer med lav kompresjon store krav til tennpluggene, men de vil alltid profitere på en rens.

Vth.



På f.eks. Biltema får du en sandblåserpistol for 150-200 kr.



Pluggen tres gjennom hullet i plata, og pistolen trykkes imot.





SIKKERHET - TENKER VI PÅ DET?

Sikkerhet er en sak som angår oss alle, men det er også en sak som vi gjerne skyver litt i bakgrunnen til daglig. Problemer av den type rammer jo som kjent alle andre enn oss selv. Dessuten koster det både tid og litt ekstra penger å tenke sikkerhet i praksis.

La oss likevel stoppe opp litt og se på tre av de sikkerhetsproblemer som vi, i egenskap av gammelkjøretøyeiere, kan risikere å støte på.

Et av de verst tenkelige resultater av dårlig sikkerhet vi kan rammes av er brann. Et gammelkjøretøy som brenner opp er tapt for alltid. En foreleser på et forsikringsseminar for et par år siden sa det slik: "Ingen ting er så totalt ødeleggende som en brann, det som brenner opp kan aldri mer restaureres eller repareres, det er borte."

Dette skjer da også dessverre fra tid til annen i vårt miljø. Og tapet er smertelig, ikke bare for eieren, men for hele miljøet. Riktig nok dekker forsikringen, i de fleste tilfeller, det økonomiske tapet, men affeksjonsverdien får vi ingen ting igjen for.

Nå finnes det heldigvis flere måter å sikre seg mot brann på, og la oss se litt på dem. Brann eller branntilløp i et kjøretøy i bruk er sjelden så ille som enkelte kanskje tror. Det skjer heldigvis aldri slik som i amerikanske actionfilmer, med en voldsom flammeeksplosjon. Alle bilbranner begynner i det små, og utvikler seg relativt langsomt. Det er et faktum at et vanlig bolighus blir raskere overtent enn en bil. Undertegnede har selv opplevd tre branntilløp i bil, og samtlige ble raskt slukket med helt minimale skader på kjøretøyene. Bare i et av tilfellene fantes det brannslukningsapparat i bilen, de to andre ble slukket med henholdsvis snø og et pledd.

LMIK-forsikringen forutsetter at det skal finnes både brannslukningsapparat og hovedstrømbryter i kjøretøyet. Og med dette utstyret på plass skulle vi normalt sett være bortimot helgardert mot brann i kjøretøyer i bruk.

Noe mer komplisert blir det selvfølgelig når vi begynner å snakke om brann i kjøretøyer som står lagret, kjøretøyer under restaurering eller kjøretøy i garasje. Men også her kommer vi langt med å følge vanlige sikkerhetsregler samt ved å bruke hodet på en fornuftig måte. Vi kan se litt kritisk på lagringslokalitetene og den alminnelige sikkerheten der. Er det annen virksomhet på stedet? Er det et rimelig godt tilsyn med stedet? Finnes det brannvarslingsutstyr og/eller slokningsutstyr tilgjengelig?

Under restaurering blir det gjerne benyttet både sveiseutstyr, slipemaskiner og andre redskaper som skaper gnister eller har åpen flamme. At dette foregår adskilt fra oljesøl og brennbare materialer burde være en selvfølge, likeså at vi sørger for å ha tilstrekkelig med slokningsutstyr tilgjengelig og at vi kontrollerer lokalet før vi forlater det.

I garasjen fjerner vi alt som heter oljete filler, papir og annet søl som faktisk kan selvantenne under uheldige omstendigheter. Vi sørger for å holde en viss orden i våre forskjellige kanner og dunker ned ymse mer eller mindre brennbare vesker som gjerne finnes i garasjer. Og selvfølgelig har vi både alarm og godkjent brannslukningsapparat tilgjengelig.

Enkle og greie "regler" som koster minimalt og som kan spare oss for den store tragedien.

Det andre sikkerhetsproblemet vi skal ta for oss er noe så banalt som tyveri. Her dukker nok innvendingene opp. Ingen stjeler da veterankjøretøyer eller gammelkjøretøyer vil nok de fleste påstå. Disse er alt for lett gjenkjennelige og har ofte for dårlige bruksegenskaper til at noen tør eller vil stjele dem, Biltyver foretrekker moderne og raske biler med lett anonymt utseende.

Dessverre er det ikke alltid slik. Veteran- og gammelkjøretøyhobbyen er også blitt big business, og det er et faktum at ikke alle har det samme syn på ærlighet eller på mitt og ditt som det vi selv har. Gammelkjøretøyer stjeles på bestilling, som delekjøretøyer eller for eksport til andre land der kontrollen ikke er så nøye, og der



mottageren kanskje er i den aller beste tro. Kjøretøyer som forsvinner på den måten, det skjer fra tid til annen, må nok også regnes som tapt for alltid.

