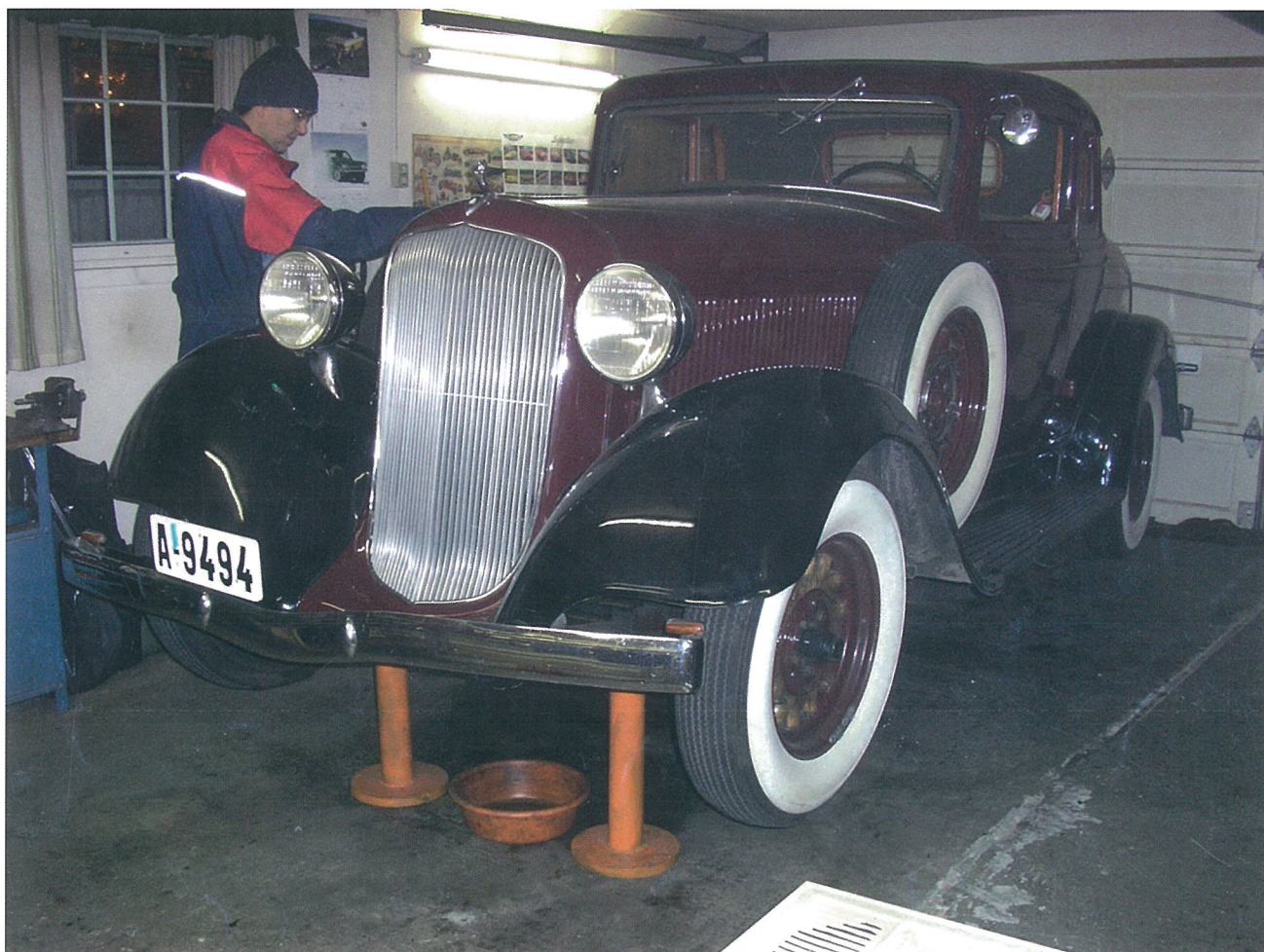


# MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - MARS 2005 - 34. ÄRGANG



Medlemsblad for

## Motorhistorisk klubb - Drammen

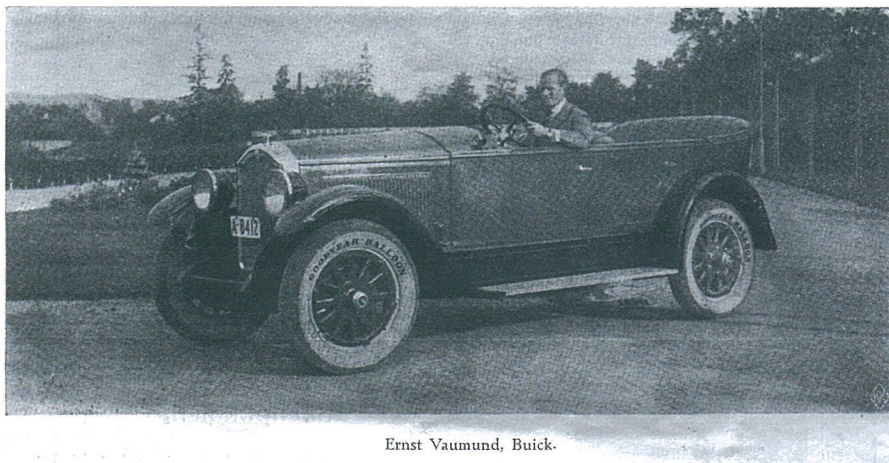


Vårt nye æresmedlem Christian Christensen mottar velfortjente blomster og diplom av formann Steinar Ludvigsen.

(se omtale s.14)



Amilcar modell ukjent, muligens samme type som Robert Hesselberg Meyer deltok i løp i Korketrekkeren i midten av 1920-årene.  
(se stafetten s. 15)



Ernst Vaumund, Buick.

Dette er Ernst Vaumund ved rattet på sin Buick etter at han gikk til topps i "Paalidelighetsløpet" i 1925.  
Han vant med dette "Kristianiapokalen" dette året.





# Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN.

E-mail: [mhkd@lmk.no](mailto:mhkd@lmk.no)

Bankgiro 2200.07.28865

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

## I STYRET:

### Formann:

Steinar Ludvigsen  
Blåveisbakken 33, 3050 MJØNDALEN  
Tlf. 32 87 94 27 - 995 86 493

### Nestformann:

Kåre W Johnsen  
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN  
Tlf. 32 88 51 45 - 997 04 490

### Sekretær:

Svein Hansen  
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN  
Tlf. 32 82 05 90 - 908 41 240

### Kasserer:

Stian Olsen  
Smedgata 22, 3050 MJØNDALEN  
Tlf. 952 37 272

### Styremedlem I:

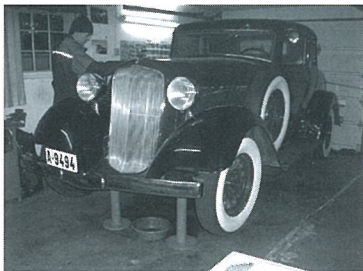
Arnt Ivar Lund  
Sparavollen 105, 3021 DRAMMEN  
Tlf. 32 83 98 65 - 93418 559

### Styremedlem II:

Jan Roger Sand Olsen  
Møllenhofveien 15, 3055 KROGSTADELVA  
Tlf. 32 87 85 76 - 905 19 083

### Varamann:

Nils Petter Danielsen  
Bedehusgata 10, 3055 KROGSTADELVA  
Tlf. 32 87 83 79



Plymouth 1933

Se stafetten

### Redaktør for dette nummer har vært:

Tor Stein Hella og Jan H: Shetelig

## 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:

Asle Wang 32 83 01 12  
Reidar Schumann-Olsen 32 84 54 63  
En fra styret

### Arrangementkomitè:

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

### Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

### Valgkomite:

Kjell Ødegård 32 75 35 83  
Berit Thorbeck 32 84 86 89

## MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: [motorhistorikeren@lmk.no](mailto:motorhistorikeren@lmk.no)

### Redaksjonsmedarbeider:

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

### Redaktører i 2005 er:

- Mars: Tor Stein Hella 66 79 01 34  
- Juni: Per Langøy 32 87 14 63  
- September: Erling Dagslet 31 28 49 84  
- 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.**



# Formann har ordet



Da har vi alt kommet til mars mnd. Tiden går og vi er alt godt i gang med årets program. Vi har hatt gleden av å ha et foredrag om en innkjøpstur i USA, som endte med at en nydelig Chevrolet kom til Modum. Vi var på tur til Motormuseet på Strømmen hvor vi fikk en fin omvisning og anledning til å studere en rekke fine kjøretøy. Nå i mars skal vi ha modellbil som tema med foredrag og lysbilde.

**Tirsdag den 5 April reiser vi til Teknisk Museum. Felles avreise kl 18.00. NB!! Dette erstatter klubbmøte i april.**

Maimøte blir i Åssiden kirke. Da håper vi det er så fint vær at vi kan kjøre gammelbil. Løpskomiteen jobber for fullt i disse dager med Spiralløpet. Vi ønsker også i år å lage et kjempe arr. med utgangspunkt i Drammens park. Vi må nok ta i et tak alle sammen under løpet for å klare alle oppgavene. Mer om dette senere. For at vi skal være en pulserende og aktiv klubb er det viktig at vi har aktiviteter som fanger alle, unge som eldre. Vi i styret mener å ha et brett og godt tilbud til våre medlemmer og etter fremmøte å dømme treffer vi bra. Men vi kan alltid bli bedre. Derfor håper jeg at dere tar kontakt hvis dere har noe på hjertet som kan forbedre møtene våre. Jeg vet at redaktørene sliter litt med matriell til avisa.

