

MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - FEBRUAR 2002 - 31 ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN.
E-mail: mhkd@lmk.no

Bankgiro 2200.07.28865

Hjemmeside: <http://mhkd.lmk.no/>

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

Bjørn Erik Nebell
Hestehagen 23, 3028 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 81

Kasserer:

Arnt Ivar Lund
Sparavollen 105, 3021 DRAMMEN
Tlf. 32 83 98 65

Styremedlem I:

Berit Thorbeck
Østhellinga 14, 3400 LIER
Tlf. 32 84 86 89

Styremedlem II:

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

Varamann:

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



Forsidebildet:

Bjørn Lund's
Chevrolet Pickup
1934 mod.

Redaktør for dette nummer har vært:

Per Thorrud

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

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

Løpskomitè:

Vidar Andersen 32 78 00 04
Tore Gustavsen 31 28 90 95
Tore Woldstad 32 78 48 46

Arrangementkomitè:

Tore Fridheim 32 82 32 65
Finn Bryhn 31 28 50 05
Tom Bryhn 32 89 05 98

Materialforvalter:

Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

Valgkomite:

Jan Roger Sand Olsen 32 87 85 76
Per Løken 33 77 59 44
Bent Bryhn 31 28 44 52

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@private.as

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 2002 er:

- **Februar:** Per Thorrud 32 82 01 81
- **April:** Bjørn Erik Nebell 32 82 05 81
- **Juni:** Erling Dagslet 31 28 49 84
- **September:** Christian Christensen 66 78 35 97
- **Desember:** Svein Erik Finnerud 32 78 39 83

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 10. mars



Formannen har ordet:



Jeg vil først få ønske dere et godt nytt år og vel overstått jul! Håper alle fikk "Håndverk på hjul" til jul.

Ja, nå har vi da kommet til jubileumsåret vårt, klubben fyller i år 30 år og: Norges først veteranbil-klubb Norsk Veteranvogn Klubb 50 år. Gratulerer alle sammen. Som jeg har sagt før, skal vi komme tilbake til en større markering av våre 30 år i neste nummer av Motorhistorikeren.

Bilens 100 års dag ble feiret for flere år siden, men man kan vel si at de fleste bilprodusenter dukket opp i begynnelsen av det nye århundret. Noen produsenter forsvant, andre er fremdeles med oss. En representant for det siste er Cadillac.

Cadillac fyller 100 år i år, og dette skal vi selvfølgelig feire. Den eldste Cadillac som kjører vårt jubileumsløp, kan jeg allerede nå røpe vil få start nummer 100. Cadillac var og er vel muligens i dag synonymt med luksus og prestisje. Dette forsto en del "kloke hoder" på 1960 tallet og eksporterte noen av disse bilene ut av landet til en forholdsvis god pris på den tiden. Jeg vet ikke hvor mange

Cadillac som selges nye i Norge i dag? Mange kan det ikke dreie seg om, det er vel Tyske biler som har overtatt det markedet i dag.

Februar måned, måneden for vinterrally, fyr på peisen og karneval i Brasil.

Brasil ja med sin fantastiske samling av Formel 1 stjerner, navn som Emerson Fittipaldi, Nelson Pique, Rubens Barrichello, Richardo Patrese, og selvfølgelig den størst av dem alle: Ayrton Senna. Senna som så tragisk omkom på Imolabanen i 1994.

Jeg tar så et langt steg over til hjemlige trakter og minnes den gangen i 1970 da jeg var på Dalslands Ring med min far, han Ragnval. Det hadde seg slik at faren min var mekaniker for en som kjørte Formel V, og den helga skulle vi på med asfaltdekka og kjøre internasjonalt. En fantastisk opplevelse for en fersk tenåring fra Drammen.

Jeg husker også i 1968 hvor vi var i Karlskoga i Sverige (for dem som ikke visste det) og så på "Kanonloppet" Sveriges Grand Prix. Jeg sto oppe i den legendariske velodromen og så disse fantastiske sportsvognene akseletere ut på "raka".

Er det noen av våre medlemmer som har, eller er det noen som kjenner noen som har bilder, program avisutklipp fra løpskjøring på Drammen travebane: Ta det med på et møtet. Tror du det er mulig å få til en liten stand for "historisk racing" fra Drammen Travebane? Er det muligens noen som kjenner noen som var aktive i denne perioden, det være seg som sjåfør eller mekaniker, helst med noe tilknytning til vårt nærområde? Kanskje kunne vi invitere vedkommende til et av våre møter? Kjenner du til noe av dette, vennligst gi tilbakemelding til formannen.

Er det en mulighet for at det blant våre medlemmer eksisterer noen biler med racing historie, det være seg fra Drammen Travebane eller andre steder, tatt vare på av noen innen de endte sine dager i rallycrossen's tidlige barndom. Jeg tenker på biler som for eksempel Renault Gordini (fransk blå med hvit stripe), NSU TTS, Volvo Amazon, Volvo PV, Opel Rally Kadett, Cooper S, Lotus Cortina, Cortina GT, Fiat 850 Sport Coupe, Simca Rally 3. Formannen venter med spenning .

Dessverre må jeg denne gangen komme med en trist melding Vår tidligere formann, Per- Erik Carlson, forlot oss før jul etter et kort sykeleie. Foruten å ha vært formann i vår klubb en periode, var han også formann i LMK, kasserer i Transporthistorisk Forening og ved sin død sekretær i Chevrolet Registeret. Per Erik var meget interessert i transporthistorie, og de fleste husker han vel best bak rattet i sin 1946 Chevrolet last.



Formannen har ordet fortsetter:

Til slutt vil jeg få minne om medlemsmøtet i mars da vi gjentar suksessen fra i fjor og inviterer til modellbilaften.

Helt til slutt vil jeg minne om kontingenten for 2002. Giroen vil du finne vedlagt i avisen. Husk å betale og ikke rot bort avisa før du har betalt.

Ha en fortsatt god vinter med mye varme klær, og husk å se etter på loft og i kjeller etter gamle motorsports bilder fra Drammen Oval (travebane). Castrol gir racing lukt.

Cooper S



Merk deg (og hold av) følgende datoer:



Tirsdag 12. mars 2002:

Materiellfrist til "Motorhistorikeren"s jubileumsutgave
Klubben er 30 år, og redaksjonen trenger bilder, materiell og andre bidrag fra medlemmene. Redaktøren av denne utgaven er Bjørn Erik Nebell, som nås på tlf: 90 01 99 65 eller epost: postmaster@nebell.no

Lørdag 25. mai 2002:

Vårløpet 2002 går av stabelen med start fra Buskerud Bilsenter og mulig rute: Holmestrand, Eidsfoss, Horten med rast underveis.

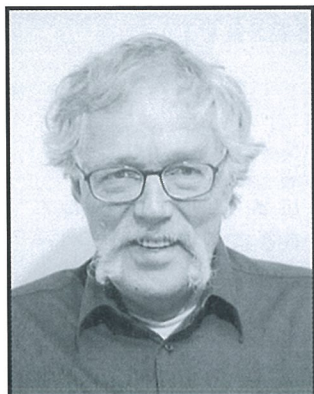
Lørdag 24. august 2002:

Drammensløpet, i år også kalt Jubileumsløpet starter fra Drammen park eller Drammen Museum. Ruten vil gå over Østmodum til Vikersundbakken, Blåfarveverket og Krøderbanen.

Mer informasjon om løpene kommer senere.

Hvis det er spørsmål det haster med kan Tore Gustavsen kontaktes på tlf. 90 01 12 75.





MINNEORD

Per-Erik Carlson

1939-2001

Per-Erik Carlson døde 10. desember 2001, bare 62 år gammel, etter å ha vært alvorlig syk de siste månedene. Per-Erik var en av stifterne av Transporthistorisk Forening i 1990. Han var foreningens første kasserer, men med sitt organisasjonstalent ble han fort en viktig person for hele driften. Uten Per-Eriks innsats er det tvilsomt om foreningen hadde overlevd den famlende starten. Bortsett fra perioden 1996-97 satt Per-Erik hele tiden i styret.

Men Per-Erik var ikke bare engasjert i Transporthistorisk Forening. Ved siden av jobben som fylkessekretær for Norges Lastebileier-Forbund i Buskerud var han i flere år med i styret i Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber der han også var formann i en periode. Han var aktiv i Motorhistorisk Klubb - Drammen, og han var med på å stifte Chevrolet Registeret i Norge. Per-Erik og Bodil deltok ofte i forskjellige veteranbilarrangementer med Chevrolet lastebilen fra 1946.

Per-Eriks motorhistoriske interessefelt var bredt. Han var kunnskapsrik og en god skribent, noe som blant annet kom til uttrykk i hans faste spalte i Anlegg & Transport. Var det noe vi lurte på, var det greit å ringe Per-Erik. Han hadde alltid et korrigerende innspill å komme med, og en egen evne til å se saken fra en ny synsvinkel. Han var hele tiden engasjert og positiv. Det var fint å ha ham som kollega og venn, og det er synd at han er borte. Veteranbilmiljøet blir fattigere uten Per-Erik Carlson.

Asbjørn Rolseth

Veteraner.

Biler eller motorsykler eldre en 30 år er veteraner, men hva med medlemsklubber?

Nå har vi startet på det året vi kan feire 30 års jubileum, og da er vi vel veteraner.

Feire skal vi i hvertfall og det skal vi komme tilbake til utover våren og sommeren.

For de av dere som ikke husker det året vi feiret 20-års jubileum eller som er kommet til senere vil vi gjengi et notat vi hadde i MOTORHISTORIKEREN i 1993:

Noen vil sikkert sette spørsmålstegn ved 22. årgang, men grunnen er den at vår klubbavis utkom første gang i november 1972 som første årgang. Riktig nok het den GAMMELBILPOSTEN de første årene.

Det første nummer av MOTORHISTORIKEREN utkom ved årsskiftet 76/77. Øivind Langeland var den som dro det hele igang og som gjorde et enestående arbeid de første årene.

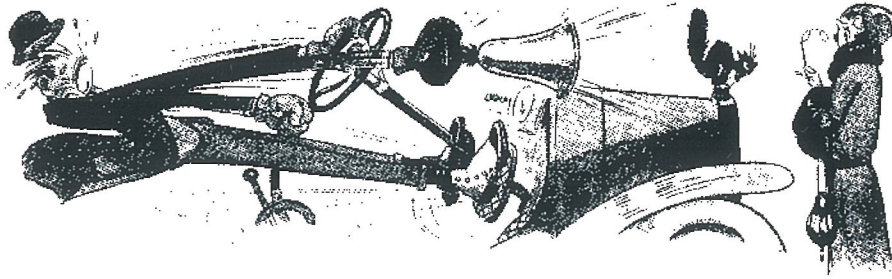
Han er da også, som fortjent, æresmedlem i dag.

Derfor står det 31. årgang på bladene i år.

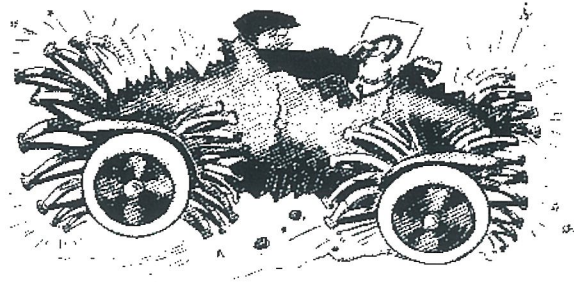
Red.



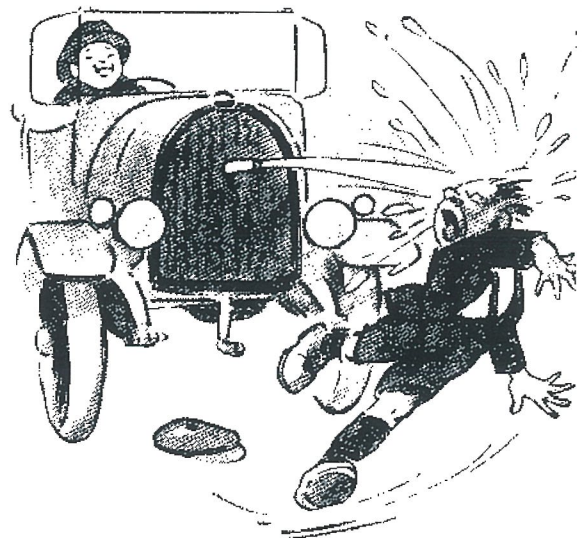
«The Bystander»'s nyttårsgaver og ønsker



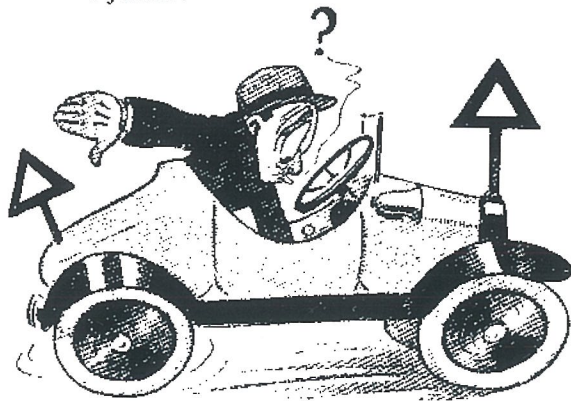
Sprogets vakreste ord og „varmeste“ ønsker til de „35 årige“ frøkner som går sine egne veier, og som vi i dypeste beundring må stoppe for.