Vi kan selvfølgelig aldri gardere oss 100%. Men enkle forholdsregler som det å oppbevare kjøretøyet i en skikkelig låst garasje hjelper langt på vei. Dette er også en av forutsetningene for å kunne få LMIK-forsikring. God belysning og alarmer er heller ikke å forakte.

Litt omtanke og en anelse ettersyn når kjøretøyet parkeres ute, i forbindelse med bruk eller turer, vil nok også bidra til at langt færre gammelkjøretøyer forsvinner på denne unødige og tragiske måten.

Det tredje sikkerhetsproblemet er det vi ikke liker å snakke for høyt om, men som likevel er både aktuelt og av stor betydning for hele vårt miljø.

Alle kjøretøyer nyere enn 1960-modell skal inn til teknisk kontroll hvert annet år, tunge kjøretøyer hvert år. LMIK arbeider på sikt for å forandre denne bestemmelsen til rullerende 3 0-års grense.

Med dagens lovbestemmelse betyr dette også at kjøretøyer eldre enn 1960 aldri blir kontrollert. Hvis LMIK's forslag blir etterkommet, vil kjøretøyer eldre enn 30 år aldri bli kontrollert. Sett fra kjøretøyhobbyens ståsted er selvfølgelig dette bra. Vi forutsetter nemlig at den enkelte kjøretøyeier selv sørger for at også disse kjøretøyene er i sikkerhetsmessig forsvarlig stand.

Likevel ser vi problemet. Er alle like flinke på dette viktige punktet? Hvordan er tilstanden på for eksempel bremsene til en bil som står parkert hele vinteren og som kjører kanskje 30 — 50 mil hver sommer? Hvordan er tilstanden på originaldekkene fra 1953? Hva vil skje hvis bremsene på en 1949-modell svikter og resultatet blir en dødsulykke? Tragedien vil få følger for hele vårt miljø.

Som sagt, dette problemet liker ingen å snakke for høyt om, vi kvier oss til og med for å tenke på det. Likevel er det et faktum at det finnes.

Heldigvis er heller ikke dette verre enn at det finnes forholdsvis enkle løsninger. En enkel sjekk på et bilverksted koster ikke all verden. En frivillig kontroll en gang i mellom vil helt sikkert bare være positivt. Og selvfølgelig er det slik at de fleste av oss har såpass peiling på bil og motorsykkel at vi vet når noe er galt eller når noe er utslitt. Da må det også gjøres noe med. Et hensiktsmessig vedlikehold er like viktig som en perfekt restaurering.

Og ved å kunne vise til at vi virkelig holder våre gamle kjøretøyer i god stand, også sikkerhetsmessig, bidrar vi alle til å øke den good-will vårt miljø allerede har. Det vil også bidra til at vi får sterkere kort på hånden når vi, i neste omgang, skal forhandle med våre myndigheter om nye goder eller fordeler for våre medlemmer.

TENK SIKKERHET, LA HANDLING FØLGE TANKE. DET ANGAR OSS ALLE!

AHK.



KALSVOGNA TURBILSERVICE

. . . et komplett valg



Tlf. 924 17 400
Fax 32 84 56 61



PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE

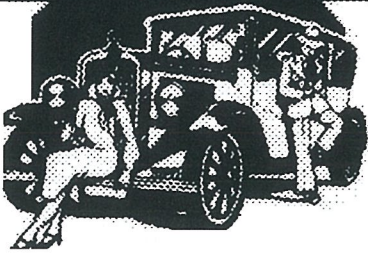
 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

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



Kjøp og Salg



Bjøm Lund

Kjøper:

Gearkasse til Chevrolet 1934 hel eller i deler
Er også interessert i støtdempere til samme bil.

Selger:

Original Volvo kassettspiller 8 spor med noen kassetter.

Tlf: 31 28 40 55

Arnt Ivar Lund

Kjøper:

Skinn kjørefrakke fra 20-tallet, dame og herremodell
Hard Top til Triumph TR2-3
Deler til Honda CB500 Four motorsykkel. (alt av interesse)
Lister til Opel Kapitan 1951

Tlf: 32 83 98 65 eller 93 41 85 59

En
større verden
åpner seg for
den heldige eier
av en
1960
FORD
ANGLIA

Vindusorelet gir Dem god oversikt i alle retninger. De føler Dem som herre over en veldressert terrier bak rattet. Motorens silte temperament for knekken på de steileste motbakker. Den hurtige akselerasjonen gir Dem overlegenhet ved start og forbi kjøring. Så lett å manøvrere i trafikken. Så smidig ved parkering! Det tilhørende lave bensinforbruk (0,65 lpr. mil) og de minimale driftskostninger gjør ANGLIA til en bil De har råd til å bruke! Til arbeid og i ferien. Til teater og fornøyelser om aftenen.