Vi vet at det er et stort ansvar å være redaktør og at man må basere mye på eget produsert stoff. Men det hjelper voldsomt med litt stoff fra dere medlemmer, det trenger ikke å være så ekstremt mye. Alt er til hjelp.

Med vennlig hilsen

**Steinar Ludvigsen**



## *1953 Buick Roadmaster Estate Wagon*

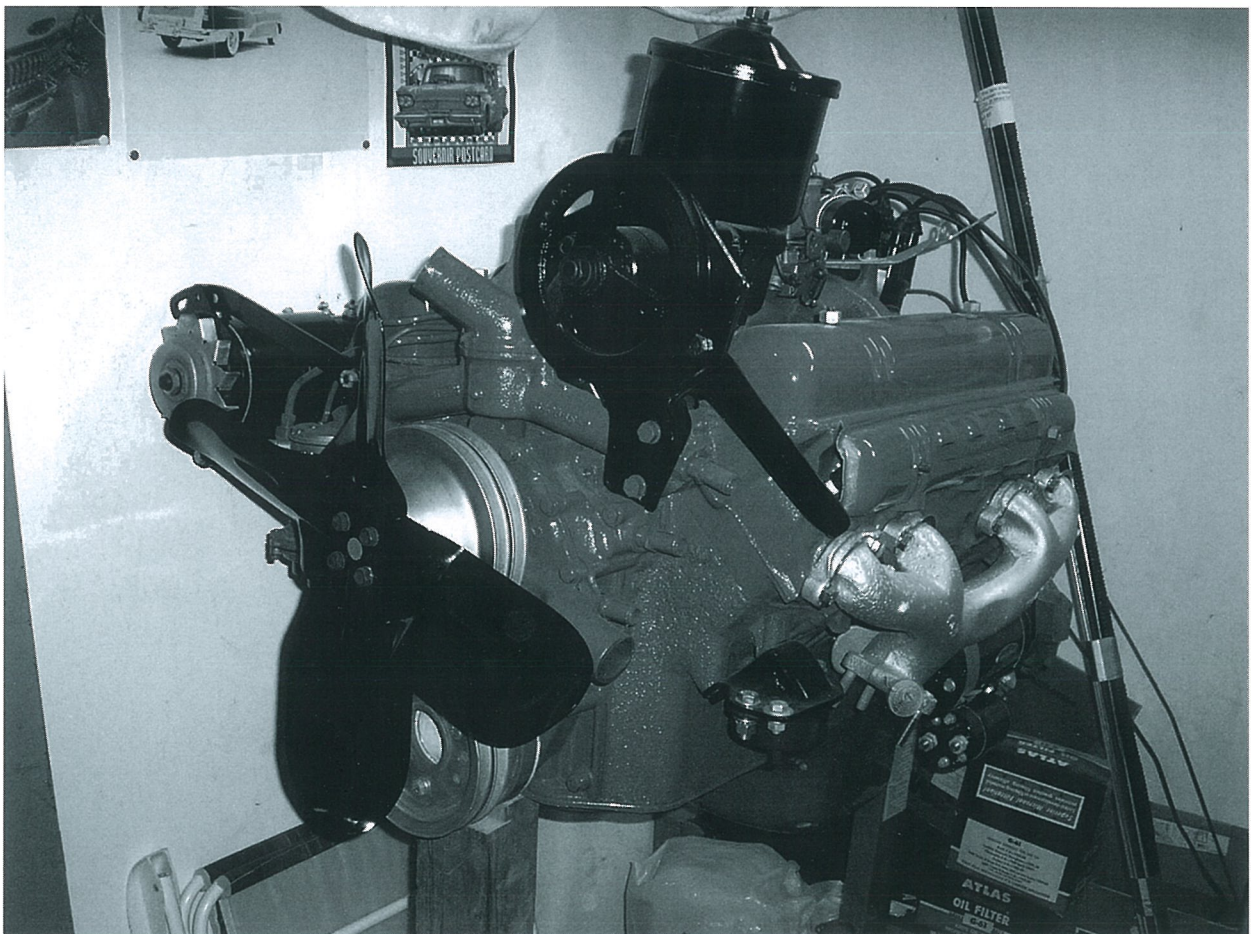
Tore Gustavsen, Hyggen er igjen på gang med en Buick av 1953 års modell. Denne gangen er det den meget skjeldne Roadmaster Estate Wagon utgaven. Denne modellen er kun produsert i 670 eksemplarer. 1953 var det siste året G.M. hadde en ekte "woodie" på modell programmet. Chevrolet hadde sin siste ekte "woodie" i 1950. Når disse bilene blir kalt ekte "woodie" kommer det av at det er heltre i karosseriet, og på denne Buicken har det bærende funksjon av taket. På 60-tallet ble det også produsert biler i U.S.A. med "trevirke" på karosseriet, men dette var påmalt treimitasjon av stålplater. Når sant skal sies var vel europeerne mer standhaftig med "woodie" produksjon for eksempel Morris Mini og Minor stasjonsvogner med treverk.



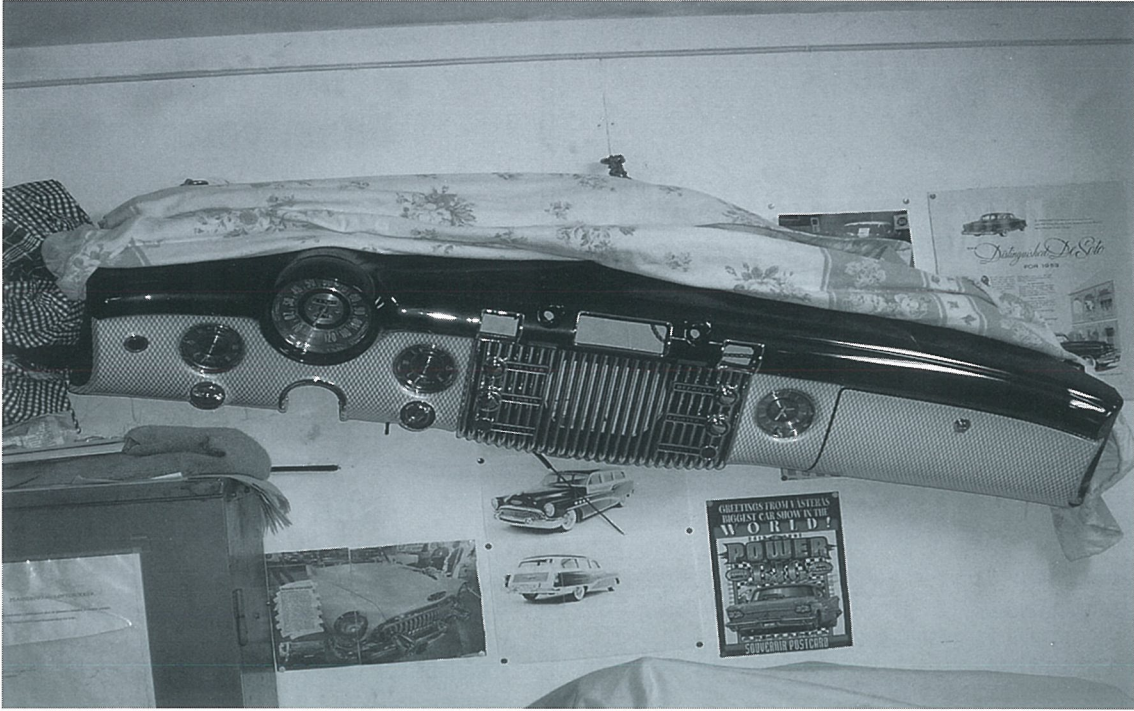
Her ser vi Tore og bakparten av bilen. Tresorten som er brukt er ask, og det meste av treverket er originalt. Tore var i den innledende prosessen av restaureringen opptatt av å få tak i treverk med samme struktur og farvespill som treverket rundt de delene som er skiftet ut. Det viste seg imidlertid at nærmere studier av bilder ifra G.M. når bilen var ny, viste at treverket hadde store forskjeller i farvenyanser og strukturer. Det er blant annet dette som gjør bilen så interessant å se på og to biler blir aldri helt like.



Litt mer historie om denne "woodien": Tore kjøpte bilen ifra Sverige i 2000. Det var den kjente veteranbil-profilen Woodman som hadde importert den til Sverige i 1977. Den hadde opprinnelig gått i Pennsylvania, men etter importen til Sverige ble den nesten ikke brukt pga. problemer med varmgang. Motoren skulle visstnok være nyoverhaldt, men dette var en sterk overdrivelse. De av oss som kjenner til standarden på Tores Buicker skjønner at her var det ingen vei utenom full demontering av motor og bil forøverig. Tore brukte det samme firma til motoroverhaling som på sin 1953 Buick Cabriolet Roadmaster. Motoren til "woodien" er ikke startet enda, men de som har hørt motoren i cabrioleten skjønner at vi her snakker om arbeid av høy kvalitet.