En dårlig vei som direkte årsak til uforbeholdne ønsker av en bilist, som får „sprigfeelings“ i januar!

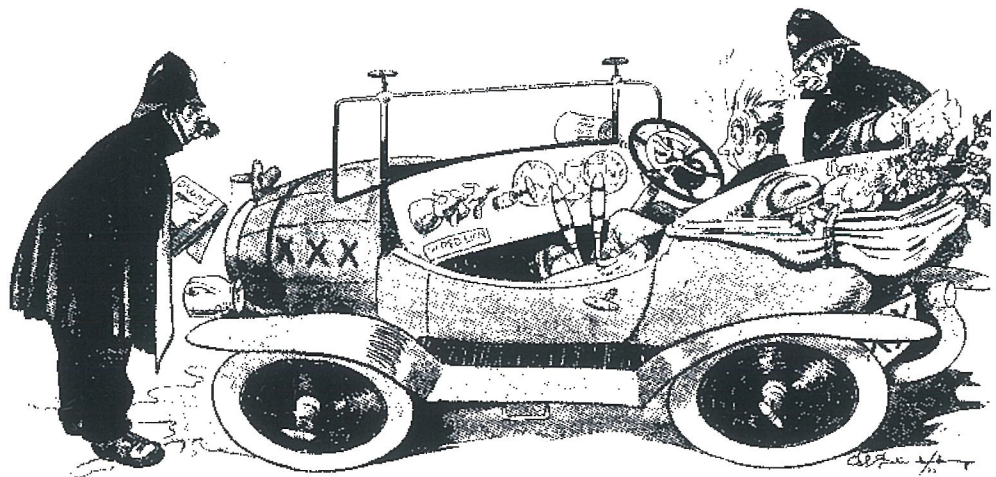


Ny patentert hjølevannssprøite for smågutter som venter lengst mulig med å komme avveien.



Internasjonale faresignaler for ham som ennå famler etter sin bremse, når det gjelder mest!

Må alle billister bli spart for den forferdelige angst som man kan bli utsatt for, etter en intens juletering!



Stjålet fra Bystanders tegner
G. E. Styddy.

NOEN ARRANGEMENTER I 2002.

| | | |
|------------------------|--|-------------|
| 4. mai | Vårmarked på Ekeberg | NVK |
| 12. mai | Vårløp | NVK |
| 25. mai | Vårløp/tur | MHKD |
| 25. mai | Flåklypa Grand Prix 2002 | JVK |
| 31. mai - 2. juni | Nordisk Buick-treff | BCN |
| 15. juni | Jubileumsparade i Oslo | NVK |
| 16. juni | Hallingdalsløpet | HVK |
| 6.- 7. juli | Norgesløpet i Narvik | NAS |
| 3. august | Mjøsmarkedet, Biri | LVK/MVH/TGK |
| 20. august | Bakkeløp i Korketrekker'n | NVK |
| 24.- 25. august | Drammenløp/Jubileumsløp | MHKD |
| 7.- 8. september | Jubileumstreff og Sandvigen-Sundvolden | NVK |
| 21. september | Høstmarked på Ekeberg | NVK |
| 5. oktober | Høstløp | NVK |

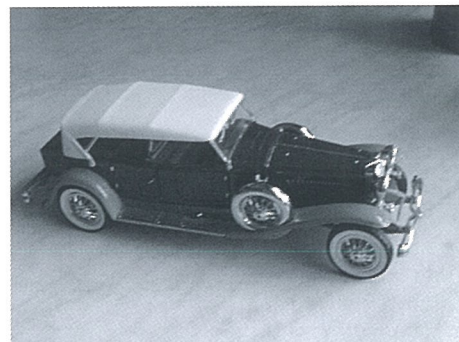
SMÅ BILER - STORE SAMLERE

VI GJENTAR SUKSESSEN FRA I FJOR MED BILUTSTILLING I LITEN SKALA.

Med dette oppfordres alle til å ta med modellbiler, andre modellgjenstander eller gamle leker. Det bli på medlemsmøtet mandag 4. mars.



mars
4
mandag
4 -3 2002



HUSK Å BETALE KONTINGENTEN FØR MARSMØTET.





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPECIALFORRETNING 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:

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

Helårsannonser 2002:

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. |
| 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 2002 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 muligheten 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 | RABATTER |
|---|--------------------------------|
| Grønland Auto | Etter avtale |
| Brems & Clutchservice | 2 % på alle lagervarer |
| PROFF Rekvisita | 20 % |
| Rammeverksted Bu, St. Senter | 30 % |
| NOR AUTOLAKK AS Postboks 1287 3254 LARVIK Tlf. 33 17 93 30 | 5 % på engrospriser |
| Bergerud Eftf. | 10 % på alle varer |
| Haraldsen Farvehandel | 15 % på lakk, 10 % andre varer |
| Drammen Supply | 20 % |

Listen oppdateres fortløpende.



Amatørenes tid.

Motorsporten har forandret seg mye de siste par tiårene. Tar vi en kikk inn i depotet på et motorsportstevne i dag, ser det nærmest ut vi har beveget seg inn på en bussterminal. Busser som frakter bilene til og fra stevnene står linet opp i lange rekker. Gamle, men nylakkerte busser som ikke lenger frakter gamle tanter til Landfalløya eller Rundtom, men som er blitt gjort om til mobile, små verksteder. Mekanikere i Castrol-dresser står klare til disposisjon, og førerne rusler rundt blant mekanikerne og minner kanskje litt om Schumacher og von Schnellfahrer, i sine hvite kjøredresser med påsydde reklamemerker for fastnøkler, bøtteseter og brunevarer fra det fjerne østen.

Går vi tilbake til 60- eller 70-tallet var dette ganske annerledes. Riktignok var det noen som også dengang hadde forholdsvis profesjonelt utstyr, men mange av kjørerne kjørte bilen på hjulene til og fra stevnene. "Mattis" fortalte på novembermøtet fra et israce tidlig på syttitallet, der Martin Schanche var nødt til å kjøre Kadett'en sin på veien tilbake til Stavanger, etter et ublidt møte med isen under et israce på Odnos i nordenden av Randsfjorden.



Bildet ovenfor viser hvordan bilen så ut. Det var nok ikke særlig komfortabelt å sitte i denne bilen, med bare tynn plast til beskyttelse mot vær og vind. Jeg tror det kan ha vært 10-15 kuldegrader. Kjøreegenskapene var nok heller ikke særlig gode, noe de heller ukurante forstillingsvinklene skulle indikere. Men så vidt jeg kan huske, pleide gjeme Martin å frakte bilen bakpå en velbrukt Opel Blitz, og lange løpeganger ble lagt ut når bilen skulle kjøres av og på. Martin var forøvrig et eksempel på god amatørånd. Mens konkurrentene bodde på det lokale luksushotellet, satte Martin gjerne opp det lille teltet sitt i depotet, og konsentrerte seg om å sjekke opp og se over bilen. Kadett'en kjørte Martin et par sesonger, og det var på denne tiden han gjennom sin friske kjøring etter hvert etablerte seg som en publikumssyndling. Med Opel'en ble det en god del premier, blant annet en sølvmedalje i isbane-NM i 1975. Martin startet med andre ord sin suksessrike karriere med Opel, det samme bilmerket han avrundet karrieren med nesten 30 år senere. Nylig kom Martin med en pressemelding, der han bebudet sin tilbaketreking fra motorsporten fra og med 2002-sesongen. Men om vi helt kan stole på dette, gjenstår å se. Det er jo dette med sirkushestene og lukten av sagmugg.....



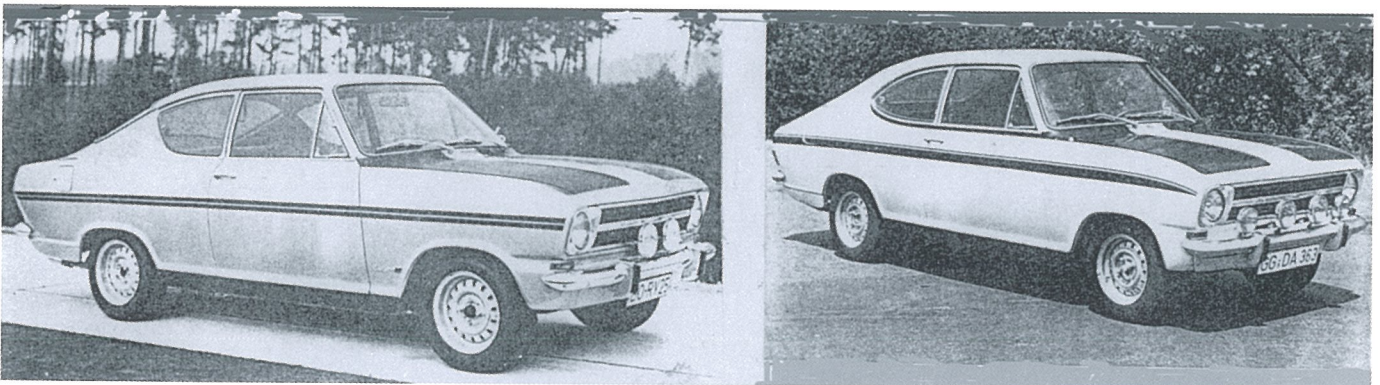
Litt historikk om Rallye Kadett

Kadett B kom på markedet høsten 1965. Dette var en rimelig, liten familiebil, som etter hvert kunne leveres som 2- eller 4-dørs sedan, 2- eller 4-dørs Fastback sedan, 3- eller 5-dørs stasjonsvogn samt 2 helt ulike Coupè-modeller.

Den første Coupè-typen dannet i 1966 grunnlaget for den første generasjonen Rallye Kadett, som ble en begrenset suksess. Disse første Coupe'ene hadde bladfjæring og en to-forgassermotor på bare 1100 cc. Sportsratt, tilleggsinstrumenter, matt sort panser og fartsstriper gjorde likevel at bilene så litt "rally"ut.

Opel hadde i 1966-modellen av Rekord lansert den nye 1700 / 1900-motoren med overliggende kamaksel. 1900-motoren var på 90 hk (din) / 102 hk (SAE) og Rekord'er med denne motoren ble flittig brukt i bilrace både i Sverige og Norge. Men det var svenskernes fortjeneste, nærmere bestemt GM's rallyteam under ledelse av Ragnar Eklund, at denne motoren etter hvert kom til å havne i Kadett. Svenskene innså snart at Rekorden var for tung som rallybil, og ønsket seg en lettere bil til den nye motoren.

Det man hadde behov for, var med andre ord en kombinasjon av Kadettens nette ytre og Rekordens kraftige motor. Svaret ble Opel Kadett 1900, en ide som Ragnar Eklund hadde fundert på lenge. Tyskerne var helt avvisende; det var ikke mulig å bygge en slik bil.



Til venstre ser du den første generasjonen av Rallye Kadett, som kom på markedet høsten 1966. Med sportsfelger, to store mattsorte felt på panseret samt langsgående fartsstriper ser bilen unektelig litt sporty ut.

Til høyre vises den neste generasjonen Rallye Kadett, som ser svært forskjellig ut fra siderutene og bakover. Bakpartiet er lengre, og bakruten ligger litt forsenket i det skrå hekkpartiet. Den avbildede bilen er en 1972-modell med den siste typen fartsstriper.

1968- til 1971-modeller har striper av samme type som bilen til venstre.

"Så vi byggde den själva hemma i Hammarby", forteller Ragnar Eklund. "Stoppade en 1900-motor i en Kadettkaross, sedan åkte vi till Tyskland och visade upp den."

- "Likadan var det med motorn. Tyskarna tyckte att 115 hk ur den var bra. Vi visste inte hur stark den var, för vår bromsbänk hade inte räckt att prova den i. Vi började på 115 hk och när vi var uppe i 135 gick en av de ryska mekanikerna. Han hade strax innan häcklat oss för att kamaxeln var fult slipad. Småningom fick vi 160 hk ur den motorn med insprutning".....

I hvert fall ble Kadett Rallye 1,9 godtatt og funnet produksjonsklar, og bilen ble Opels -blikkfang på den internasjonale bilutstillingen i Frankfurt i 1967. Bak tyskernes endrede holdning til prosjektet, lå designsjefen Charles "Chuck" Jordan og et antall unge medarbeidere i markedsføringsavdelingen, som innså at Opel hadde behov for å opparbeide en mer "ungdommelig" appell, og bygge biler også for den yngre delen av kundegruppen. Rallye-Kadetten hadde ikke bare en kraftig motor; den hadde også mattsort panser og fartsstriper som hvem som helst kunne kopiere på sin enklere Kadettvariant. De store Opelmotorene kunne også leveres i vanlig Kadett sedan og stasjonsvogn, men disse bilene er forholdsvis uvanlige. Selv om de fleste Rallye Kadett'er ble levert med den nyeste typen Coupè-karosseri, ble faktisk de to karosservariantene av Coupè levert parallelt et par års tid.