Se den hos Deres FORD-forhandler nå! De vil bli begejstret over dens raffinerete utseende med de lave, lekre linjene, over den nye skråstillingen av bakruten som gir bedre hodeplass i baksetet og holder ruten fri for sne, regn og smuss! De vil oppdage hvor romslig den er, hvor godt De sitter og at De kan strekke bena farnullig! Den ypperlige føyningen! Den gode bagasjeplassen! Og så kjøreegenskapene....!

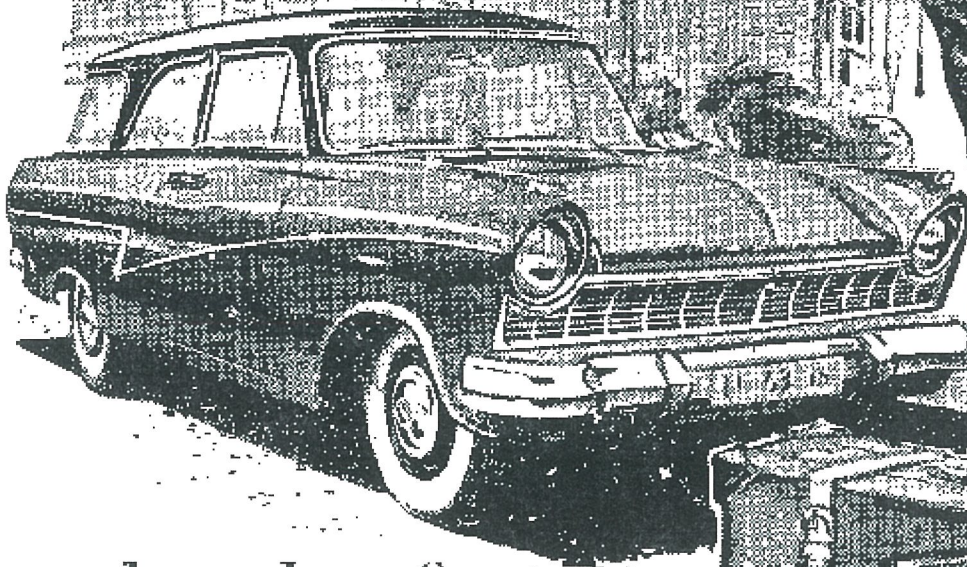
Pris kr. 14.300,-
(herav i avgift til staten kr. 5.200,-)

TEKNISKE DATA

41 HK, 4 syl. motor, 4 trinns girkasse, sikkerhetsnett med farsenkat rattstamme, uavhengig forfjæring med spiralfjær i hele forskjermens dybde og tilsvarende støtdempere m. m.



Til kombinert
kjøring hører
en COMBI...



alt taler for

Taunus



Som så mange andre ønsker De en elegant og komfortabel bil med moderne, smarte linjer. Men samtidig må den være robust, praktisk og rommelig. Kan disse egenskaper forenes i en og samme bil? Ja, TAUNUS 17 M COMBI oppfyller Deres ønsker — og mere til! Den er en ideell, representativ forretningsbil med overflod av plass for varer, prøver, materialer, kolleksjoner etc. Og om kvelden er den en rommelig familiebil!



TAUNUS 17 M COMBI har samme fremragende egenskaper som personvognen TAUNUS 17 M — samme overlegne 67 HK motor — samme gode fjæring og akselerasjon. Se og prøv en TAUNUS 17 M COMBI hos Deres forhandler. De har virkelig noe å glede Dem til!

Varerommets lengde 160 cm — bredde 130 cm
— høyde 85 cm.

det flyvende teppe fra

FORD



HISTORIEN OM WILLYS-OVERLAND

(tilrettelagt av Roy Engh)

Claude E. Cox designet og bygget de første Overland'er. Den første Overland ble testkjørt 12 Februar 1903. Den hadde frontmontert motor og epicyclic kraftoverføring (også kalt planet gir, liknende de som ble brukt på modell T-Ford fra 1909 til 1927), hastighet på opp til 30 km per time var mulig.

Claude var først finansiert av firmaet Standard Wheel Company og opererte fra deres lokalteter på 671 Ohio Street, Terre Haute, Indiana. En dampkjele-eksplosjon i 1904 førte til at Standard Wheel mistet interessen for Overland prosjektet og Claude fikk mulighet til å kjøpe det nystartede automobil selskapet for \$8,000, hvilket på den tid var mye penger.

Ytterligere finansiering var nødvendig og dette kom fra David M. Perry, som hadde oppnådd velkjent millionærstatus ved produksjon av to-hjuls hestevogner.