Tore er en flittig delesanker på Hershey markedet i U.S.A. og mye deler som blir handlet inn der blir montert på bilen. Nye bærearmer og div. nytt listverk ligger klar til montering. I tillegg til div. trearbeid på karosseriet er hele gulvet skiftet ut. Dette er tatt ifra en annen stasjonsvogn og jobben med dette er utført av Jon Bråten på Minnesund. Flere deler til bilen er også ferdig restaurert og som "veggpyrd" i garasjen har Tore ett komplett dashbord med instrumenter klar til montering. Dette henger under et laken, og blir avdekket for spesielt interesserte.



Som vi ser av bildene gjenstår en del arbeid, men Tore har jo god erfaring med arbeidsmengden som kreves i et helrestaurerings-prosjekt og håper å ha bilen klar til prøvekjøring sommeren 2006. Vi ønsker Tore lykke til videre, og håper garasjen ikke blir invadert av husbukk og termitter.





## 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:

**Kåre W Johnsen**

**Røsslengveien 23, 3030 DRAMMEN**

**Tlf.: 32 88 51 45**

Helårsannonser :2004

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 2004 kr. 275,-
- \* 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

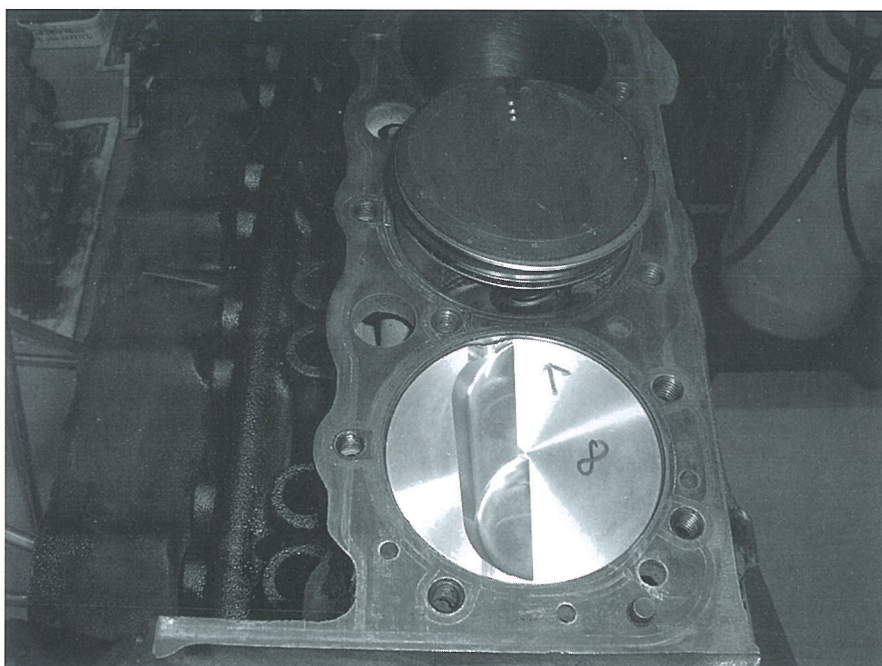
FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
NOR AUTOLAKK AS Postboks 1287 3254 LARVIK Tlf. 33 17 93 30	5% på engrospriser
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer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

Listen oppdateres fortløpende.



## Nytt fra "hjemmefronten":

Som noen kanskje husker ifra fjorårets mars-utgave av "Motorhistorikeren", var Camaroen min tatt inn i varmen. Eldste sønn Lars er litt bilinteressert så da er det jo hyggelig for et følsomt mekanikersinn å se verktøyet i bruk av yngre generasjoner. 70-talls amerikansk bil er vel noe av det enkleste og mest robuste som er masseprodusert. Enkle tekniske løsninger og billige deler gjør denne bilen til et greit restaureringsprosjekt. Arbeidet har nå pågått i ca. 1,5 års tid. Bakstilling med fjærer og bremses har vært demontert, reingjort, kontrollert og malt opp. Et fjærblad var brukket, men dette blei greit nylagd av Oslo lastebilservice. Det kan ofte være vanskelig å se brekte fjærblad når fjærpakka er montert isammen, så et godt råd til andre i "restaureringsbransjen" er demonter fjærpakka. Når alt var utmontert under bilens bakpart var det jo greit å få reingjort for møkk og gammel tectyl. Når en gjør dette vil jo som regel noe mer rust komme til syne, men da er det bare å finne fram blekksaks og stålplate og gå løs på oppgaven. Gjør en dette arbeidet nøye og riktig vil rusta holde seg borte i årevis på en hobbybil som bare blir brukt på sommeren. Det er vel ikke denne typen arbeid som er mest moro for en 17-åring – gjennstridige stålplater, møkk og støv, men har en lyst på en litt spesiell bil er det lurt å lære seg hva som ligger bak i arbeid. I den siste tida har motor og drivverk blitt utmontert. Gearkassa fungerte problemfritt når bilen var i bruk, så den blir bare reingjort og montert med ny sil og div. simmerringer. Motoren derimot er gjenstand for mer inngående arbeid. Bilen som er en 1975 modell er opprinnelig utstyrt med katalysator og lavkomp.motor. Hestekraft antallet på 70 tallet hadde jo en ganske negativ utvikling sett med våre øyne. På denne bilen er de faktisk oppgitt til beskjedne 145 på 5,7 l. slagvolum. Dette virker jo noe rart, men med alle innstillinger gjort for å innfri avgasskravene som var innført i U.S.A. ble vel tallet så lavt. Dette innbyr jo til noen modifiseringer. Det som kommer til å bli gjort på denne bilen er skifte av: stempler, kamaksel, forgasser, innsugmanifold og eksosanlegg. Summen av dette vil trolig gi et bra "løft" på hesteantallet.



Her er de nye stemplene på vei inn i blokka. Vi har valgt å gå opp til 10.25 : 1 i kompresjon. Dette krever trolig høyoktan bensin og muligens reduksjon av sentrifugal forstilling av tenningspunkt. Bilde viser det kanskje ikke, men de gamle stemplene hadde et nedsenket parti i midten av stemplet. De nye er flate med store uttak for ventilene.



Det som gjør at amerikansk bil er stort sett grei å jobbe med er at hele bilen er skrudd i sammen. Hele fronten er montert på en "subframe" som er boltet i bilen. Når skjermer, innerskjermer og radiator er fjernet står motoren igjen åpen og lett tilgjengelig. Tilpassningen på disse delene er vel ikke av det mest imponerende. På denne bilen er forskjerm og dør lite bra tilpasset og punktsveiser i sammenføyning av kanaler og vanger under bilen er noe tilfeldig plassert. Standarden på dette er lite å imponere folk med erfaring ifra Mercedes restaurering med. Som dere ser av bildene som er tatt nå i vinter står det mye arbeid igjen, men som jeg har sagt flere ganger før er tålmodighet noe av det viktigste en bør være godt utstyrt med.



Kjekt å ha gammel traktor når det er noen meter imellom garasjeplass og verksted.



Her er det lett å komme til for reingjøring og maling.

### MEDLEMSMØTE MHK DRAMMEN 06.12.2004

Så var tiden kommet for julemøtet og formann Steinar kunne ønske 54 medlemmer velkommen for å høre et fint foredrag av Nils Zimmermann om Trikkens historie i Drammen.

Her fikk vi se mange fine lysbilder og høre om artige episoder fra Trolleybussens inntog og virke i byen og tiden frem mot dagens dieselbusser. Tusen takk til Nils for et fint opplegg.

Videre fremover skal vi på januarmøtet få delta på en reise med 50-talls Chevrolet gjennom USA, og i februar reiser vi til Strømmen for å se utstillingen "Hverdagsbilisme".

I mars blir det Modellbilkveld og i april reiser vi til Teknisk Museum.

Det vil også i år bli arrangert "Spiralløpet", samt øvrige utflukter og helgeturer. Dette kommer vi tilbake til etter hvert.

Etter kaffepause og utlodning delte formann Steinar rundhåndet ut blomster og øvrige saker til mange som hadde "stått på" for klubben gjennom året.

Christian Christensen ble utnevnt til Æresmedlem for sine mange års iherdige innsats for klubben. Gratulerer.

Svein Hansen  
Sekretær

### MEDLEMSMØTE MHK DRAMMEN 03.01.2005

Formann Steinar kunne ønske 44 medlemmer velkommen til årets første medlemsmøte for å se og høre Øivind Thoen vise lysbilder og film og fortelle fra sin tur gjennom store deler av USA med nyinnkjøpt '53 modell Chevrolet. Han viste også noen godbiter fra Fordmuseet i Detroit. Takk til Øivind for fin fremvisning.

Det vil bli avholdt møte med løpskomiteen i løpet av januar for planlegging av årets Spiralløp.

Klubben (les Medlemmer av klubben) har mulighet for å overta den gamle turbussen fra tidligere Nedre Eiker Bilruter. Forhandlinger er i gang med nåværende eier.

Februarmøtet blir som annonsert – tur til Motormuseet på Strømmen.

Og i mars blir det modellbiler.