Behovet for økt effekt meldte seg snart, og Kadett'en ble høsten 1968 klasset med 1,9 H-motoren fra Rekord Sprint, som er utstyrt med 2 doble Weber-forgassere, og som har en oppgitt effekt på 106 hk (din) / 117 hk (SAE). Slike Kadett'er benevnes gjerne som "Sprint Kadett", men jeg er ikke sikker på hva som er den offisielle betegnelsen. Med godkjente trimmingsdeler fra Irmscher eller Steinmetz ytet etter hvert en Kadett av denne typen rundt 130 hk i gruppe 1, noe som gjorde den svært konkurransedyktig.

Kadett'ens største begrensning som rallybil var forstillingen, der fjæringen bestod av tverrliggende bladfjærer. Da den første Ascona'en kom på markedet som 1971-modell, var det denne bilen Opel valgte å videreutvikle til konkurranseformål. Ascona ble valgt fremfor den mer sporty utseende Manta pga. et mer kompakt karosseri og mindre "overheng", som tross alt må ha hatt marginal betydning for vektfordelingen. I flere år var Rallye Kadett en suksessrik biltype i norsk motorsport i den store gr. 1-klassen opp til 2000 cc, ofte i knivskarp konkurranse med biler som BMW 2002 tii og Volvo 142 GL. Utenom Martin var det kanskje Iver Nederberg fra Elverum som hadde størst suksess med Rallye Kadett. Mange husker kanskje også friskusken Arne Holtet fra Krødsherad som var med på flere av de første rallycrosstevnene på den nybygde Lyngåsbanen.

KT

Rådløs ? Fortvilet ? Trenger du noen å snakke med ?

Nøl ikke, ta kontakt med :

Støtteforeningen for Citroën-eiere

**Keiser Schnittsgt. 13
5005 Bergen**



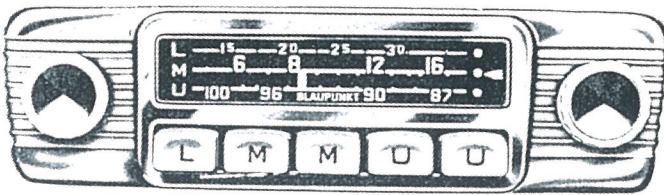
Eiere og pårørende kan ta kontakt på **815 131313**, hele døgnet.

Eller besøk oss på **www.f*#nsbil.no**



Noe var i hvert fall bedre før !

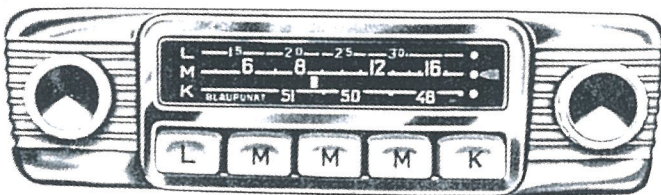
Tenk deg følgende situasjon: Du setter deg inn i en fremmed bil av nyere modell for å kjøre en tur på noen mil. Selv om du aldri har kjørt denne bilen før, finner du deg raskt til rette. Gearmønsteret er det samme som på din egen bil, lyset tennes automatisk og spaken som betjener vindusviskeren er nettopp der du venter å finne den. Etter noen kilometers kjøring kaster du et blikk på klokka på dashbordet, og finner ul at det det er tid for å sette på radioen for å høre de ferske nyhetene. Da oppdager du snart at du ikke er i stand til å finne knappen som slår på radioen. Selv om du synes at du ser ganske bra, er du ikke i stand til å se hvilken knapp som får radioen til å gi lyd fra seg, enda du har stoppet bilen i veikanten og myser ned på de små knappene som kanskje måler omtrent 5 X 5 millimeter. Teksten som omkranser knappene er så liten at du gjerne skulle hatt med både Maglight'en og lupa som vanligvis ligger på skrivebordet.



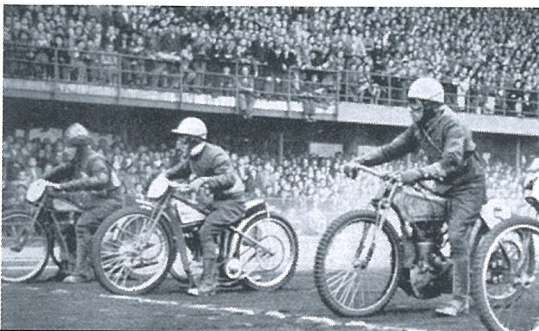
Slike radioer var i hvert fall enkle å betjene, og du fant gjerne det du søkte uten å kjøre av veien i forsøket på å finne favorittprogrammet.

En bilradio av årgang 2000 gir fremragende lyd, det er det ingen grunn til å diskutere. Originalmonterte radioer med et titalls høyttalere kan gi deg en lydopplevelse som du knapt finner maken til i Oslo Konserthus. Men det som er gått tapt på veien, er det vi med et langt ord kan kalle "betjeningsvennligheten". En bilradio fra 50-/60- eller 70-tallet var entydig og enkel å betjene. Du vred litt på den venstre knotten, trykket på FM (eller kanskje på Langbølge, den gang Kløftasenderen fortsatt var i bruk) og fant snart nyhetssendingen du ventet på. Mitt ønske blir som følger: Konstruer en moderne bilradio med betjeningsknapper som er så enkle å se og tolke, at du er i stand til å finne favorittprogrammet uten å risikere å kjøre ut av veien eller inn i den forankjørende bilen.

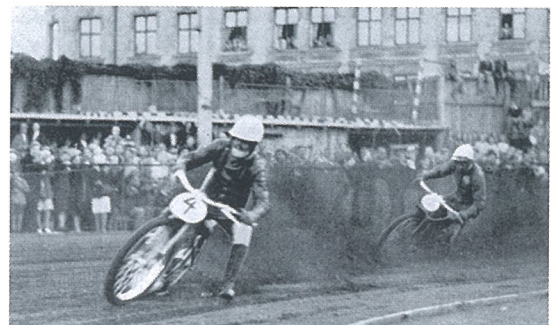
Å lage en radio som oppfyller disse kravene tror jeg det skulle være fullt mulig å få til med litt godvilje. Bruksanvisningen for denne radioen burde få plass på ett ark, og ikke være en 1,5 cm tykk instruksjonsbok som det tar en kveld å komme gjennom !



KT



Fra boka:
"PÅ 2 HJUL"
av
Basse Hveem



På startstreken i Ostrava. Fra venstre: Chitty, England, Basse Hveem, Karl Killmeyer, Østerrike, Craven, England.

Dælenenga 1948. Basse i fin posisjon passerer Rune Larsson, Sverige, og "spruter ham ned" fra midten av svingen.



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 bremsler
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
motorsykler.

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

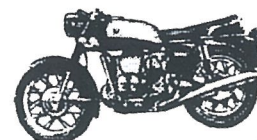
Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

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

Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen
Biler, motorsykler
&
landbruksredskaper etc.



Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820

Vikeveien 47, 3090 Hof



DODGE BROTHERS AUTOMOBILER

Elegant i utførelsen

Driftsikre

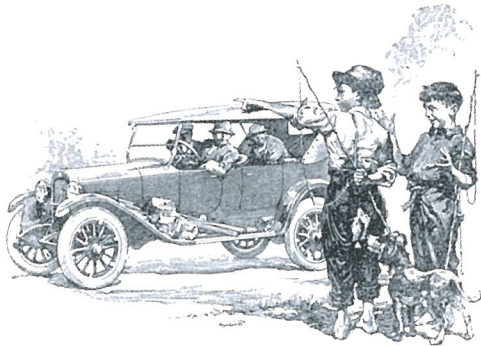
Lang levetid

Rimelige priser

Forsælges av

A/s Auto

Kristiania



KEEP SMILING WITH KELLYS
Extra Miles

VORE KONTORER
er nu tilflyttet 2^{de} etage
i Handelsbygningen.
Indgang fra Parkveien.

Foruten luftringer og massivringer i alle dimensioner har vi nu ogsaa paa lager Kelly Aircore Cushion ringe. Denne ring er bygget efter det berkjendte Overman patent og har i en aarrække vundet anerkjendelse som den bedste Cushionring 'der nogensinde er bragt paa markedet.

Generaldepot for Norge
TORLEIV S. CORNELIUSSEN A/s
Handelsbygningen, Christiania
Telefoner: 45131 + 45376 • Telegramadresse: «SPADILJE»

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

- et innholdsrikt bruktmarked 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!

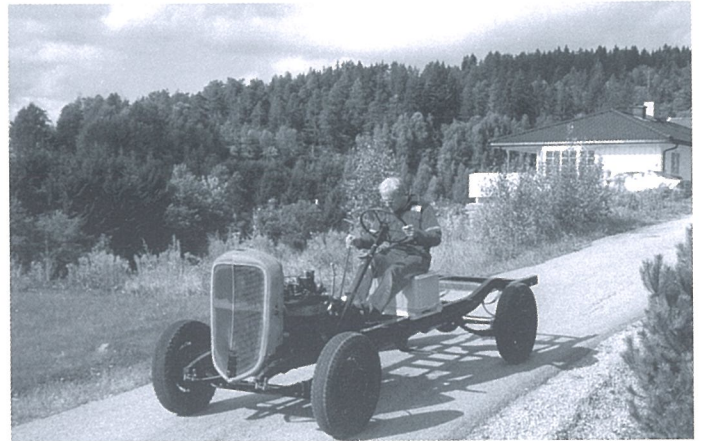
Ring inn din bestilling nå.

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

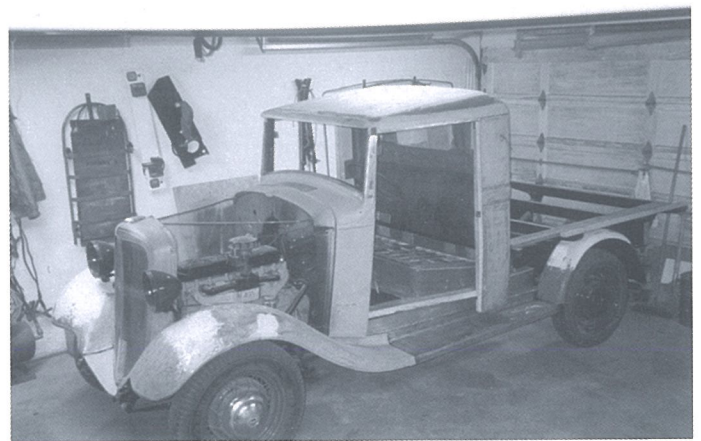
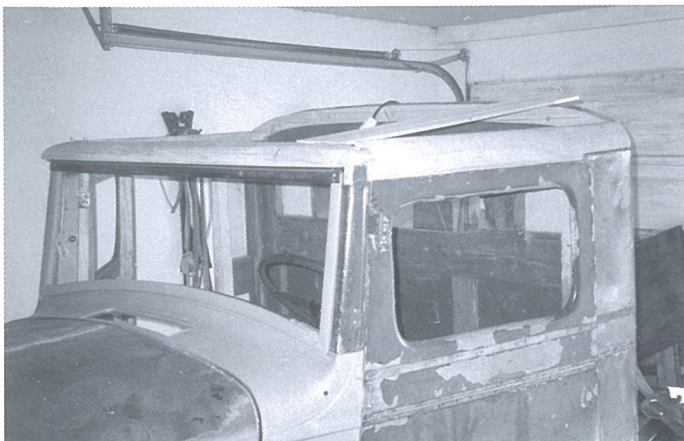


Stafetten

Min tid som medlem av MHKD er ikke lang, den skriver seg fra 1996 da min nabo ba meg med på et medlemsmøte i motorsentret. Jeg hadde tidligere vært medlem av Ford M Klubb Norge fordi jeg er eier av en Ford Taunus 12 M P4, men jeg følte meg ikke særlig hjemme her blant blankpussede Me'r av alle varianter. Etter en tid i MHKD skjønte jeg at her måtte det noe mer en P4 til så tanken på en Engelsk



sportsbil av eldre årgang, det måtte være noe for meg. Dette ble selvfølgelig diskutert på jobben også i forskjellige sammenhenger, så en dag sjefen min (som har stor inntresse for gamle biler, som også er medlem av klubben) for greie på dette er han ikke sen om og pense meg inn på et "prosjekt" borte på Lierskogen, vi møttes på låven og med lommelykt i hånden gikk det an og få øye på noe som lignet bil, en skjerm, et panser og det var vist noe som lignet dør og ei ramme som hang på veggen, den var forresten fin ferdig sandblåst og lakkert. Motor og gearkasse sto montert ferdig på bukk, overhølt og lakkert, men dette var ikke noen sportsbil nei, men restene av en Chevrolet Pickup fra 1934.



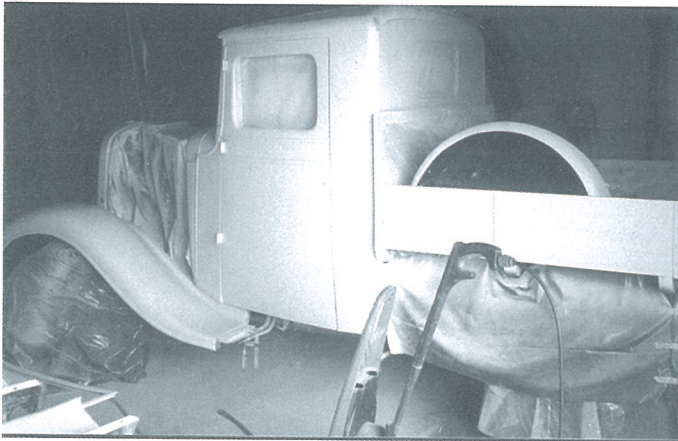
Etter en del forsikringer fra eieren om at dette var en komplett samling deler som det utmerket godt kunne bli en bil av, ble det etter hvert handel.