The Overland Automobile Co. ble stiftet 31 Mars 1906, David hadde 51% og Claude 49% av aksjene. I 1907 fikk en kort, men alvorlig økonomisk depresjon fatale følger for David Perry's konsern og resulterte i kollaps. Det var på denne tid at John North Willys gjorde sin entre fordi han hadde bestilt 500 Overlander og betalt et depositum på \$ 10,000 og nå undret seg på hvor hans biler var. J.N.Willys fikk snart selskapet på fote og Claude E. Cox forlot selskapet i 1909 for å ta opp en karriere innen fotografi. Hans oppfinnerevne og kreative hjerne gjorde at han fikk tilkjent patenter for nye instrumenter og prosesser. Claude døde i August 1964.

J.N. Willys (uttalt Willis) er best kjent for den dynamiske energi, entusiasme, personlighet og salgsegenskap han utviste under hans lederskap av Willys Overland. Man må ikke glemme den sterke forbindelsen mellom J.N.Willys og Knight glideventilerte motor. J.N.Willys møtte Charles Y. Knight på vei til England og ble som følge av møtet overbevist om at "sleeve valve" (glide ventiler) motoren var teknisk overlegen. Willys Overland selskapet produserte nesten en halv million Willys Knight kjøretøyer i perioden 1914-1933. Andre fabrikanter brukte Knight motoren, men ingen oppnådde tilsvarende suksess som Willis Overland i holde produksjons kostnadene lave på motorer som krever høy kvalitet og små maskinerings-toleranser.

I tillegg til den klare forbindelse mellom familienavnet Willys og bilmerkene Willys, Willys Knight og selskapet i Willys Overland, er J.N.Willys også sett på som redningsmann av selskapet og de tusener av Toledo arbeidere og arbeidere ved andre avdelinger, fordi driften gikk alltid best når J.N.Willys sto ved roret. Faktisk reddet J.N.Willys selskapet tre ganger:

Først, 11907, mens Claude E. Cox styrte selskapet og en alvorlig økonomisk depresjon, resulterte i tom kasse og ingen penger til lønninger. J.N.Willys reiste de nødvendige midler i ellevte time for å holde selskapet i drift.

Andre gang, i 1918, mens J.N.Willys på forretnings reise i England, oppsto en større streik som varte i 6 måneder og nesten knekket selskapet. Willys Overland hadde på den tid vært nest mest solgte bilmerke i 6 år, Ford var nummer en.

J.N. Willys styrte selskapet igjennom disse vanskelige tider og leiet inn Walter P. Chrysler på en to års kontrakt for å redusere operasjons kostnadene. Resultat; i 1923, kunne J.N.Willys offentliggjøre en fortjeneste på 12 millioner dollar.

Siste gang i 1932, J.N. Willys kom tilbake fra Polen, hvor han hadde vært USA's ambassadør, for å hjelpe selskapet til ny styrke etter den forferdelige depresjonen som startet i 1929.

Etter å ha lagt ned produksjonen av biler med Knight motorer, som var hans hjertebar, holdt J.N. Willys selskapet gående med produksjon av den spartanske Willys 77. Han var videre aktivt involvert i en reorganiseringssplan, som kort tid etter tok selskapet ut av konkursstatus da han plutselig døde av hjerteinfarkt i 1935. (Kapitel III Amerikansk forretnings lov, kan beskytte et selskap i konkurs fra selskapets kreditorer i en periode, mens reorganisering pågår).



Selv om J.N. Willys favoriserte den teknisk overlegne “sleeve valve” Knight bilene, til hvilke han også ga sitt navn, var det de enklere konstruksjoner med fjæropererte ventiler som Overland Fours, Whippet og senere Jeep, som ga Willys Overland de store produksjons antall.

Charles Knight begynte først å eksperimentere med “sleeve valve” motoren i august 1903. Han fikk finansiering for motoren fra L.B. Kilbourne og stiftet selskapet Knight og Kilbourne i 1905, med verksted på 19 Huron Street, Chicago.

“Sleeve valve” motoren var revolusjonerende på følgende måter:

- Mindre støy enn med fjær-opererte ventiler, derfor termen” Silent Knight” som Knight og Kilbourne solgte under, (Silent Knight betyr Stille ridder, men reflekterer “Silent Night” — stille natt).
- Bedre effektivitet en fjær-opererte ventiler, p.g.a. store ventil åpninger og halvkuleformede cylinder topper som er vanskelig å lage om man har topp monterte ventiler.
- På den tid mer driftssikker enn motorer med ventilfjærer som vil miste sin styrke over tid. Ingen ventiler som må renses for kull avleiringer og slipes inn i sine seter for å tette. Faktisk så økte kompresjonen og kraften i Knight motorene over tid fordi avsetting av kullstoff minsket gapet mellom de doble glidehylsene.