Svein Hansen  
sekretær



## Et fåtall biler overlever 30 år

**Innholdet i denne artikkelen baserer seg på fakta fra en artikkel i det svenske bladet "Nostalgia", og omhandler levetiden på den svenske bilparken. Jeg har ikke de tilsvarende tallene for Norge, men jeg vil anta at det ikke er så store forskjeller dersom man sammenliger de to nabolandene på dette feltet. KT**

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) har undersøkt hvor stor del av Sveriges bilpark som består av avgiftsfrie kjøretøy, altså biler som er eldre enn 30 år. Det fremkommer at de aller fleste kjøretøy skrotes før de har oppnådd en alder av 25 år. Etter 30 år eksisterer 3,7 % av de vanligste personbilene. De som overlever dette stadiet oppnår gjerne å bli veterankjøretøy, eid av entusiaster.

Det konkluderes samtidig med at det ikke er noe som tyder på at biler fra syttitallet og senere skulle ha større sjanser til å overleve og brukes lengre enn biler av eldre årsmodell. Selv om mange vil hevde at disse mer moderne bilene har større anvendelighet, har de ikke større sjanse til å overleve som bruksbiler. Undersøkelsen som MHRF gjennomførte, viser at rundt 90 000 avgiftsfrie kjøretøy kjøres i løpet av et år, og disse kjøres i gjennomsnitt kun 87 mil. Den strekningen disse kjøretøyene tilbakelegger i løpet av et år tilsvarer dermed rundt 1 promille (!/1000) av de totale bilparkens kjørelengde. Man kan derfor ikke kunne hevde at de eldre bilene utgjør noen større forurensningskilde eller at de utgjør noen trafikksikkerhetsrisiko av betydning.

Etter oppnådd alder på **30 år**, gjenstår:

- 5 % Mercedes**
- 4 % Volvo**
- 3 % Volkswagen**
- 2 % Saab og Citroën**
- 1 % Fiat, Opel, Renault og Toyota**

Etter **40 år** gjenstår kun **ca. 2 % Mercedes og Volvo** og **mindre enn 1 %** av de andre merkene som er med i undersøkelsen.

Selv vil jeg anta at en del spesielle bilmerker, som kun delvis har vært brukt til ren nyttekjøring, og som kanskje har vært eid av entusiaster siden de var nye, trolig har en høy overlevelsesprosent. Eksempler på slike biler kan være Porsche, MG og Morgan .

I motsetning til de bilene som "brukes opp", er det en del merker der bestanden i Sverige faktisk øker for eldre årganger, eksempelvis Cadillac og Buick. Dette skyldes først og fremst importen av biler eldre enn 30 år, samt at biler kommer på veien igjen etter flere års lagring og restaurering.

Reds. kommentar:

Som de oppservante leserne oppdager er mye av dette stoffet i "Motorhistorikeren" kommet fra K.T. Bedre kjent som Kjell Thon ifra Vikersund. Tusen takk skal du ha. Hadde det ikke vært for deg hadde jobben som redaktør blitt mye tyngre.

Interessant med oversikten over overlevelsesprosent etter 30 år. Også jeg som trodde at Chevrolet var så solid og bra bil !



## NORMANN BILVERKSTED AS

Ing. Rybergs gate 99, 3027 Drammen

REP. AV ALLE TYPER LETTE KJØRETØY



TLF. / FAX : 32821801  
post@normannbilverksted.no  
JAN-ROGER: 90136907



**SJEKK PUNKT**  
Bilverksted



**Norges Bilbransjeforbund**

## 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  
motersykler.

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



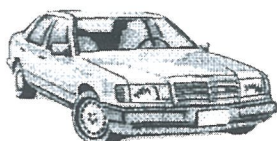
## GEITHUS TEXACOSTASJON

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.

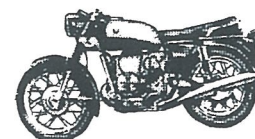
## Sandblåsing & lakkering



**Jon Andreassen**

Biler, motorsykler  
&

landbruksredskap etc.



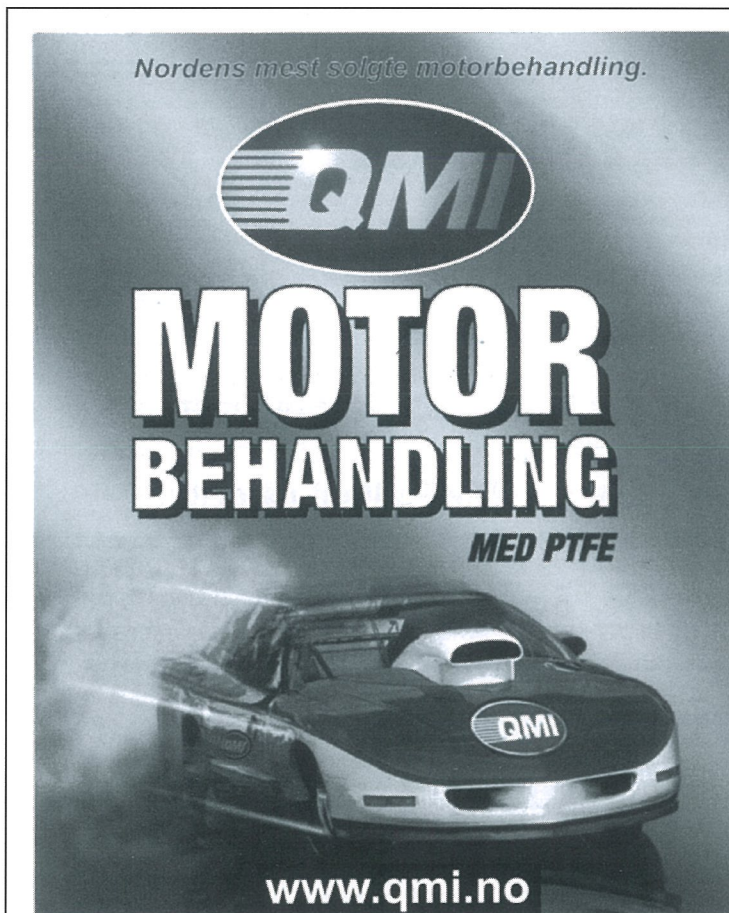
Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820  
Vikeveien 47, 3090 Hof



## Vårt nye æresmedlem: Christian Christensen

På desembermøtet i 2004 ble Christian Christensen utnevnt til æresmedlem i Motorhistorisk klubb Drammen. Christian har vært medlem siden 1982 da han under sterk påvirkning av nabo Jan Shetelig kjøpte en Chevrolet touring 1927. Æresmedlemmet kom etter hvert med i både styre og løpskomitee. Selv om Christian ikke vanligvis sees på som noen "radikal" fremtoning, var han ansvarlig for å innføre data-alderen i vår klubb. Både start og resultatlister i løp ble til ved hjelp av PC og i tillegg ble malen til "Motorhistorikeren" utarbeidet på CD. Christian har ikke bare vært populær blant de andre medlemmene, da han før røykeloven var en pådriver for røykfrie møter, noe vi tar som en selvfølge i dag. En kjøreklar Buick cabriolet fra 1932 ble kjøpt i 1994, en bil som nok har vært noe mer arbeidskrevende enn det som var forventet. Buicken gjennomgår stadig forbedringer, og denne vinteren er ny radiator på plass for å få bukt med koke-problemer. Det er også flere i klubben som har nytt godt av sandblåse-kabinettet til Christian. Han har jo vondt for å si nei når han blir spurt om hjelp. Så gjenstår det bare å si gratulerer Christian med en høyst velfortjent utnevning for alle de timer du har jobbet for klubben !

Nordens mest solgte motorbehandling.



**QMI**

**MOTOR  
BEHANDLING**

**MED PTFE**

[www.qmi.no](http://www.qmi.no)

QMI reduserer slitasjen med opptil 88%, noe som verifiseres av Det Norske Veritas, og ikke nok med det, du får også: Mindre varmegang, lettere start, stillere ventiler, økede hestekrefter, lettere giring og mindre drivstoff-forbruk.

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

**QMI Scandinavia**

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



# Stafetten

## A-9494

Plymouth 1933 serie PD De Lux med svigermor sete. Første gang registrert i Norge 23/6 1933 med registreringsnummer A-9494. Første eier var i importøren for Chrysler produkter, Robert Hesselberg Meyer. RHM var etter det jeg har forstått en meget velbeslått herremann i Oslo. Han var også kjent som en god atlet. Han var en av Norges best i to idretter, tennis og motorsport, jeg ser vel for meg at disse to idrettene krevde forholdsvis store resurser på den tiden som nå.

RHM hadde sine beste resultater i Korketrekkeren i midten av 1920 tallet, i løp kjørte han ikke Chrysler men derimot det franske merket Amilcar. Et bilde av en typisk løpsbil fra Amilcar kan du se nedenfor. Bilen har ikke Norsk historie, men derimot svensk. Bildet er tatt i 1988 i Båstad, under det legendariske Båstad Classic Car Show.

Men tilbake til min bil, RHM eide bilen i et år, jeg ser vel for meg at han brukte den som en demonstrasjonsbil i forbindelse med sin bilforretning. Dette har jeg ingen dokumentasjon på men siden bilen har reservehjul i forskjermene noe som var forholdsvis kostbart på denne bilen, tror jeg den ble importert for eget bruk i butikken.

Bilen ble solgt til Nils Otterstad på Ullern 5/6 1934 og fikk registreringsnummer C-3578. Ullern tilhørte da som dere forstår ikke Oslo på denne tiden.