Fra denne dag begynte min karriere som veteranbileier (januar 1998)

Bil og henger ble skaffet til veie og det som var av deler ble lastet opp, alt gikk på et lass, kunne det være mulig, skulle dette lasset bli en Chevrolet Pickup. På veien hjem ramla det av en råttne plankebit som min sønn Espen tok med seg (han kjørte etter) Ja den kunne vel ikke bety så mye, men det skulle vise seg og bli en viktig brikke i det videre puslespillet med oppbygningen.



Nå begynte to lange år med restaurering, jeg hadde planer om greie det på ett. "Nybegynner" Det som videre skjer nå er vel de fleste kjent med fra egne prosjekter, rustsveising, lage karosserideler, bensintank ble også lagd. Videre en lang vinter med snekkerarbeid, hytta og lasteplanet som er norskbygd (Br. Olsen Vognfabrikk Lierstranda) har et skjellet av tre kledd med galvaniserte plater. Innimellom var det og ringe og reise for og spore opp deler som manglet, var skraphaugen komplett? Nei, men det var det vel ingen som trodde på heller.



Tiden gikk og en vakker sommerdag i juni 2000 fikk Chevrole'en godkjent hos biltilsynet, og siden har det vært mange turer til forskjellige arrangementer. Av lengre turer kan jo Jomfruturen til norgesløpet på Lillehammer nevnes, den turen ble jo litt spesiell, men det for bli en annen historie. Vi var med på Fagernes i år også og ellers mange lokale løp og turer.

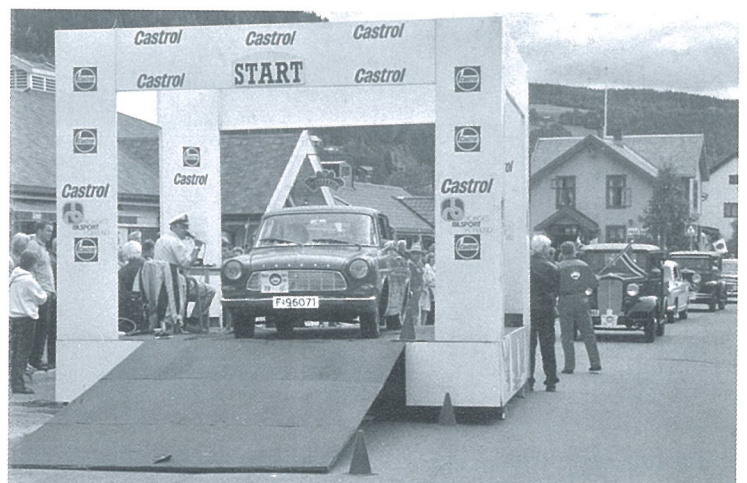
Heisan nå hadde jeg nesten glemt 12M'en må jo få litt spalteplass den også. Den kjøpte min sønn Espen på Kongsberg i slutten av åttiåra, men da den kom hjem i gården og ble gransket nermre var det jo rattgri og framhjulstrekk på den og det var ikke slik en attenåring med nytt sertifikat skulle ha, nei det måtte være Escort. Vel det var ikke annet og gjøre en og parkere den på låven og der sto den i ca. åtte år før jeg tok den ut og der starter vel denne historien. Nå er 12M'en i pensjon hos Ole Dagslet.

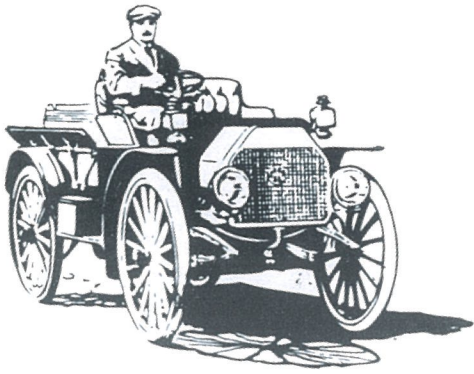
Men så var det den Engelske sportsbilen da, drømmen om og ha en slik i garasjen er der enda

Bjørn Lund

Jeg utfordrer herved **Per Langøy** som neste stafettskribent.

P S. Du kan gjerne besøke hjemmesida mi for og se mer på restaureringa .
Adr. <http://home.online.no/~bjorn.l/hjemmeside.htm>



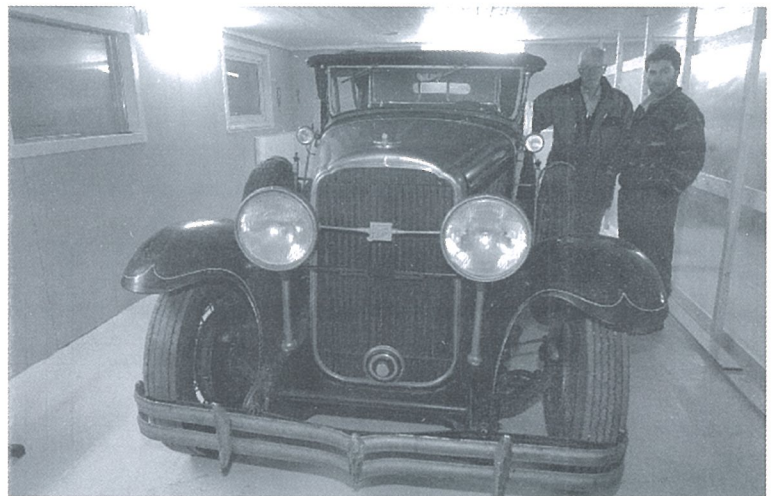
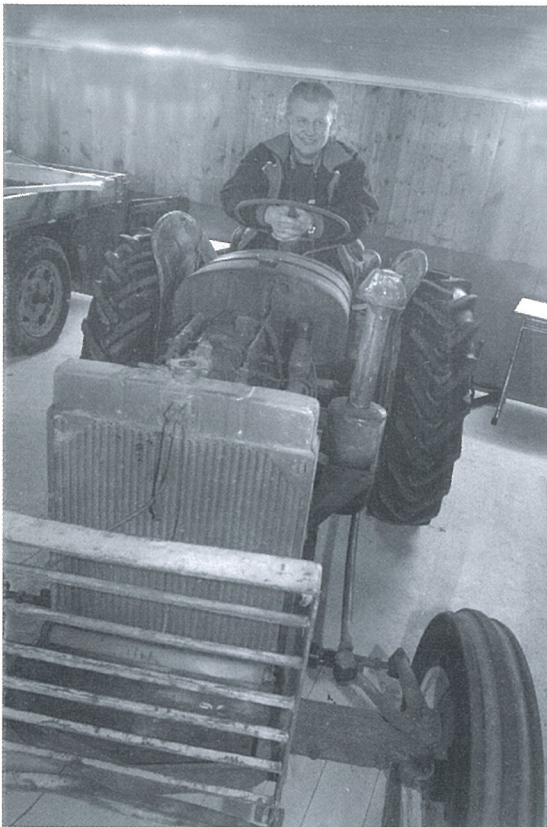


Værksted, Garasjer, Klubblokaler.

Den omtalte "Grisehussaken" i Sept Nr. av Motorhistorikeren er nå avsluttet med lykkelig utgang. Grisehuset til Olav Sato (nå Pål K.Mikkelrud) er nå forvandlet til et meget attraktivt oppholdslokal for 9 veteranbiler, takket være stor dugnadsinnsats fra medlemmer/ brukere og nåværende eier Pål K. Mikkelrud.

Det er Hallingdal Veteranvognklubb som står som leietaker, og som har opprettet avtalet med 9 brukere og med 8 medlemmer som har tegnet seg som støttemedlemmer til prosjektet. De har skutt inn 9000 kr. Formann Egil har lagt ned mye arbeide i dette.

Hallingdølen har vært på besøk og hadde en fyldig reportasje over to sider den 3/1. Bilder og stoff fra denne er med Dødens tillatelse brukt i dette referat.



Følgende biler- er satt inn for restaurering/mekking:

Ford AA 1929, eier Gunvald Frydenlund.

Chevrolet 1929 lukket, eier Ove Sørensen.

Ford A med generator, eier Ole Stensgård.

La Salle 1936, eier Rune Belsnes.

Buick 1931 åpen 7 seter, eier Kåre Myrvollen.

Mercedes 180, eier Øivind Gladhus.

Chevrolet Estate, eier Einar Pedersen.

Mercedes 1936, eier Trygve Glomsrud.

David Brown traktor 1962, eier Arvid Bråten.

Fortsetter neste side





Ja dette er innholdet i klubblokalene pr idag. Utstyr og verktøy må brukerne skaffe selv. Klubben har anskaffet en elefantkran til felles avbenyttelse. Dersom prøveåret blir tilfredsstillende vil man her også kunne utvide bruken til også å omfatte møtelokaler, bibliotek, dessuten står hele kjelleretasjen benyttet.



OBS. Hallingdalsløpet finner sted søndag 16. Juni.

Referat fra møte den 4/12:

Dette var vårt tradisjonelle Julemøte på Solstad Hotell. Spisemøte med Jule-tallerken og gammalbilprat. Frammøte var bra, hele 34 hadde funnet vegen denne kvelden. 2 nye nedlemmer fra Nes, Peter Groot og sønnen Thomas ble ønsket velkommen. Sen. Groot snakket litt om siste nytt i propandrift av biler. Medlemstallet vårt er stadig økende, vi har nå passert 80, og det er gledelig. Anonsebladet ble etterlyst, og formann Egil minnet on tresløydkurset på Lien. Og så, fra all of us to all of you: **ET RIKTIG GODT NYTT ÅR.**

Hilsen Hans



KALSGVAGNA

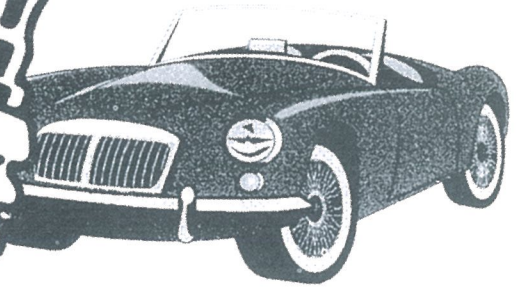
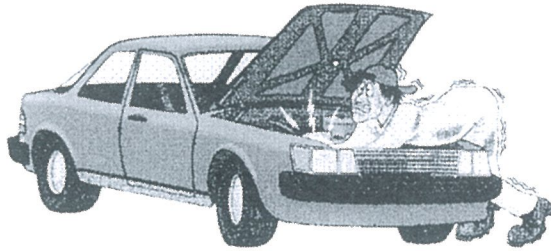
TURBILSERVICE

... et komplett valg

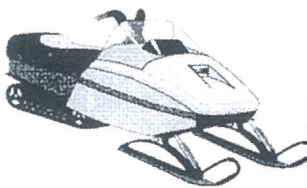
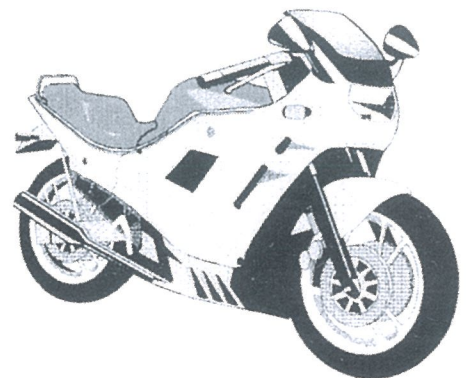
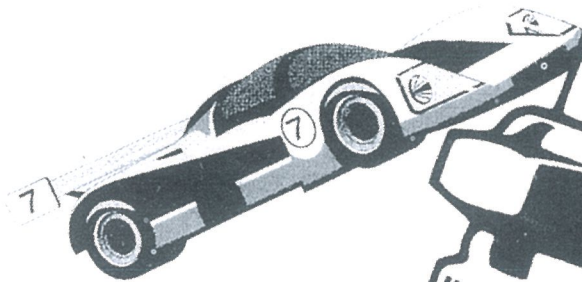


Tlf. 924 17 400
Fax 32 84 56 61

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



Selges:

Kjettingtalje

750kg

Vedklyver

hydr. for traktordrift kr. 1000,-

Skrapeskjære for traktor kr. 1000,-

Master varmluftaggregat
type B30EB 8.8 Kw for parafin kr. 1500,-

Bosch tennpluggsandblåser
og prøveapparat ikke helt komplett
med noe spesiell sand kr. 750,-

Peugeot motor for 505
86 modell, ca 100 Hk
gått ca 90,000 km
med defekt toppakning, komplett kr. 1000,-

Kupevarmer for V W
Eberspächer Heizgerät
Type BN2 V.W. 311 261 595 B
2000 Kcal/h, m/tidsur,
bensinpumpe, filter og bryter kr. 3000,-

Gode dekk m/pigg
155R-14, Michelin XM3+S 200
på firehulls felg
delesirkel 110f
diameter senterhull ca 65f kr. 800,-

Kompressor med bensinmotordrift
Militer mod. for verkstedvogn
fabrikat LOFAB Malmö
serie type E8 med JAP motor
tank i rørramme kr. 1500,-

Trykklufttank
500 liter kr. 1000,-

Tlf: 32 82 01 81
Per

Selges:

MGB Roadster 1964

Restaurert, Rød

Henv: Arne Willy Hansen
Tlf: 33 47 01 03

Selges:

Landrover 1955 mod.