Negativt var motorens store produksjonskostnad som følge av de små toleranser som var nødvendig ved maskineringen av motorens interne deler. I tillegg var det en lisensavgift å betale til Knight og Kilbourne fra produsenter som ønsket å produsere motorene.

Knight og Kilbourne produserte tilstrekkelig mange biler i perioden i 1905-1908 til å interessere andre bilprodusenter, spesielt de av høy kvalitet og høy pris, som for eksempel, Daimler, Minerva, Mercedes, Panhard og Levevor.

F.B. Stearns var den første Amerikanske produsent til å bruke Knight motoren i 1911.

Det var ikke før i 1913 at Charles Knight møtte J.N. Willys på en tur til England. J.N. Willys må ha blitt seriøst interessert, fordi da han ankom England leiet han en Daimler Knight, med sjåfør og kjørte 7000 km i løpet av 15 dagers ferie. Tilbake i Amerika, kjøpte han Edwards Motor Co., New York, som hadde lisens som dermed ga ham rett til å produsere sine egne biler med Knight motor.

Det var Willys Knight bilene som virkelig gjorde Knight motoren kjent, fordi J.N. Willys anstrengte seg for å redusere produksjons kostnadene. Willys Overland var den mest suksess fulle “sleeve valve,” produsenten, med fabrikasjon av nesten en halv million motorer mellom 1914 og 1933, fra en enkel 3 HP gårdsbruks generator til, 65 1W V-8 motor.

Willys Knight V-8 var ikke den største og mest kompliserte Knight “Sleeve Valve” motor, den franske produsent Avions Voisin bygget også mange store biler med Knight motorer, inkludert V-12 og 12 sylindere i rekke. Han bygget også en 8 liter spesial versjon som i 1927 satt ny 24 timers verdensrekord med gjennomsnittshastighet på 113.4 mph (ca. 190 km/time).

Redaksjonen takker Roy for denne interessante historien og vi gleder oss til å lese om hans egen bil og hvordan arbeidet med restaureringen går.

Herved oppfordres alle andre som brenner inne med historisk interesse for spesielle bilmerker eller personer som har bilhistorisk interesse.



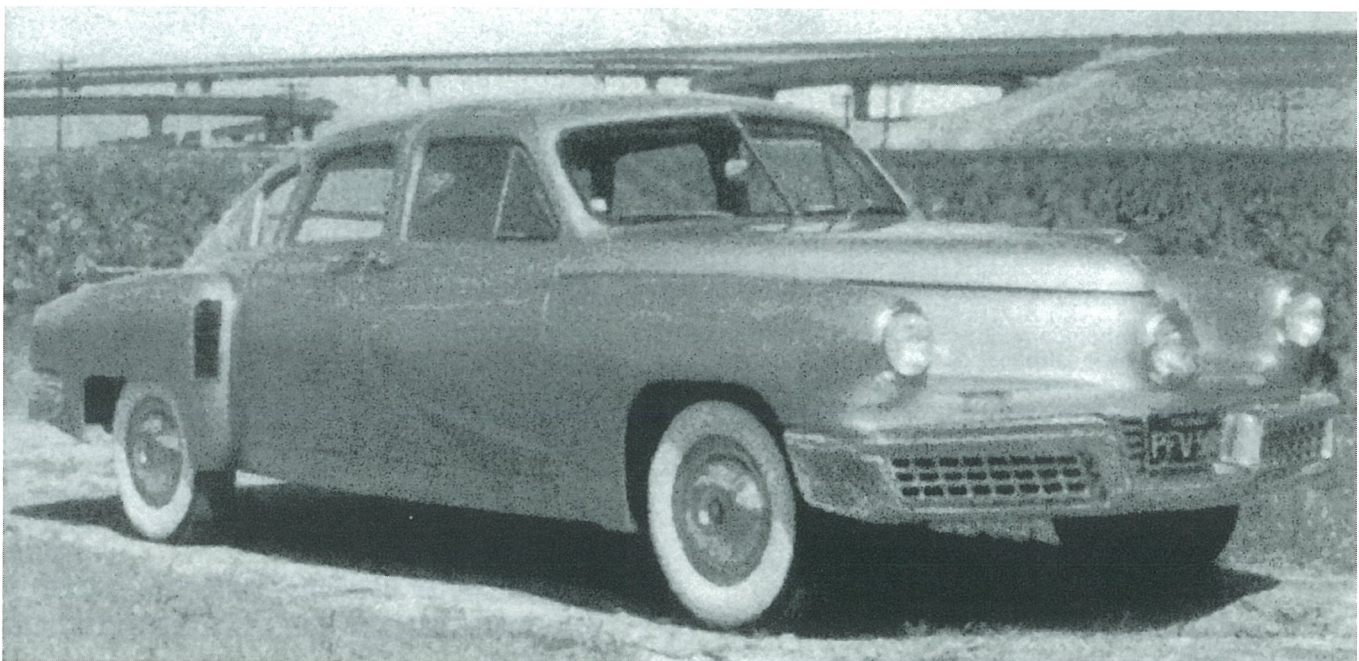
TUCKER — Chicago, USA

(Gjengitt av Arnt Ivar Lund)