Allerede her begynner det nå å bli vanskelig å følge bilens historie, den fikk etter noen tid registreringsnummer A-390, muligens ble Ullern en del av Oslo i løpet av disse årene. Dersom dette er riktig var samme eier Nils Otterstad. Den 23/10 1937 fikk bilen igjen nytt registreringsnummer denne gang A-6982, dette registreringsnummer hadde den til 6/4 1938. Hvem som eide bilen i denne perioden vet jeg ikke, men det jeg med sikkerhet kan si er at den 26/4 1938 ble bilen solgt til Fridtjof Kristensen i Oslo og registrert på A-8734. Dette er faktisk det siste kjente registreringsnummer jeg har på bilen, det var også dette nummer jeg brukte i min salgsmelding.

Muligens ble bilen solgt både til en person med navn Fritz Pedersen og person med navn Peder Korneliussen, jeg har problemer med å tolke gamle salgsmeldinger. Det jeg med sikkerhet kan si er at bilen den 30/1 1960 ble solgt til Rolf Sloperud i Oslo og avregistrert 3/3 1960.

Her stopper mine gamle salgsmeldinger, hva som skjedde med bilen fra 3/3 1960 til 2/2 1970 er for meg uklart. Den 2/2 1970 mottok nemlig vårt første æresmedlem og legendarisk redaktør av Motorhistorikeren Øivind Langeland kr. 1000.- av min far Ragnvald for salg av en 1933 modell Plymouth. Når Øivind kjøpte bilen vet jeg ikke, kanskje kan noen av våre medlemmer komme med utfyllende opplysninger?

Som sikkert mange av dere vet hadde Øivind flere fine gamle biler på 60 og 70 tallet, kanskje kjøpte han bilen av Rolf Sloperud tidlig på 60 tallet.

Uansett bilen ble plassert på Saga, i påvente av restaurering. Jeg har nevnt Saga og dens betydning for klubben i flere tidligere "formannen ord", derfor jeg går ikke nærmere inn på det her. Hele prosessen med demontering, lagring i påvente av ferdigstillelse av andre prosjekter, og restaurering tok over 30 år. Bilen ble registrert den 25/8 2000 med registreringsnummer A-9494, ringen var sluttet. Fremdeles pågår oppgraderinger og justeringer av komponenter, seinest nå i høst hvor jeg nå endelig fikk bagasjebrettet mitt til å fungere riktig.

En av de fineste opplevelsene jeg hadde når det gjaldt å få tak i deler var turen min til Ørebro messa for to år siden. Etter å kjørt en par år på traktor dekk mine, var gleden stor av å komme over et sett med 6x16" treeikefelger. Annonsen ble forøvrig tipset av dette nummers redaktør. 5 stk felger, en bakaksel fra en 1933 modell PC (litt annen utveksling, bedre for cruising) og ei gearkasse ble lastet over i Transporteren. Det var en godt fornøyd gammelbilentusiast som satte kursen hjem til Norge.



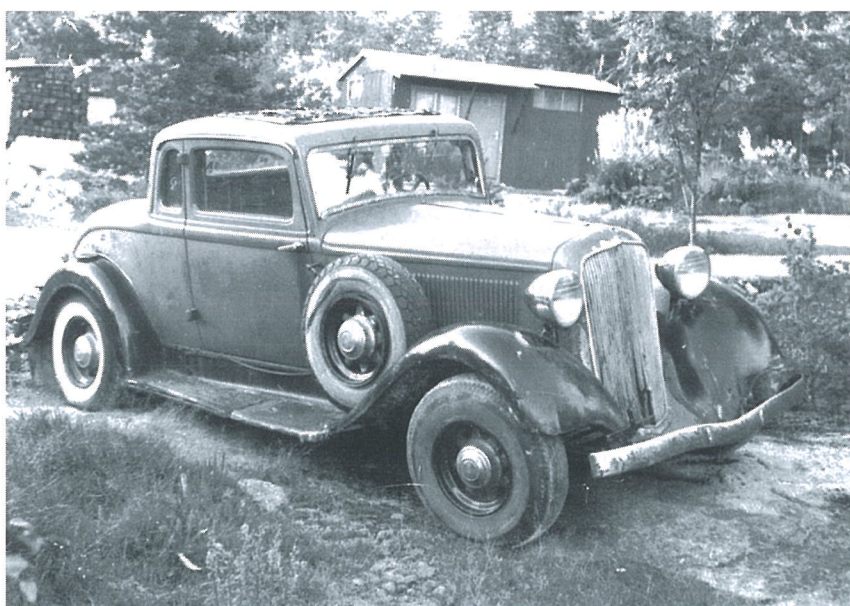
Jeg har nå hatt bilen på veien noen år og prøver å bruke den jevnelig i sommerhalvåret. Jeg er nemlig av den oppfatning at gammelbilen bør brukes, ellers kan den "tørke inn". Bilen er rask og fin å kjøre, den har selvfølgelig ikke det dreiemomentet som Buicken min har, men akselererer raskere til 60 km/h.

Plymouth var som dere vet priset for å konkurrere med Ford og Chevrolet. Den inntok fast 3 plassen over de mest solgte merkene fra 1930 til 1940.

Produksjonene av Plymouth startet i juli 1928, de mest elegante bilen er i mine øyne perioden fra 1929 til 1932. Denne perioden er en utrolig flott tid i amerikansk bilproduksjon., med høydepunkt for design i 1932. En 1932 modell Plymouth med roadster karosseri er for meg Plymouths toppmodell, selv om 1933 modellen kom med den nye motoren med 6 sylindere.

Tilbake til min Plymouth

De eneste bildene jeg har av bilen før demontering er de bildene du ser her. Når bildene er tatt eller hvor de er tatt vet jeg ikke. Men det er Øivind Langelands gamle Opel med dolly som brukes som trekkvogn, kanskje det er noen av våre medlemmer som kan gi mer informasjon.



Plymouth 1933 PD A-9494



Transport av Plymouth 1933 A-9494 ved hjelp av dolly



Metallock Norge reparerer sprekker i støpejern ved hjelp av Metallocking, syng av støpejern. Over 50 års erfaring! Kom til oss når du trenger hjelp til følgende:

- Syng av motorblokk/topplokk.
- Plansliping/maskinering.
- Termisk sprøyting av aksler
- Sveising av aluminium/bronse

[www.metallock.no](http://www.metallock.no) - din reparasjonspartner!

Metallock Norge AS, Lierstranda 107, N-3400 Lier. Tlf. 32 84 02 33

## Fasit til "Julenøtter" fra desember- utgaven av Motorhistorikeren :

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| <b>1: Auburn</b>     | <b>9: Skoda</b>      |
| <b>2: Goliath</b>    | <b>10: Peugeot</b>   |
| <b>3: Opel</b>       | <b>11: Volvo</b>     |
| <b>4: BMW</b>        | <b>12: Opel</b>      |
| <b>5: Riley</b>      | <b>13: Fiat</b>      |
| <b>6: Zim</b>        | <b>14: Nissan</b>    |
| <b>7: Austin</b>     | <b>15: Datsun</b>    |
| <b>8: Studebaker</b> | <b>16: Chevrolet</b> |

16 rette : Du må betraktes som en bil-nerd !

15-10 rette : Svært bra !

9-5 rette : Ganske bra !

4-1 rette : Ikke så bra !

0 rette : Du bør vurdere å gå over til en annen fritidssysse.

Innbetalt medlemskontingent vil i så fall bli refundert ved fremvisning av gyldig innbetaling.



## Vinter Challenge 2005

Roy og jeg hadde en glimrende start på årets første løp, men alt etter tredje etappe gikk det galt med bilen. Vi kunne plutselig ikke gire og bilen ville ikke fri ut når vi tro inn clutchen.

Vi måtte derfor kaste inn håndkle oppe i Modums traktene og luske hjem med såra stolthet.

Vell hjemme plukket vi ut motor og clutch. Det viste seg å være trykkplata som hadde eksplodert i småbiter. Deler hadde jeg hjemme og vi satte sammen bilen som nå fungerer utmerket. Neste løp for meg blir auto slalåm på Lyngås-banen i april.



Her er vi på glatta på en prøve i Flesberg.