Registrert og i daglig drift.

Meget god stand.

Telf.: 32 87 62 58

Mobil: 905 73 343



**HVORFOR
VIL IKKE
FLERE
BENYTTE**

**SEG
AV**

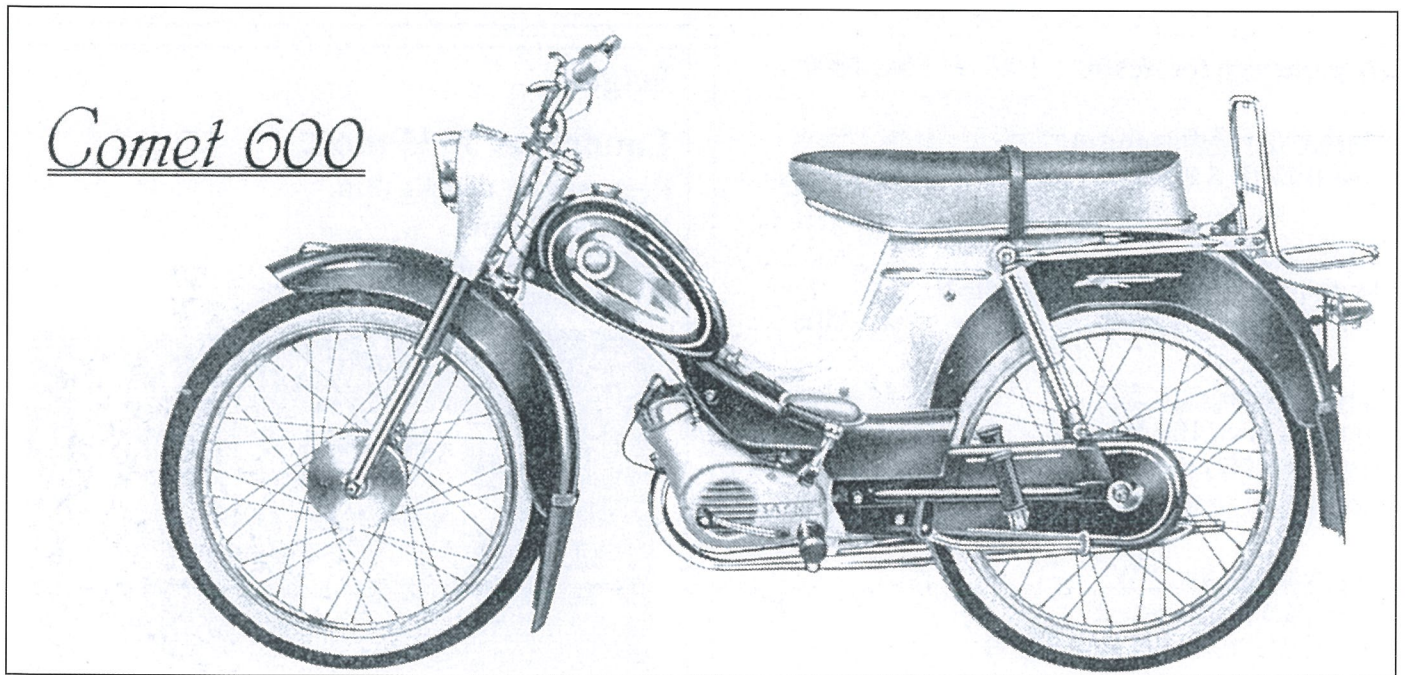


**KJØP
OG SALG-
SIDEN?**



De minste motorsyklene fra Øglænd: Comet, Trigger og Sprint 50.

Felles for de 3 modelltypene som blir vist her, er at de har motorer på bare 50 kubikkcentimeter. Likevel er det snakk om 3 små motorsykler. Dette er altså ikke mopeder, selv om slagvolumet i motoren er på under 50 cc. Effekten i motorene overstiger det maksimalt tillatte for en moped, som er 2,5 hk. På grunn av ytelsen blir følgelig topphastigheten for de små motorsyklene en god del mer enn de tillatte 50 km/t. Siden de er definert som motorsykler, er de videre registrert for 2 personer, og har langpute, bakre fothvilere og hardere fjæring som skal tåle vekten av 2 personer.

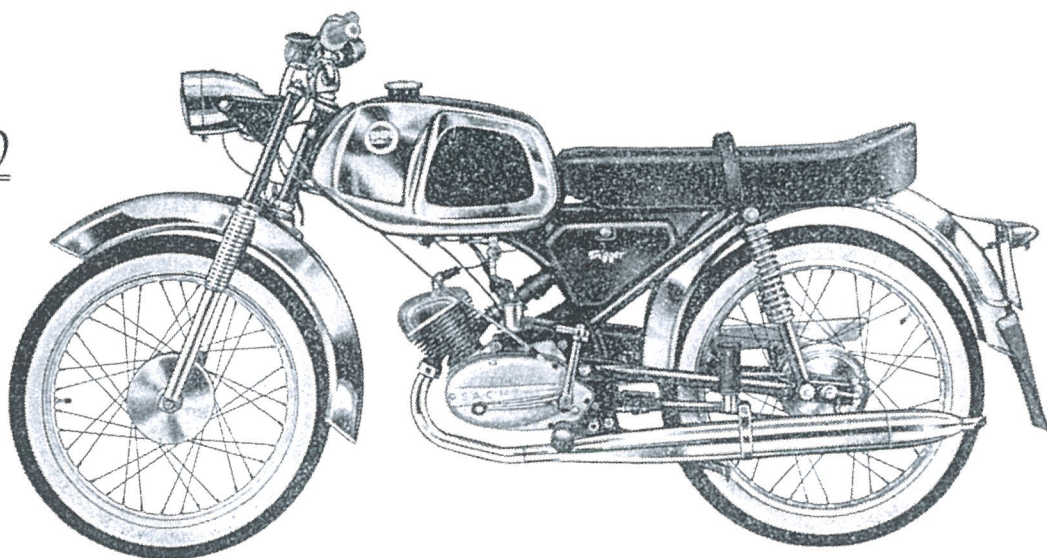


Den første 50 cc motorsykkelen, eller lettvekteren, som Øglænd sendte ut på markedet, var **Comet 600**, som ble lansert i 1962. Studerer du bildet av Comet, ser du snart at den er til forveksling lik mopeden Corvette, og det er da heller ikke mange deler som skiller disse 2 modellene. Motoren er i prinsippet lik, men den har større sylinderporter, annet stempel, større forgasser og eksosanlegg som er grovere dimensjonert. Dette fører til at effekten blir oppgitt til 4,3 hk mot Corvette's 2,5 hk. Den økte effekten blir tatt ut ved et høyere turtall, og den trimmede motoren er lite trekkvillig på lave turtall, slik at den blir noe slitsom å kjøre. Mister du turtallet i motbakker, må den kjøres hardt på lave gear for å arbeide seg opp igjen. Den korrekte betegnelsen på denne trimmede, viftekjølte motoren er 50/4 LKH. Svært mange har eid en trimmet Corvette moped; det vil si at de har montert trimsett på den vanlige Corvette-motoren. Slike trimmede Corvette'r blir gjerne kalt "Comet", men dette er altså ikke helt korrekt. Faktisk var det så vanlig å trimme opp mopeder på denne måten, at antall Corvette'r med trimsett må ha vært mangedobbelt i forhold til antall originale Comet'er. Å trimme opp mopeder var selvsagt helt ulovlig, men det var sikkert fristende å kunne kjøre en sykkel med toppfart rundt 80 km/t mot lovlige 50 km/t, uten å ta førerkort for motorsykkel. De fleste Comet'ene var sorte og hvite, i likhet med Corvette. Men Comet kunne også leveres i mørk blå og hvit, der blåfargen var den samme som på Taifun.

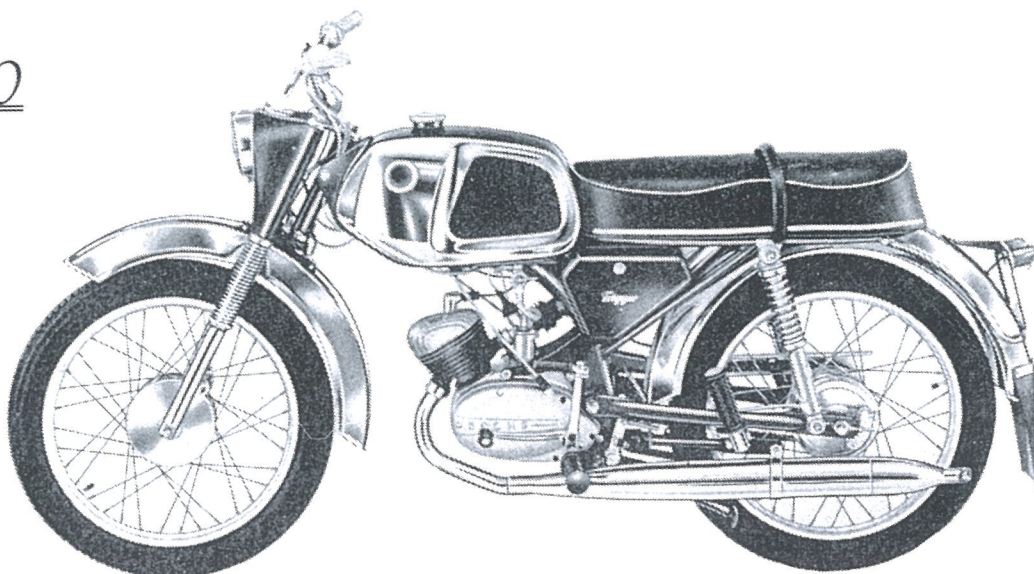


I 1965 kom Trigger 800 på markedet. Dette var, som bildet viser, på mange måter en fullverdig, liten motorsykkel. Den var utstyrt med en moderne, 5-gearet motor, med betegnelsen 50 / S. Trigger hadde mindre hjul enn Comet, 17" mot 19". Tanken var av samme type som på den siste typen Taifun (125 og 175 cc), men Trigger var sort av farge (den siste generasjonen Taifun var mørk blå). Trigger hadde videre forniklede skjermmer og lav langpute, som forøvrig var ganske hard og ikke videre komfortabel. Den nye motoren var meget trekkvillig og sørget for svært god akselerasjon. Det var heller ikke problemer å kjøre med passasjer bakpå. Effekten var oppgitt til 5,2 hk og således ikke så mye høyere enn den som er oppgitt for Comet. Men i realiteten var en Trigger langt sprekere pga. det høyere dreiemomentet. 1965- og 66-modellen av Trigger var sorte, mens 1967-modellen, med tilleggsbetegnelsen 810, var rød metallic. Den siste årgangen fikk forøvrig en større og bedre polstret Denfeld langpute som ga bedre sittekomfort. 1967-modellen hadde forøvrig hovedlykt innkapslet i et plasthus, mens de to første årgangene hadde ordinær lykt festet i braketter som var sveiset i gaffelen.