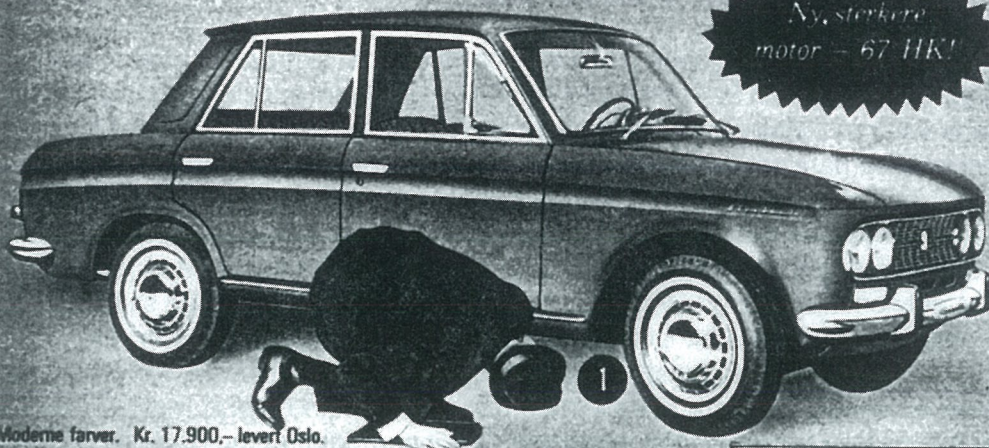
Den mest interessante og nyskapende bilkonstruksjonen i USA etter annen verdenskrig var et verk av Preston T. Tucker (1903-1956), en selger med bakgrunn fra Cadillac-sjefen D. McCall White som løpegutt og noen år i politietaten i Detroit. I 30-årene var han partner til racerbilkonstruktøren Harry A. Miller i Tucker-Miller Inc. Han konstruerte en revolusjonerende panserbil med en påstått topphastighet på 185 km/t. Tucker drev Ypsilanti Tool & Machine Co i Michigan da han begynte å lage skisser til en helt ny bil som skulle passe for det store oppdemmede behovet for nye biler som var skapt ved at bilproduksjonen hadde ligget ned under annen verdenskrig. Tucker begynte å arbeide med den nye Tucker Torpedo på slutten av 1945. en stor del av inspirasjonen kom fra Miller, selv om han allerede var gått bort 2 år tidligere. Den nye bilen skilte seg fra konvensjonell tankegang på praktisk talt alle måter. Den hekkmonterte motoren var en enorm 6-sylindret boksermotor av lettmetall på 9652 cm³ med bensininnstrøytning og hydrauliske ventilløftere. Motoreffekten var imidlertid bare 150 hk, men siden turtallet bare var på 1800 o/m regnet man med at motoren kunne kjøres mer enn 300.000 km før overhaling. Til å begynne med hadde bilen ingen girkasse, og kraftoverføringen besto av et par momentomformere mellom motor og hjul. Det stømlinjeformete karosseriet var tegnet av Alex Tremulis som hadde arbeidet for Auburn-Cord-Duesenberg og hadde rattet plassert i midten og tre frontlykter der de ytterste satt i forskjermene som fulgte hjulenes bevegelse i kurvene. Andre interessante tekniske løsninger var uavhengig fjæring av alle hjul og 24-volts elektrisk anlegg. Av hensyn til sikkerheten var det sikkerhetsbelter både foran og bak, dashbordet var polstret og frontglasset ble kastet ut ved en eventuell kollisjon.