Her går unna med fullt på 3 gir!!  
Bilder fra bilhistorie.no

## SANDPRODUKTER

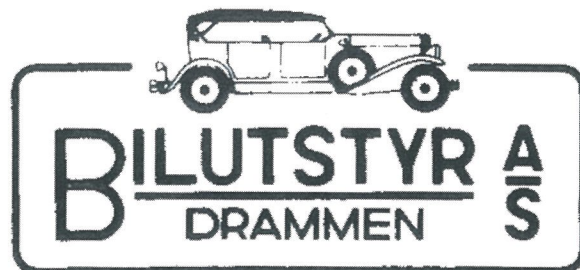
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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

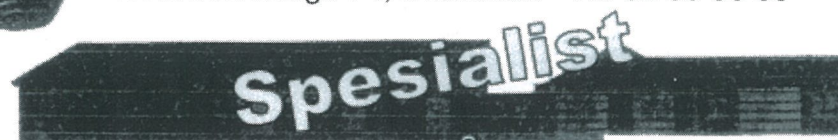
Iver Holtersgt. 45, 3041 Drammen  
Tlf. 32 81 22 05 - Fax: 32 81 14 05



## Drammen Gummiservice as

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

[www.drammengummiservice.no](http://www.drammengummiservice.no)



**BRIDGESTONE**

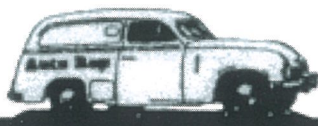
på

**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



# PROBLEMLØSER'N



IN HOUSE

**Auto-Materiell**  
 BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR  
 Postboks 504 • 3412 Lierstranda • Tlf.: 32 24 41 41 • Fax: 32 24 41 42





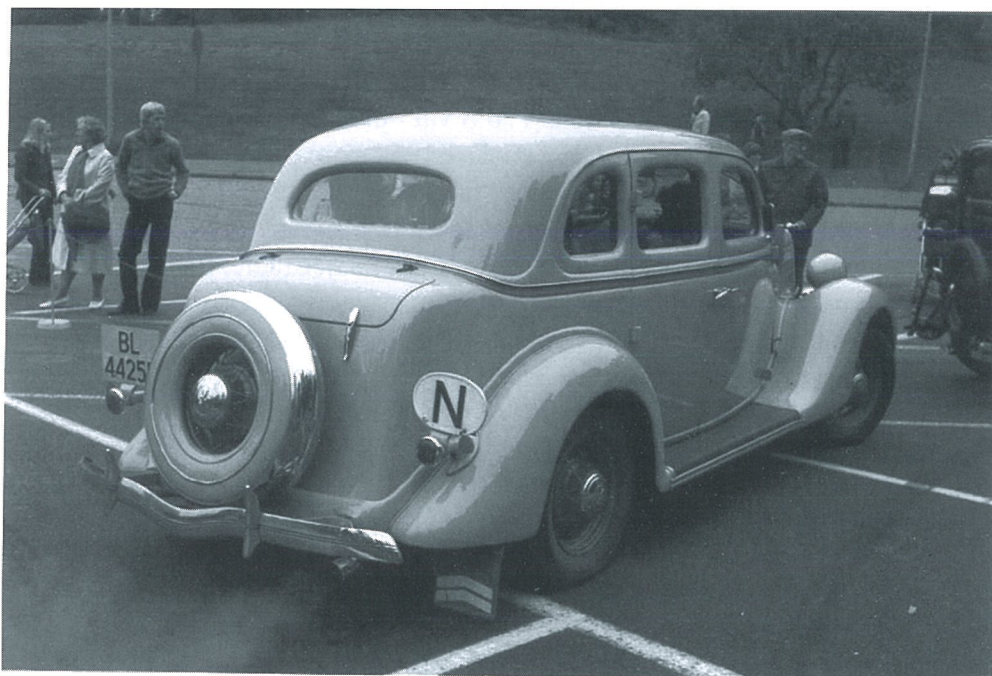
## Kjøp og Salg



### Selges:

1935 Ford V8 4 dør 85 Hk.

Registrert og kjørbare. Motor og drivverk er overhaldt. Trenger lakk og interiør. Ellers OK. Tidligere politibil ved Asker og Bærum politikammer fra 1935 til 1955. Henv. Ellen tlf. 69 25 27 14.



Ford V8 1935

### Kjøpes:

Chevrolet Master 1934:

Kompl. topplokk. (samme topplokk på Standard/Master 1935/1936)

Zundapp moped type 428 (første modell med kick) : gearhandtak, eksospotte, hjul-lagre event. kompl. delesykkel.

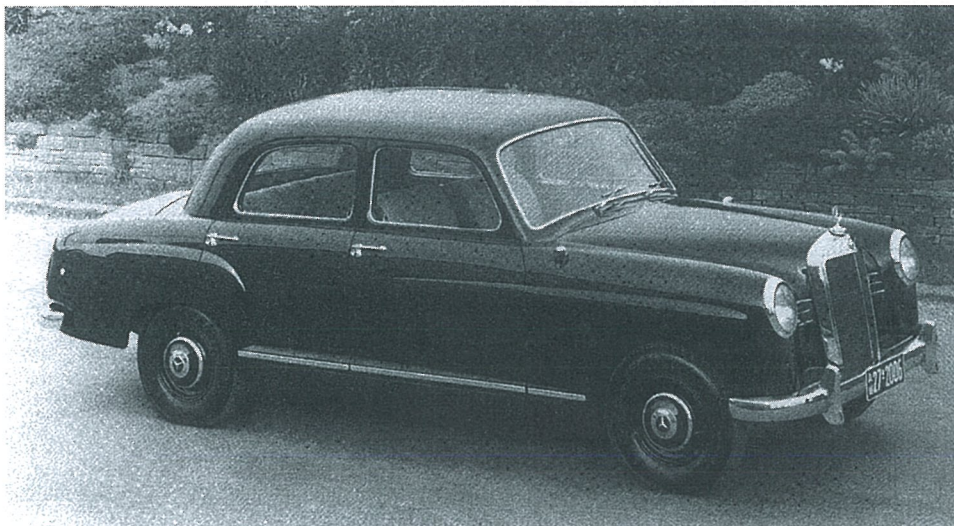
Henv. Tor Stein Hella Ringv. 37b 1386 Asker. Tlf. 66790134/90609884



## Den første moderne Mercedes Benz: 180 ( W 120 )

Etterkrigsproduksjonen hos Daimler-Benz hadde en trang fødsel. Store deler av det tyske produksjonsapparatet var svært ødelagt etter omfattende bombing fra de allierte styrkene. Men karosseripressen hos DB i Werk Sindelfingen hadde overlevd ødeleggelsene, noe som muliggjorde å gjenoppta bilproduksjonen allerede i 1946. På samme måte som konkurrentene på begge sider av Atlanterhavet, satset man på å videreførende produksjonen av en førkrigsmodell, nemlig 170 V, en rammebasert bil med firesylindret motor, bakhjulstrekk via en delt bakaksel og et karosseri der treverk inngikk som en vesentlig bestanddel. Sindelfingen ble heretter det sentrale karosseri- og montasjeverk, mens Untertürkheim ble produksjonssted for aggregater. Det man hadde behov for i et Europa under gjenoppbygging, var enkle, robuste biler som dekket vanlige menneskers transportbehov, og 170 V var egnet til denne oppgaven. Prestisjemodellene fra før krigen gikk i graven sammen med sin viktigste kunde og avtager, og ble ikke videreført etter at freden kom til Europa.

I løpet av 1948 er de ledende personene innen utviklingen av DB's modellprogram for etterkrigstiden på plass, og blant disse finner vi Bèla Barènyi, en ung og begavet ingeniør med solid ekspertise om bilkarosserier. Men før hans idèer blir satt ut i livet, starter man med oppgaver trygt forankret i gjennomprøvd teknologi. De første nye modellene som ser dagens lys etter krigen, er 170 S og 170 D. Den sistnevnte var rett og slett en 170 V med dieselmotor, mens 170 S var delvis basert på 230 ( W 153 ) fra før krigen, men med firesylindret, sideventilt motor på 1767 cm<sup>3</sup>. I 1951 kom to nye modeller, 220 og 300, og det kom klart frem at DB nå satset mer og mer på de mer prestisjefregede markedssegmentene. 220 var nærmest en 170 S med en moderne, sekssylindret motor med overliggende kamaksel og 2195 cm<sup>3</sup> volum. På denne modellen er hovedlyktene integrert i skjermene, mens 170 S har store, frittstående lykter. 300 var en ren prestisjemodell som kostet ganske nøyaktig det dobbelte av en 170 S. Motoren var som navnet tilsier, en treliter med seks sylindere og 115 hk. Dette var en stor og komfortabel bil, bygget for det utstrakte tyske autobahn-nettet. Senere kalles gjerne denne modellen "Adenauer", etter forbundskansleren som ofte foretrakk denne biltypen dom representasjonsvogn.



*Den første generasjon 180. Frem til 1958 hadde bilen ikke ventilasjonsruter i framdørene. I 1957 fikk 180 samme motor som 190, men med noe lavere effekt. Dette var en motor med overliggende kamaksel og et volum på 1897 cm<sup>3</sup>.*

De ulike Mercedes-modellene må sies å være relativt gammeldagse konstruksjoner frem til dette tidspunkt, altså

1951, siden alle var rammebaserte konstruksjoner. Barènyi hadde i flere år hatt klare synspunkter på hvordan fremtidens bil burde bygges, og han var blant annet opptatt av passiv sikkerhet. Med andre ord hvordan en bils oppbygging kan innvirke på hvordan passasjerene blir ivaretatt i en eventuell ulykke. Allerede i 1941 hadde han sammen med en tidligere arbeidskollega fra Steyr-fabrikken i Wien, utarbeidet et forslag til et karosseri med en plattform laget av sammensveisede, pressede profiler, og de tar patent på idèen. Denne rammen var stivere enn tidligere konstruksjoner, og beskyttet bedre for støt fra siden. Denne rammen var tenkt bygget sammen med selve karosseriet til en sammensveiset enhet.