Trigger 800

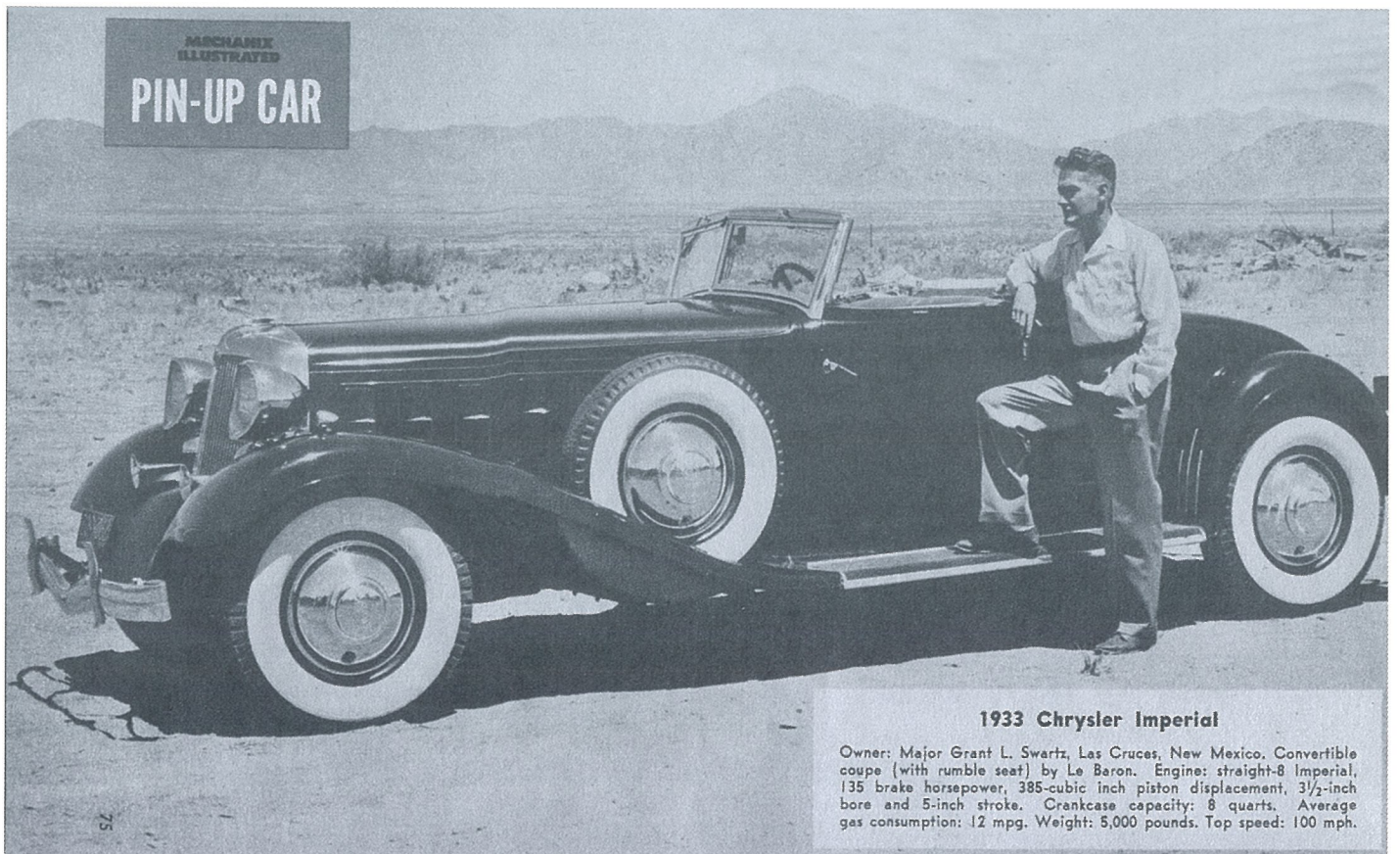
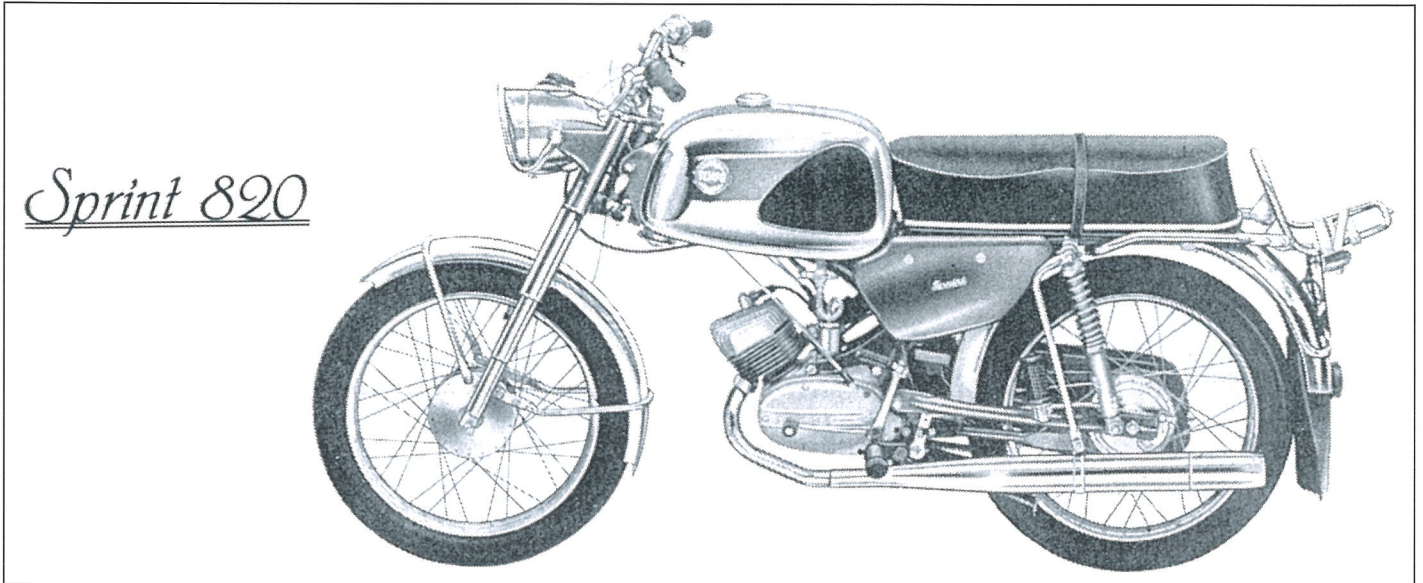


Trigger 810



Sprint 820 var den direkte etterfølgeren til Trigger 810, og kom på markedet som 1968-modell. Sprint fikk en høyere og smalere bensintank og den innkapslede hovedlykten på Trigger 810 ble erstattet av en stor, frittliggende, forniklet lykt av samme type som på tidligere modeller av Taifun og Sport. Forskjermen på Sprint var av en slankere type, som ble montert med vanlige skjermstivere nærmere hjulet. Sidedekslene ble større og laget av metall. Sprint 820 fikk videre helkapslet kjedekasse. Motoren var den samme som på Trigger, men sylindere fikk større kjøleribber med en noe mer kantet form. Angitt effekt på 50 / S-motoren varierer fra 5,2 - 5,5 hk, litt avhengig av kilde. 1968/69-modellen av Sprint 820 var lakkert rød metallic, mens 1970- 72-modellen ble levert i en skarp, blå metallie farge.

KT



La oss se litt fra
Haugestads Automobil-A.B.C
fra 1920

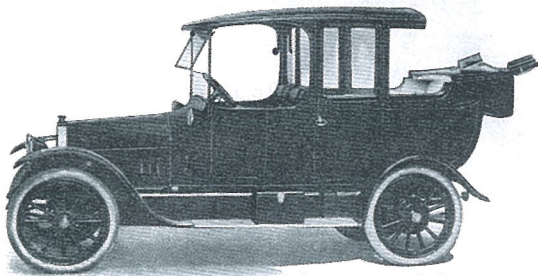
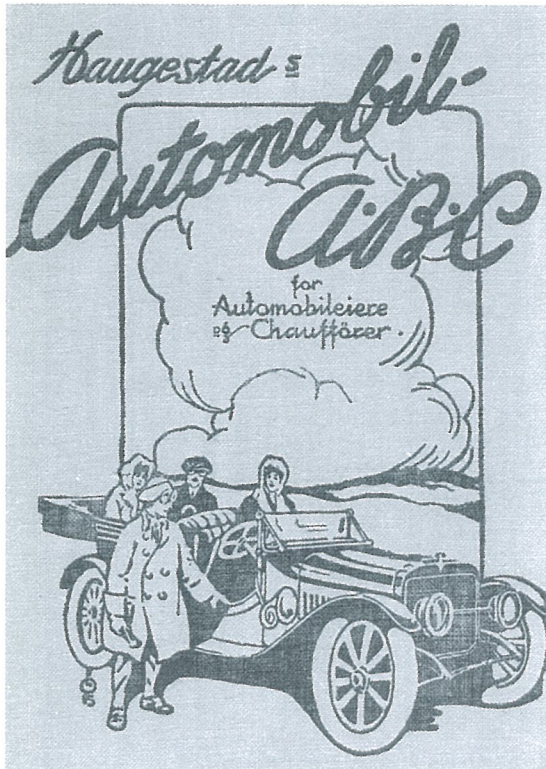


Fig. 1 b. Landulet.

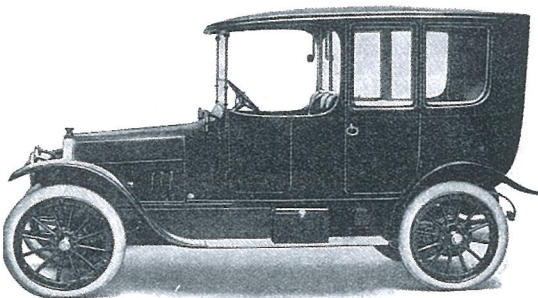
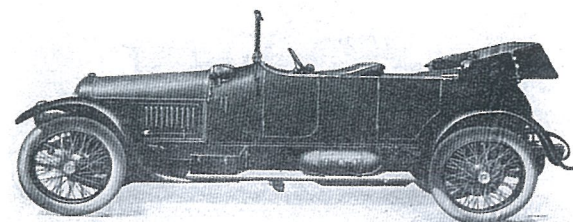


Fig. 2 a. Limousin.



FØRSTE DEL

AUTOMOBILEN

Automobilen bestaar av to hoveddele: *chassiset* (understellet) og *carosseriet* (overstellet), som sat sammen danner et skrog hvori er placert flere maskiner, nemlig en hovedmaskin (motoren) og en eller flere hjelpemaskiner (magnet, dynamo, startmotor o. s. v.).

Disse maskiner er alle driftsmaskiner, som enten selv producerer kraft, eller faar sin kraft fra andre kilder.

Efter drivkraftens art skjelves der mellem 3 slags automobiler: damp-, elektriske og eksplosions-automobiler. Av de førstnævnte findes der nu kun et faatal, væsentlig i England. Av elektriske er der endel i bruk, særlig som brandautomobiler; disses hjemsted er hovedsagelig Tyskland og Danmark. I vort kupertede terræng viser de sig upraktiske paa grund av sin lunge konstruktion.

Eksplosionsautomobilen er den nu mest anvendte, og den findes i et utal av forskjellige typer og konstruktioner.

Efter carosseriets form og art benævnes automobilerne: *Phaeton*, *landaulet*, *limousin*, *salonvogn*, *torpedo-lux* (en elegant sportsvogn), *doktorvogn* og *autolette*. Denne sidste er nærmest en miniaturotomobil, veier som regel mellem 300 og 500 kg., med en maskinkraft mellem 5 og 9 hk.

Disse forskjellige typer er avbildet nedenfor:

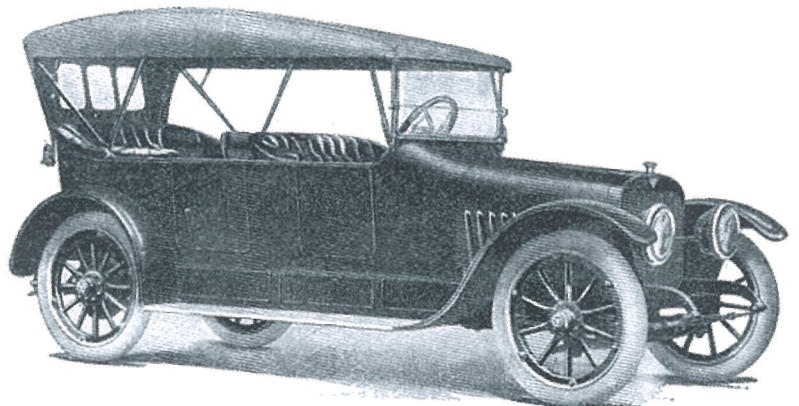


Fig. 1 a. Aapen, dobbelt Phaeton

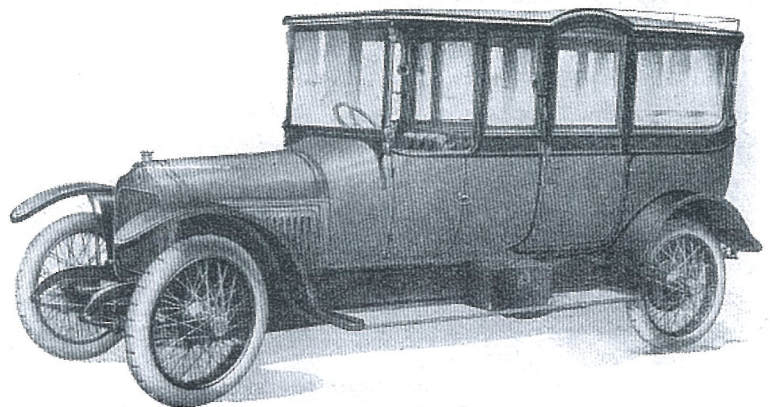


Fig. 2 b. Salonvogn.