En del av de tekniske løsningene Tucker valgte viste seg å være lite tilfredsstillende med tanke på masseproduksjon. Blant annet kunne ikke den første prototypen rygge, da den ikke hadde girkasse. Dette førte til et rykte om at alle de senere Tucker-modellene heller ikke kunne rygge, men dette stemte ikke. Preston Tucker foretok en radikal omstrukturering av bilen, men beholdt en del særtrekk. Hekkmotoren, den uavhengige fjæringen, det polstrede dashbordet og det spesielle frontglasset ble beholdt. A589-motoren ble erstattet av en mye mindre 6-sylindret boksermotor på 5475 cm³. Opprinnelig var dette en flymotor fra Air Cooled Motor, men Tucker modifiserte denne grundig og bygget den om til vannkjøling. Effekten ble på 166 hk, noe som ga Tucker en toppfart på hele 195 km/t. Momentomformerer ble erstattet av en automatkasse og bilen ble konstruert slik at det ble en 6-seter sedan 5563 mm lengde og akselavstand på 3302 mm. Det ble kun produsert 51 biler mellom 1946 og 1948. Hele 49 av disse er bevart, og 22 av dem deltok i innspillingen av en film om Tucker i 1988.

Bildet under viser en Tucker fra 1948 som var siste produksjonsår.



En grunnsolid NYHET – den fortjener Deres interesse...

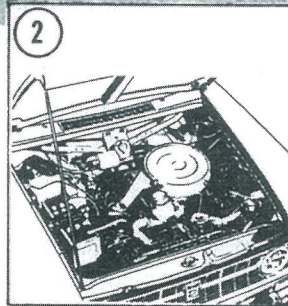


Moderne farver. Kr. 17.900.– levert Oslo.

DATSUN BLUEBIRD – bilen som oppfyller den kresne bileiers krav til fart, stil og kvalitet.

- 1 Understell i galvanisert stål.
- 2 Sprek, stillegående 67 HK motor på 1300 cm³ Testet akselerasjon 0-80 : 11 sek.

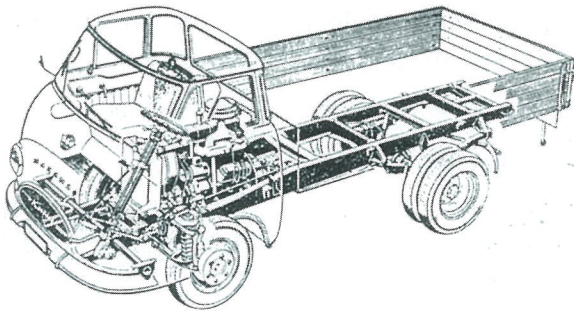
Be om brosjyre. Få bilen demonstrert når det passer Dem hos DATSUN-forhandlerne. Importøren – A/S INOR – garanterer velutrustede reservedelslagere, god verkstedskapasitet og førsteklasses service.



PRØVEKJØR EN

DATSUN BLUEBIRD

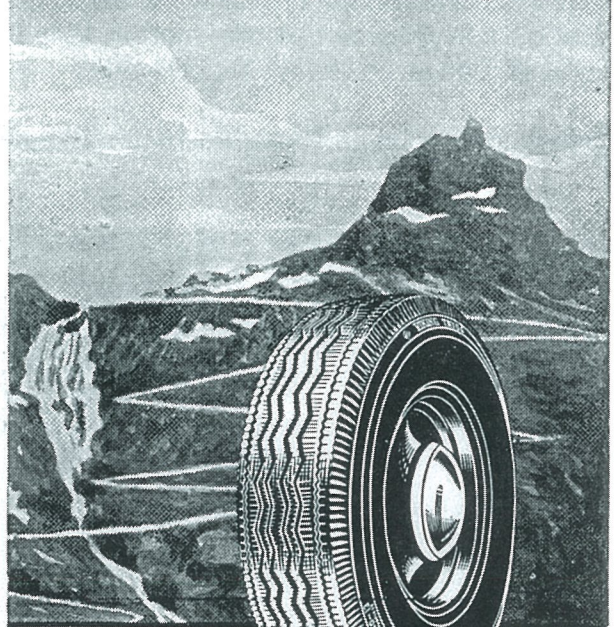
Lastebil med personbilkomfort



Hanomag-fabrikkene er nå et datterselskap av Rhein Stahl-konsernet, en av Ruhrdalens kull- og stål-giganter, men det hindrer tydeligvis ikke fabrikken i å lansere sine særpregede biler, en Hanomag-tradisjon like fra tyveårene da «Landeveisloppen», en av Europas første virkelige småbiler så dagens lys. Den nye diesel-lastebilen har en motor på 56 HK (SAE) 4-sylindret, 4-takters, med boring og slag henholdsvis 90 og 110 mm. Gearkassen har 4 utvekslinger forover, og gearspaken er plassert på rattstammen. Laste-evnen er 2 tonn, men førerhuset er skjøvet frem for å gi plass for varer med stort volum. Forhjuloppheget er uavhengig, med spiralfjærer og bakhjulsoppheget halv-elliptisk (bladfjærer). Førerhuset har «personbil-komfort», to av de tre setene er regulerbare, vindusviskerne arbeider synkront, slik at de vekselvis dekker en del av hverandres felt og derved holder en større del av frontruten ren enn forholdet er med vanlige vindusviskere.