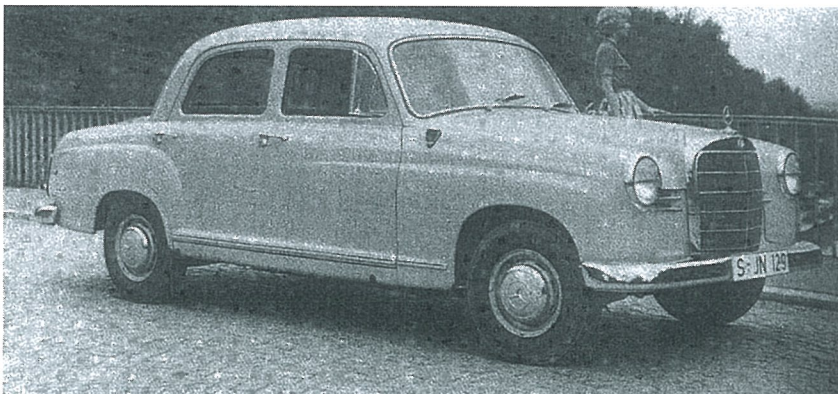


I Tyskland sa man tidligere at et karosseri med integrerte skjermar og avtrappet hekk hadde "ponton-form", og Mercedes-entusister kaller den dag i dag 180-modellen og dens avleggere for "Ponton". Amerikanerne hadde produsert biler med denne utforming i flere år da den konkrete planleggingen av W 120-modellen startet, og de første var først og fremst 1946-modellene av Kaiser / Frazer, mens vi i Europa blant annet fikk biler som Singer 1500, Fiat 1400, Ford Consul / Zephyr og Hansa 1500 med en noenlunde tilsvarende utforming.

Når man nå var i ferd med planleggingen av en helt ny generasjon Mercedes-modeller for et bredere publikum, ønsket man å konstruere en svært moderne biltype med selvbærende karosseri, der det var lagt stor vekt på sikkerhet og plassforhold. I Tyskland lanserte Ford 12 M-modellen i 1952, og Opel var i ferd med å lansere en helt ny generasjon mellomklassebiler, Rekord, og en tilsvarende Kapitän. Hos DB mangler man både kapital og utviklingskapasitet. Produksjonslinjene er relativt gammeldagse, og håndverk setter sitt preg på produksjonen.

Da utviklingen av toppmodellen 300 var ferdig vinteren 1950/51, startet man for alvor med utviklingen av mellomklasseprosjektet W 120, den bilen vi kjenner som 180, 190, 220 m.fl. Mange er av den oppfatning at 180 var den første bilen med sikkerhetskarosseri. Men Barènyis sikkerhetskonsept med stiv kupè og deformasjonssoner i front- og hekkparti ble ikke bygget inn i denne bilen, selv om patentet riktig nok ble tatt ut i 1952. Disse idèene ble satt ut i livet i forbindelse med introduksjonen av de såkalte "heckfloss"-modellene i 1959, altså modellen med halefinner: 220 b, 220 Sb osv. Sikkerhetstanken viser seg i 180 først og fremst gjennom den stive bunnplaten samt detaljer som for eksempel delvis polstret dashboard. Fire team hos DB i henholdsvis Sindelfingen og Untertürkheim, arbeidet i intern konkurranse om utformingen av karosseriet. En bil som nærmest var en mindre utgave av den ikke helt moderne 300 ble vurdert seriøst, men man valgte snart å satse på en mer moderne linjeføring. Tegninger datert 25. oktober 1952 viser W 120 i sin endelige form. Opprinnelig var planen å kalle den nye modellen 170 Sc, men dette var egentlig ingen logisk betegnelse siden både 170 S og den nye modellen faktisk er på snau 1,8 liter, nærmere bestemt 1767 cm<sup>3</sup>. Videre var modellen såpass radikal i forhold til eksisterende modeller, at en ny modellbetegnelse var på sin plass. Den nye 180 (W 120) ble presentert for pressen i september 1953. Konstruksjonens styrke ble ufrivillig demonstrert sommeren 1954, da en 180 kjørte ut fra Hohenzollern, og seksti meter ned i avgrunnen. Til tross for mange rundkast, hadde rammegulvet minimale skader, og dørene holdt seg lukket, og lot seg åpne. DB kjøpte ulykkesbilen for å få erfaring rundt biltypens styrke og for å lære om reparasjonsteknikk av denne karosseritypen.

Selv om det var snakk om en helt ny modell, har deler av karosseriet visse likhetstrekk med 170 S, kanskje først og fremst gjennom taklinjen. Men det som tydeligst er med på å gi bilen sin identitet og karakter, er selvsagt grillen, som på en kilometers avstand røper at det er en Mercedes-Benz du møter. Den nye konstruksjonen var ikke helt problemfri. Karosseriet har mange hulrom og falser, noe som kan gi grobunn for rust etter noen års bruk. Man hadde ikke sørget for å drenere bort kondensvann i tilstrekkelig grad, og økt veisaltning forsterket problemene. Først mange år senere sørget man for å forsegle hulrom med blant annet voks.



*180 b og c 1959/1962. Legg merke til den brede grillen og de kraftige støtfangerne.*



For å oppnå en mest mulig støysvak bil, konstruerte man en u-formet ramme som bar motor/gir, og som var festet til karosseriet med store gummiklosser. Siden motoren kunne monteres fra undersiden, muliggjorde dette at reparasjonstiden ble betydelig redusert. 180 var 80 kilo lettere enn 170 S, men hadde en langt romsligere kupè. Bilen hadde mange smørenipler, et system som var rimeligere å produsere sammenlignet med sentralsmøresystemet på 170 S. Men ikke alle var like flinke til å følge vedlikeholdsintervallene, noe som førte til slitasje på mange 180.

Opprinnelig hadde man tenkt å konstruere en ny type motor til den nye bilen, men man valgte å videreutvikle den firesylindrete sideventileringen fra 170 S, selv om den var foreldet og gjorde at bilen ble undermotorisert.

Bilen hadde godt veigrep, selv om den med sine svingaksler var overstyrt, omtrent som en eldre VW boble. Høsten 1955 valgte man å lansere en ny en-leddet bakaksel, som forbedret kjøreegenskapene vesentlig. Våren 1954 ble dieselutgaven 180 D lansert, og denne modellen ble snart en svært populær bil til drosjebruk. 180 D ble den mest solgte modellen i W 120-serien.

180 beholdt sitt karosseri med relativt små endringer gjennom hele produksjonsperioden frem til 1962. Underveis fikk bilen motor med overliggende kamaksel, bredere grill og større støtfangere, samt blant annet ventilasjonsruter i framdørene.

Dette er modellene i "ponton"-serien ( vi har ikke plass til en nærmere presentasjon av hver enkelt denne gang) :

- 180, 180 a, 180 b, 180 c, 180 D, 180 Db, 180 Dc
- 190, 190 b, 190 D, 190 Db
- 219, 220 a, 220 S, 220 SE ( Dette er sekssylindrete modeller, alle med lengre front)
- ( I tillegg ble det bygget Coupè- og Cabriolet-modeller av 220 typene, samt chassiser av diverse modellvarianter til blant annet ambulansebruk)

Totalt ble det bygget 549.369 eksemplarer av Ponton. Av disse hadde 198.042 firesylindret bensinmotor, og 234.921 hadde dieselmotor.

Kilde: "Bulletinen", Mercedes-Benz Klubbens klubborgan, nr 04/03.

## Norges eldste 180 ?

I forbindelse med at det var 50 år siden bilen ble introdusert, etterlyste man gjennom Mercedes-Benz Klubben Norge den eldste gjenlevende bilen. Mye tyder på at Svein Thon på Vikersund er eier av Norges eldste 180. Denne bilen hadde tilhørt en og samme familie på Vikersund helt fram til Svein kjøpte den vinteren 2000. Den ene sønnen i familien kjøpte bilen demonstrasjonskjørt bare noen måneder gammel, mens han studerte i Tyskland. Bilen er en 1953-modell, men ble ikke registrert på norske skilt før i 1957. Disse skiltene med falset kant sitter fortsatt på bilen. Noe rust var det på bilen, men mindre enn man kunne forvente. Rustsveisingen og en lettere gjennomgang av bilen ble ikke så tidkrevende, og bilen fremstår i dag i normal, god bruksstand.

Bilen har chassisnummer 3501665 ( den første 180 har nummer 3500001), og MB Klubben kjenner altså ingen med lavere nummer her i landet.

Det som er spesielt med denne bilen, er at den har stål skyvetak, noe som var uvanlig på tidlige 180. De fleste hadde foldetak. Skyvetaket er ettermontert av et karosserifirma da bilen var ny, nærmere bestemt av firmaet Herrmann i Wandsbek. Bilen er for øvrig sort av farge.

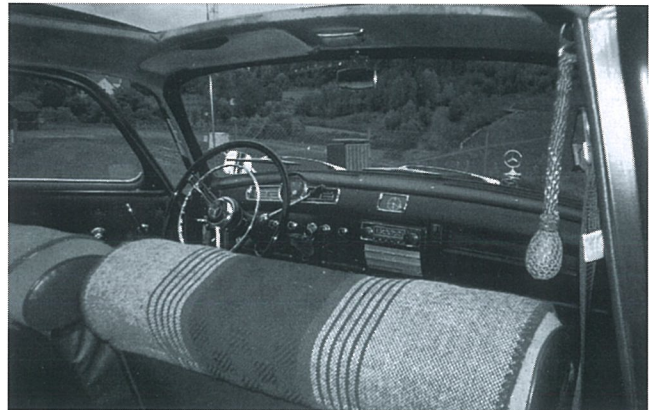
KT





Her er Norges eldste M. B. 180 fotografert i hjemmelige omgivelser.