| Merke | Ventiler | | | | | | | | | | Stempler | | Kryssbolter | |
|---------------------------|--------------------------|--------------|-------------------|------------------|------------------------|---------|-----------|------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|----------------------|--|
| | Setevinkel | | Klaring | | Fjærs penn lbs. v/ in. | | | | Klaring ved toppspor 1/1000 in. | Klaring ved skjært nederst 1/1000 in. | Klaring i stempel 1/1000 in. | Klaring i kryssbolter 1/1000 in. | | |
| | Innløp grader | Eksh. grader | Innløp 1/1000 in. | Eksh. 1/1000 in. | Innløp | | Ekshhaust | | | | | | | |
| | | | | | Indre | Ytre | Indre | Ytre | | | | | | |
| Mercury | Sete 45 1/2 Ventil 45 | 45 | 19 36) | 19 36) | 161-177 37) v/ 1.39 | 170-184 | 170-184 | 161-177 37) v/ 1.39 | 170-184 | 23-28.4 38) | 1-2.4 38) | 0.1-0.3 | 0.1-0.3 | |
| Nash, Hudson V-8 | 45 | 45 | 42) | 43) | 170-184 45) v/ 1.31 | 170-184 | 170-184 | 170-184 45) v/ 1.31 | 170-184 | 32 | 0.75-1.25 | 0.0-0.5 | 0.1-0.4 | |
| Nash, Imperial | 45 | 45 | 0 | 0 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 32 | 0.75-1.25 | 0.0-0.5 | 0.1-0.4 | |
| Oldsmobile | 45 | 45 | 25-27 | 25-27 | v/ 1.48 | 105-115 | 105-115 | v/ 1.48 | 105-115 | 28-34 | 0.75-1.25 | 0.0-0.2 | 0.3-0.5 | |
| Packard, Clipper | 45 | 45 | kald | kald | 105-115 | 105-115 | 105-115 | 105-115 | 105-115 | 18.2-20.7 | 0.1-0.3 | 0.1-0.3 | 0.1-0.3 | |
| Plymouth, 6-syl. | 45 | 45 | 10 | 10 | 115 | 115 | 115 | v/ 1.38 | 115 | 30 | 0.7 | 0.0-0.5 | 0.1-0.2 | |
| Plymouth, V-8 | 45 | 45 | 8 | 18 | v/ 1.31 | 166 | 166 | v/ 1.31 | 166 | 32 | 0.75-1.25 50) | 0.0-0.5 | 0.1-0.4 | |
| Pontiac | 45 | 45 | 12 52) | 12 52) | 159-169 | 159-169 | 159-169 | v/ 1.31 | 159-169 | 35-43 | 0.6-1 53) | 0.15-0.25 | 0.15-0.25 | |
| Rambler, 6-syl. type 5710 | Sete 45 Ventil 44 | 45 | 12 | 16 | v/ 1.31 | 115-125 | 115-125 | v/ 1.31 | 115-125 | 17-20 | 0.6-1.2 | 55) | 56) | |
| Rambler, V-8 type 5720 . | Sete 30 Ventil 29 | 45 | 12 | 14 | 150-160 | 150-160 | 150-160 | v/ 1 7/16 | 150-160 | 20-24 | 0.9-1.5 | 55) | Fastlåst | |
| Rambler, Rebel | 30 | 45 | 12 | 14 | 150-160 | 150-160 | 150-160 | v/ 1 7/16 | 150-160 | 20-24 | 0.9-1.5 | 55) | Presspasn. (låst) | |
| Studebaker, 57 B | 45 | 45 | 23-25 | 23-25 | v/ 1 7/16 | 105-115 | 105-115 | v/ 1 7/16 | 105-115 | 18.2-20.7 | 0.1-0.3 | 0.1-0.3 | 0.1-0.3 | |
| Studebaker, 57 H | 45 | 45 | 25-27 | 25-27 | 105-115 | 105-115 | 105-115 | v/ 1 43/64 | 105-115 | 18.2-20.7 | 0.1-0.3 | 0.1-0.3 | 0.1-0.3 | |
| Thunderbird | Sete 45 1/2 Ventil 45 | 45 | kald | kald | 161-177 | 161-177 | 161-177 | v/ 1.39 | 161-177 | 23-28.4 | 1-2.4 | 0.1-0.3 | 0.1-0.3 | |





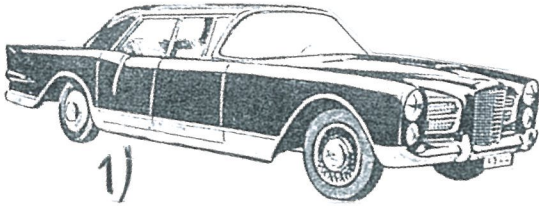
| Merke | Stempelfjærgap | | Veivaksel | | Råder | | Oljetrykk lbs/sq.in. v/ o/min. | Tank- innh. gallons | Data for smøreservice | | | |
|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| | Kompre- sjonsfjær 1/1000 in. | Olje- fjær 1/1000 in. | Klaring i rammelager 1/1000 in. | Aksial- klaring 1/1000 in. | Klaring i rådelager 1/1000 in. | Aksial- klaring 1/1000 in. | | | Kjøle- syst. Quarts | Oljevol. veivhus Quarts | Aut. gear Oljevolum Quarts | Smøre- nipler Antall |
| Mercury | 12-22 | 15.6 ³⁹⁾ | 0.5-2.9 ⁴⁰⁾ | 4-8 | 0.7-2.5 | 6-16 | 45-50 v/ 2000 | 20 | 20 ⁴¹⁾ | 5 | 10.5 | 10 |
| Nash, Hudson V-8 | 10-20 | 10-20 | 0.5-1.5 | 2-7 | 0.5-1.5 | 6-14 | 50-65 v/ 1500 | 23 | 21 | 5 | 9 | 8 |
| Nash, Imperial | 13-25 | 10-20 | 0.5-1.5 | 2-7 | 0.5-1.5 | 6-14 | 50-65 v/ 1500 | 23 | 24 | 5 | 10½ | 8 |
| Oldsmobile | 13-23 | 15-55 | ⁴⁰⁾ | 4-8 | 0.9-3 | 2-11 | 35-45 v/ 50 MPH | 20 | 20 | 5 | 11 | 18 |
| Packard, Clipper | 8-16 | 8-16 | 0.6-2.7 | 3-6 | 0.5-2.5 | 8-13 | 40 v/ 1400-1600 | 18 | 17 | 5 | 9½ | 8 |
| Plymouth, 6-syl. | 10-20 | 10-20 | 0.5-1.5 | 3-7 | 0.5-1.5 | 6-11 | 40-45 v/ 1500 | 20 | 13 | 5 | 10 | 8 |
| Plymouth, V-8 | 10-20 | 10-20 | 0.5-1.5 | 2-7 | 0.7-2.2 ⁵¹⁾ | 6-14 | 50-65 v/ 1500 | 20 | 20 | 5 | 10 | 8 |
| Pontiac | 10-20 | 15-55 | 0.8-3.4 | 2-6 | 0.7-2.7 | 8-14 | 30 v/ 1170-1200 | 16.4 | 16 | 5 | 11.5 ⁴⁾ | 14 |
| Rambler, 6-syl. type 5710 | 10-20 | 15-55 | 0.6-1.8 | 3-7 | 1.0-1.5 | 5-15 | 50 v/ 30 MPH | 20 | 10 | 4 | 8½ | 14 |
| Rambler, V-8 type 5720 | 10-20 | 15-55 | 0.6-3.2 | 3-7 | 0.7-2.8 | 4-12 | 55 v/ 3400 | 20 | 21 | 5 | 11½ | 14 |
| Rambler, Rebel | 10-20 | 15-55 | 0.6-3.2 | 3-7 | 0.7-2.8 | 4-12 | 55 v/ 3400 | 20 | 19 | 5 | 11½ | 14 |
| Studebaker, 57 B | 8-16 | 8-16 | 0.6-2.7 | 3-6 | 0.5-2.5 | 7-12 | 40 v/ 1400-1600 | 18 | 17 | 5 | 9 | |
| Studebaker, 57 H | 8-16 | 8-16 | 0.6-2.7 | 3-6 | 0.5-2.5 | 7-12 | 40 v/ 1400-1600 | 18 | 17 | 5 | 9 | |
| Thunderbird | 10-20 ⁵⁷⁾ | 17.1 ⁵⁸⁾ | 0.8-2.6 | 2-6 | 0.7-2.1 | 6-16 | 40 v/ 2000 | 20 | 20 | 5 | 10½ | |

36) Gjelder 312 cu.-in.-motorer. For 368 cu.-in.-motorer: 0. 37) Gjelder 312 cu.-in.-motorer. For 368 cu.-in.-motorer: 183-202 v/ 1.38. 38) Gjelder 312 cu.-in.-motorer. 13-25. 40) Forreste: 0.5-2.1. Midtre: 0.5-3.1. Bakre: 2-3.5. 50) Målt på toppen av skjortet. 51) For modell P 31-2 og P 31-3: 0.5-1.5. 52) Gjelder motorer med mekaniske ventiløftere. 53) Målt 2.44 in. fra stempeletoppen. 54) For etterfylling bare: 5. 55) Håndpresspassing. 56) Lager nr. 1 og 2: 0.8-2.4, lager nr. 3 og 4: 4.2) For C-76-300: 15. 43) For C-76-300: 24. 44) For C-76-300: 66 v/ 1.09. 45) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 46) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 47) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 48) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 49) Forreste: 0.5-2.1. Midtre: 0.5-3.1. Bakre: 2-3.5. 50) Målt på toppen av skjortet. 51) For modell P 31-2 og P 31-3: 0.5-1.5. 52) Gjelder motorer med mekaniske ventiløftere. 53) Målt 2.44 in. fra stempeletoppen. 54) For etterfylling bare: 5. 55) Håndpresspassing. 56) Lager nr. 1 og 2: 0.8-2.4, lager nr. 3 og 4: 4.2) For C-76-300: 15. 43) For C-76-300: 24. 44) For C-76-300: 66 v/ 1.09. 45) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 46) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 47) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 48) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 49) Forreste: 0.5-2.1. Midtre: 0.5-3.1. Bakre: 2-3.5. 50) Målt på toppen av skjortet. 51) For modell P 31-2 og P 31-3: 0.5-1.5. 52) Gjelder motorer med mekaniske ventiløftere. 53) Målt 2.44 in. fra stempeletoppen. 54) For etterfylling bare: 5. 55) Håndpresspassing. 56) Lager nr. 1 og 2: 0.8-2.4, lager nr. 3 og 4: 4.2) For C-76-300: 15. 43) For C-76-300: 24. 44) For C-76-300: 66 v/ 1.09. 45) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 46) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 47) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 48) For C-76-300: 158 v/ 1.22. 49) Forreste: 0.5-2.1. Midtre: 0.5-3.1. Bakre: 2-3.5. 50) Målt på toppen av skjortet. 51) For modell P 31-2 og P 31-3: 0.5-1.5. 52) Gjelder motorer med mekaniske ventiløftere. 53) Målt 2.44 in. fra stempeletoppen. 54) For etterfylling bare: 5. 55) Håndpresspassing. 56) Lager nr. 1 og 2: 0.8-2.4, lager nr. 3 og 4: 4.

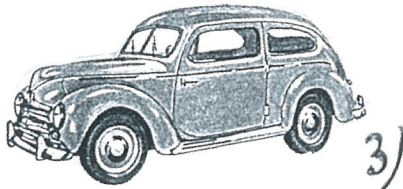


Svar på julenøtter i desembernummeret:

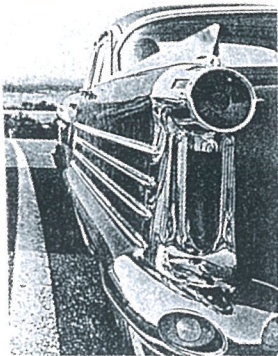
Her følger svarene på de 10 julenøttene fra desemberutgaven av Motorhistorikeren. Forhåpentligvis har ikke grublingen ødelagt nattesøvnen i lange vinternetter.



Facel Vega Excellence. Stor, fransk bil med amerikansk Chrysler-mekanikk. Dette var fabrikkens største modell, som ble produsert fra 1958 til 1964. Facel laget også bl.a. modellen Facelia, en sportsbil med Volvo B18-motor.



Dette er en **Ford Taunus** fra 1950. I 1939 ble Ford Eifel avløst av den moderne Taunus, som ikke rakk å være lenge i produksjon før krigen brøt ut. Den brede grillen på bilen som er avbildet, viser at dette er etterkrigsversjonen.



Denne ser unektelig amerikansk ut, men bilen er faktisk engelsk. Bildet viser en 1958 **Vauxhall Cresta**, en GM-bil som unektelig er sterkt preget av sitt amerikanske slektskap.

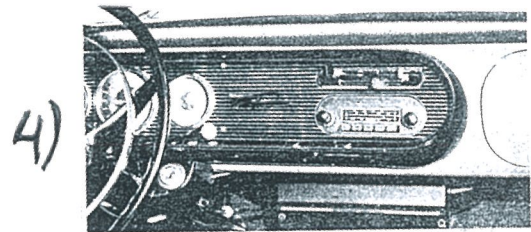
Her var det mye blankt ! Men så dreier det seg da også om en **Oldsmobile 1958**, som på folkemunne ofte går under navnet "krom-Olds".



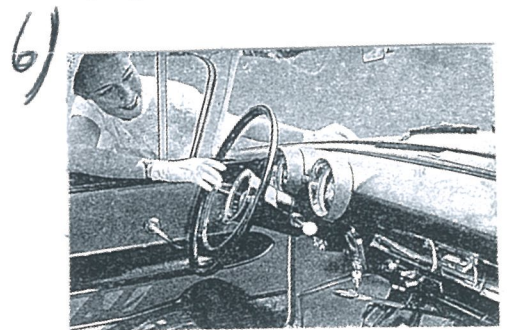
Nå er det snart tid for bilvask igjen.