Det kan nevnes at Rhein Stahl-konsernet også har overtatt store interesser i Tempo-fabrikken, og i BMW.

Norske spor på norsk jord



FABRIKERES OG
GARANTERES AV



TRYGG

1/2 ÅSKIM GUMMIVAREFABRIK



SANDPRODUKTER

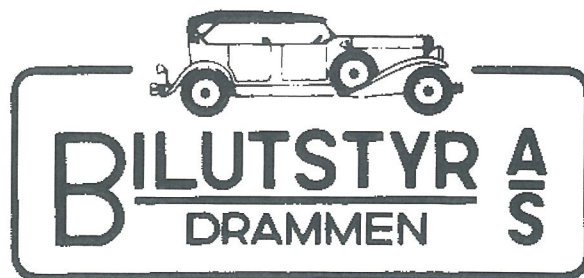
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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



BIL- OG TRAILERUTSTYR

Motorolje	Batterier
Hydr. oljer	Starter
Hydr. filter	Dynamo
Oljefilter	Elektrisk
Luftfilter	Rekvisita

Iver Holtersgt. 45, 3041 Drammen
Tlf. 32 81 22 05 - Fax: 32 81 14 05



Drammen Gummiservice as

Tordenskioldsgt. 74, Drammen - Tlf. 32 83 36 63

Spesialist

BRIDGESTONE

på

Firestone

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

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



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

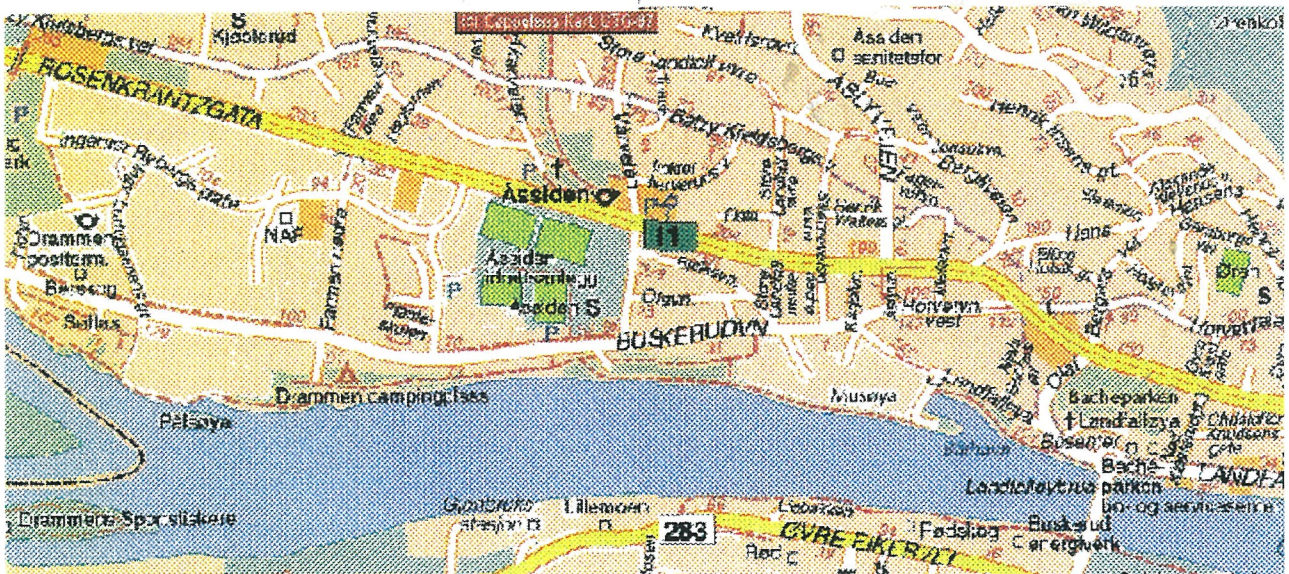


Asle Wang
Gamlebakken 28
3046 DRAMMEN

C-blad

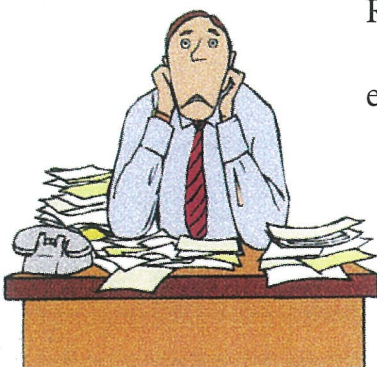
BLAD I ABONNEMENT
Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

Husk møtene våre og husk tid og sted! ÅSSIDEN KIRKE FØRSTE MANDAG I MÅNEDEN.



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

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



Send inn stoffet før 15. mars 2001