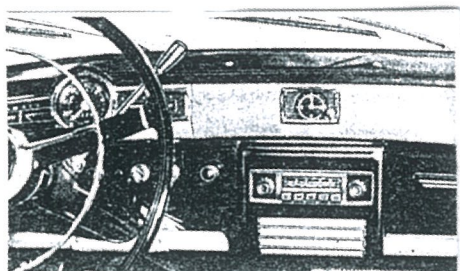


Grillen røper at dette ikke er en vanlig, amerikansk Ford. Dette er en **Meteor** 1955, produsert i Canada. Også Chevrolet hadde sin kanadiske "fetter", som het Acadian. Begge disse merkene deler teknikk med sin amerikanske slektning, men grill, listverk mm. skiller seg ut.



Dette dashbordet hører hjemme i **Taunus 17 M**, nærmere bestemt P 3-modellen som ble levert i årene 1961 -1964.

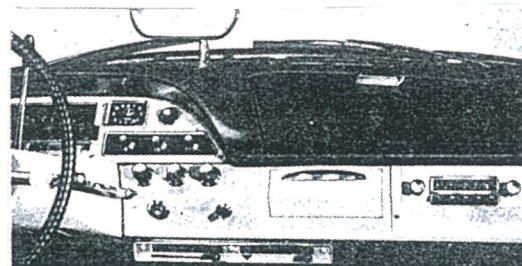




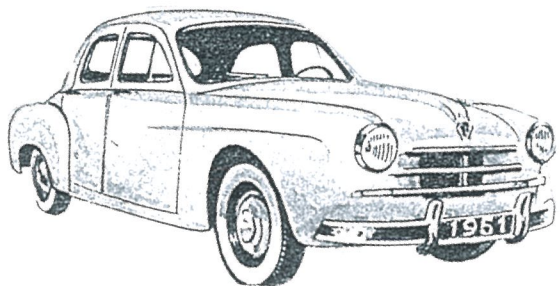
Denne skulle ikke være så altfor vrien. Det er en **Mercedes 180** (190 eller 219 kan også godtas) fra femtitallet.

7/

Spesielt interiør, men så dreier det seg da også om en av bilhistoriens mest spennende bilmodeller, nemlig **Citroen DS 19**.



8/



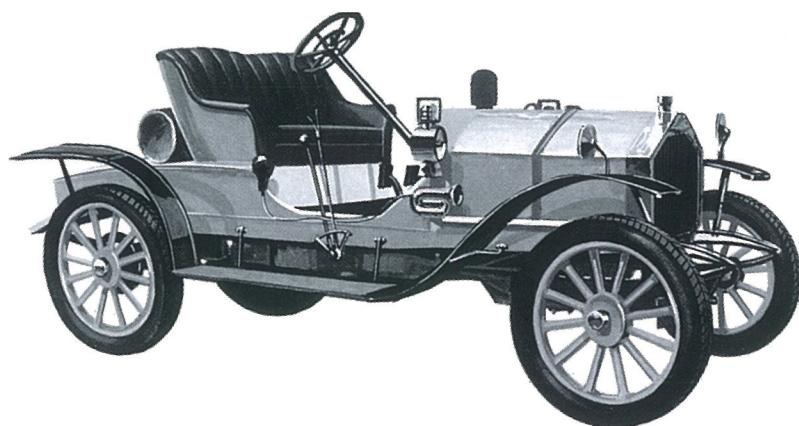
Renault Fregate. Linjene viser tydelig slektskapet med Dauphine, men her dreier det seg om en relativt stor, konvensjonell bil, med frontmotor og bakhjulsdrift.

9/

Selve "nøtten" i oppgaven. Bildet viser en **Morris Major**, en modell for det australske markedet. Karosseriet deler den med Wolseley 1500 og Riley 1.5, som begge er bygget på samme plattform som den mer utbredte Morris Minor.



10/



Humber 8 HP - 1909 (GB). Humber's første bil var konstruert av Louis Coatalen, og var preget av høye ytelser, noe som i første rekke skyldes lav vekt. 8 HP hadde en 1525 ccm, 2-sylindret motor med dobbelt tenning, og kunne nå 60 km/t. Bilen var i produksjon fra 1908 til 1910.

Sakset fra LMK-nytt 4/01

Re-besiktigelse av LMK-forsikrede kjøretøy

Redegjørelse fra LMK's Sentrale Forsikringsutvalg:



I LMK-rundskriv 3/2001 kom vår forørig så utmerkete forbundssekretær i skade for å blande sammen to saker på en slik måte at det ga grunn til bekymring for noen og enhver.

Derfor er det forståelig både at Veteran- og Sportsbils redaktør på side 44 i nr. 5:2001, som enkelte klubbkontakter her reagert noe negativt.

Den ene saken gjelder den tekniske almentilstand på våre kjøretøy. Som kjent kalles ikke kjøretøy av modellår 1959 og tidligere inn til periodisk kontroll lenger. Med dette har myndighetene vist oss en tillit som vi er grunn til å være stålte over. Vi er blitt gitt frihet under ansvar. Imidlertid vet vi at mange historiske kjøretøyeiere manger nødvendige tekniske kunnskaper for å kunne fastslå om kjøretøyet er i teknisk forsvarlig stand. LMK's årsmøte hadde dette oppe som tema i år, og det var alminnelig enighet om at dette betyr at klubbene må hjelpe sine medlemmer ved å si fra og gi veiledning når det blir oppdaget trafikkfarlige feil og mangler på medlemmenes kjøretøy. Slike feil og mangler kan for eksempel oppdages i forbindelse med tekniske kontroller før start i veteranvognløp, eller klubbene kan arrangere tekniske kvelder der folk fra NAF testestasjoner, lokale bilsakkyndige eller ertarne mekanikere kan ta en frivillig sjekk av kjøretøy. Dette har ikke noe med periodisk kjøreløykontroll å gjøre, men er en måte LMK-tilsluttede klubber kan vise at vi er vårt ansvar bevisst. LMK holder i samarbeid med søsterorganisasjonen MHRF i Sverige på å ta frem en veiledning til bruk for klubber som vil gi slik service overfor medlemmene.

Den andre saken har med LMK-forsikringen å gjøre.

LMK-forsikringen er nå 18 år gammel, og vi har fortsatt en del helforsikrete kjøretøy som ble besiktiget for mer enn 10 år siden. 10 år er lang tid, og kjøretøyene kan ha forandret seg meget siden den gang, både positivt og negativt.

Når man søker om LMK helforsikring må man som kjent få kjøretøyet besiktiget, og det skal tas gode bilder som viser kjøretøyet tilstand. Det er klubbene som ved sine besiktigelsesmenn inspiserer kjøretøyene, og som sammen med eierne fyller ut besiktigesskjemaet. Dette vil, sammen med bildene, danne et takseringsgrunnlag dersom kjøretøyet havarerer, brenner opp eller blir stjålet. Det er derfor meget viktig, særlig for eier av kjøretøyet, at denne dokumentasjonen er så aktuell og så korrekt som mulig, slik at kjøretøyet verdi i skadeøyeblikket ikke blir gjenstand for unødig diskusjon. Derfor oppfordrer LMK-forsikringen forsikringstakerne å sende inn nye bilder m.v. når det foretas oppgraderinger og forbedringer som kan bety verdiøkning.

Vi har ikke grunn til å tro at kjøretøy som ble godkjent for 10 - 20 år siden idag "fremstår som vrak". Vi kan derimot med stor sikkerhet fastslå at dokumentasjon som er mer enn 10 år gammel ikke er holdbar når et ødelagt eller forsvunnet kjøretøy skal takseres.

LMK's styre har derfor besluttet at LMK-forsikrete kjøretøy skal besiktiges påny etter 10 år, og har pålagt LMK's sentrale forsikringsutvalg å drøfte delte med sikte på å iverksette en slik ordning fra 1. januar 2002.

Dette er tenkt gjennomført med sunn fornuft og "conduite". Klubbene vil få oversendt lister over aktuelle kjøretøy/eiere, og vi vil anbefale at man starter med de eldste avtalene. For noen klubber vil dette være en relativt enkel oppgave, mens andre vil få kapasitetsproblemer. Det vil bli gitt en tidsfrist, men med mulighet for dispensasjoner dersom fristen er vanskelig å overholde. Hver enkelt kubb må drøfte hvordan dette på enklest mulig måte kan gjennomføres.

Verre var det ikke!



SANDPRODUKTER

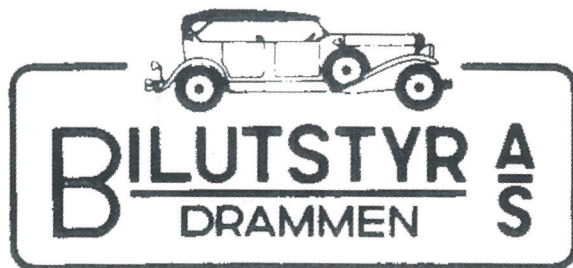
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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

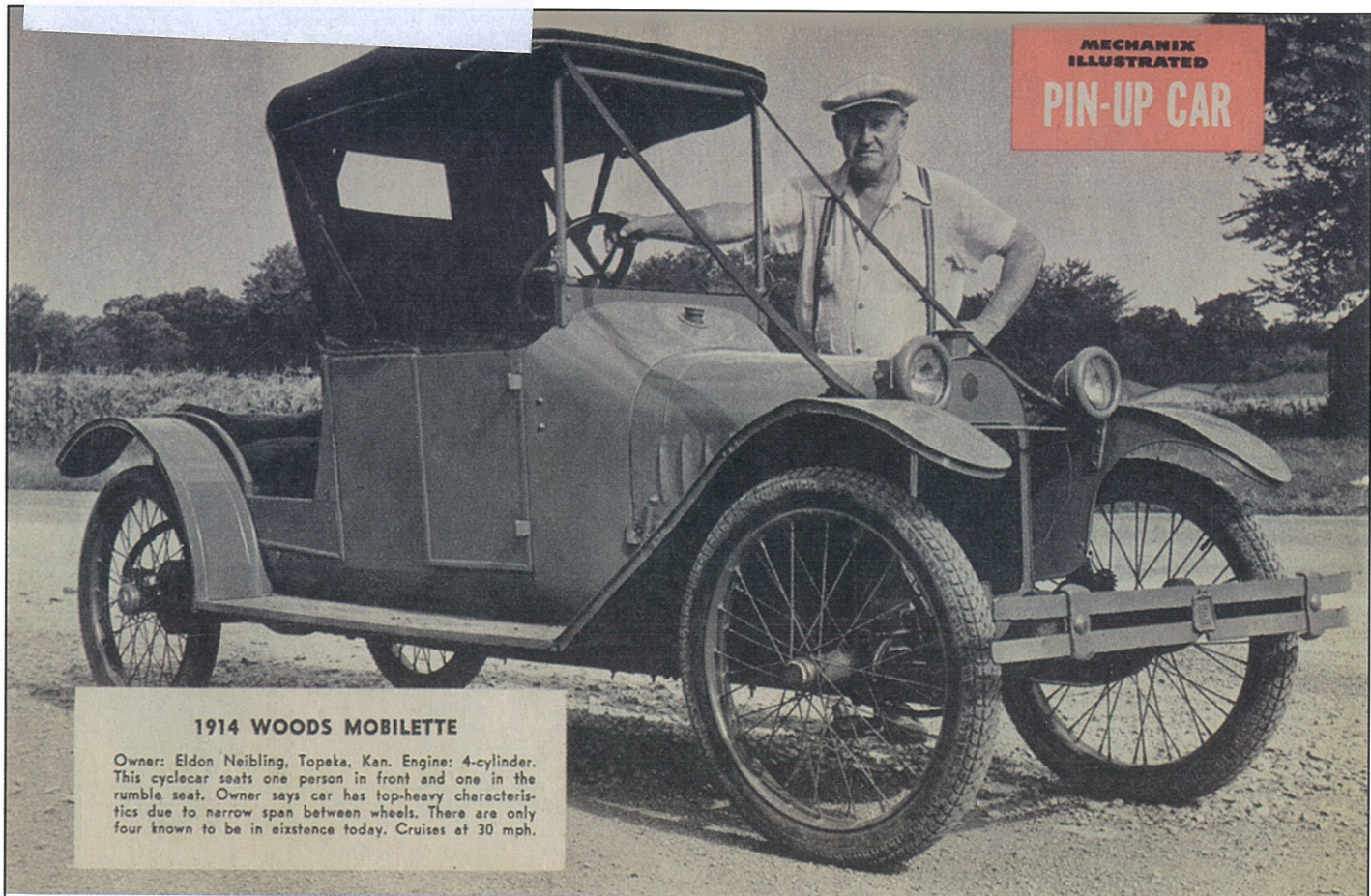
Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00

Asle Wang
Gamlebakken 28
3046 DRAMMEN

C-blad

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN



1914 WOODS MOBILETTE

Owner: Eldon Neibling, Topeka, Kan. Engine: 4-cylinder. This cyclecar seats one person in front and one in the rumble seat. Owner says car has top-heavy characteristics due to narrow span between wheels. There are only four known to be in existence today. Cruises at 30 mph.

TIL MEDLEMMER AV MOTORHISTORISK KLUBB, HUSK Å BETALE KONTINGENTEN FOR 2002



Redaktør for neste
er: Bjørn Erik Nebell
Hestehagen 23
3028 DRAMMEN

Tlf.: 32 82 05 81 900 19 965

E-mail: postmaster@nebell.no

Send inn stoff før 15. mars 2002.

MOTORHISTORIKEREN