Det sies at drosjesjåførene var glad i disse bilene med dieselmotor, for etter de var vasket "ristet" de seg tørre.



### *Minneord Reiulf Wold*

Det var med sorg vi mottok budskapet om at Reiulf Wold hadde gått bort.

Reiulf hørte til den faste gjengen på våre medlemsmøter og ga på den måten et vesentlig bidrag til det gode miljø vi har på disse månedlige treffene. Han var alltid imøtekommende, blid og omgjengelig og viste en ekte entusiasme for hobbyen.

For ca. 20 år siden falt det seg slik at han fikk spesiell interesse for engelske biler og anskaffet seg derfor sommeren 1987 en Triumph TR2. I årene etter la han ned mange timers arbeide med denne og han skaffet seg også en annen engelsk klassiker, en Jaguar MKII som vi vet han hadde gledet seg til å kunne starte restaureringen med.

Våre tanker går nå til familien og Borgny som har mistet sin livsledsager og vi vil savne det blide åsynet til disse to der de i alle år har møtt opp på løp i sin grønne engelske sportsbil.

Vi tenker også på Hans Petter som har delt hobbyen med sin far og håper han fortsatt får anledning til å holde kontakten med vårt miljø.

Vi lyser fred over Reiulf Wold sitt minne.

For styret i MHK-Drammen

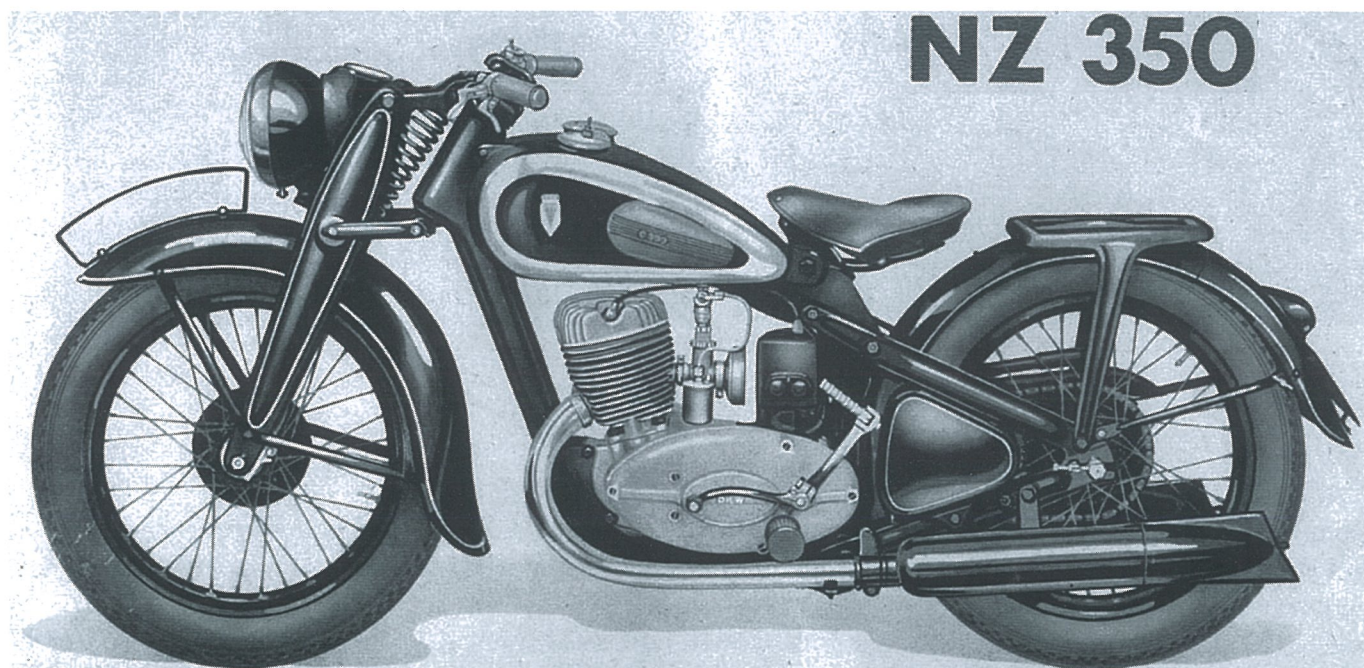
Arnt Ivar Lund



## DKW NZ 350/1942 - Motorsykkelen som trives best i deler

Jeg kjøpte sykkelen i 1973 for kr. 100,- av noen halvtamme karer i Heggedal. Den var hel med unntak av sete samt at ladningen ikke fungerte. Vi monterte en Tempo Taifun sal og ladet batteriet ved behov. Sykkelen levde ca. ett år et godt liv i en låve i Asker sammen med mange andre rare objekter, ingen hadde skilt den gangen. Høydepunktet i "offentlig" sammenheng var en kappkjøring på Risenga-sletta i '73 med en Tempo Sprint 50. Det ble dødt løp. DKW'en tjenestegjorde i utkanten av byggefeltet der jeg bodde, og tok lett 4 mann på skogstur i Åbyskauen hvor den bakerste satt på baklykta.

Sykkelen er en NZ 350 fra 1942. Norsk historie, sannsynligvis etterlatenskaper etter våre venner fra syd. Litt rart er det forresten, at det er forkrommet tank m.m. Uvanlig for en Wehrmacht ordonnans. Ensyndret totakter, med to eksosrør. Hva skjer så i dag?



Jeg pusler nå litt fra år til år. Har skiftet simmer-ringer i blokka og reparert girsjaltemekanismen. Det siste var faktisk årsaken til at sykkelen ble nedbrudt i molekylar i 1974. Merkelig nok er alt jeg la fra meg på en låve i Asker fortsatt intakt. Jeg mangler følgende(dette blir faktisk da en annonse): Bagasjebrett, sete, luftpumpe, baklys. Tlf. 91158217. Konstruksjonen er avansert. DKW var tidlig ute med kompakt blokk, og det var denne NZ modellen (250, 350, 500) som først kom med dette. Forløperen SB 250, 350 og 500 hadde delt blokk. Det er benyttet nålelager, støperiteknisk er det et godt håndverk og nydelige detaljer. De fire Auto Union ringene er markert på de fleste deler(Audi, Horch, Wanderer, DKW)

Vår venn motorsykkelmekanikerer Harald og hans tvillingbror fra Horten som var mye på møtene da MHK holdt til på HV-huset på Gulskogen supplerte meg med den svarte boksen, som inneholder vippe for lading.

I skrivende stund er ramme og forstilling lakkert, og jeg pusler litt med hjullagerproblematikk. En del deler er forniklet på Åssiden Fornikling. Jeg ser fram til å høre totakteren putre igjen, og la de 16 hestene drive denne tyske "lowrideren" fram i sommerlandskapet. Lappen på tung sykkel er klar fra 1974 da lett-lappen ble tatt.

Jan H. Shetelig


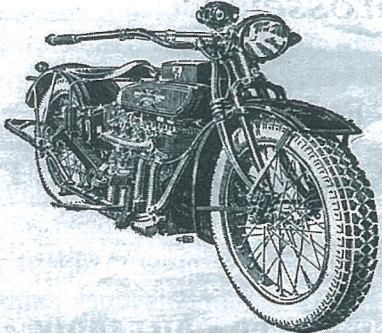
Denne artikkelen stod å lese i "AMCAR", i juli/august-nummeret i 1983:

**"AMERIKANSK BILMERKE MED NORSKE ANER**

Colby Motor Company, en av de utallige bilfabrikkene som dukket opp i USA i bilens barndom, har forbindelse med Krødsherad i følge en artikkel i Drammens Tidende. William Colby, som stod bak bilfabrikken, var sønn av Kolbjørn Aslesen som utvandret til Amerika rundt 1850. Colby er en amerikanisering av navnet Kolbjørn.

I dag skal det bare finnes en Colby i original stand, og den er utstilt i Pioneer Museum i Mason City, Iowa, der bilen ble produsert i årene 1910 til 1914. "

Kan noen fremskaffe et bilde av en Colby ?  
(Georganos store billeksikon har ingen Colby avbildet)

 <p><b>Trenchcoat.</b> Den nu saa populære bilfrak med 3 føer er vindtæt, vandtæt og varm som pels. Til K. N. A.s og N. M. K.s medlemmer leveres frakken til speciel billig pris. Trenchcoat føres i alle størrelser.</p> <p><b>ALF MØRK.</b> Kongensgt. 33V Elevator. Tlf. 24 030.</p>	<p><b>HENDERSON</b> <i>„De Luxe“</i></p>  <p><i>er aristokraten blandt motorcyklerne</i> <i>Forlang den nye model demonstrert</i></p> <p><b>JOHAN VOLLAUG</b> UTSALG: DRAMMENSVEIEN 16 Telefon 43 115: Telegr.adr. »Henderson«</p>
--	--



## Velodromloppet, Gelleråsen 5-6 juni 2004

Fredag 5 juni 2004 satte vi oss i bilen for å kjøre retning Karlskoga, May-Britt, Katrine, Kristoffer og undertegnede. Alle skulle vi bort og se Classic Motor Velodromloppet, jeg gledet meg som en guttunge. Endelig skulle jeg tilbake til den legendariske Gelleråsbanen, siste gang jeg var der var i 1968 sammen med faren min, han Ragnvald

"MER ÆN EN MOTORTÆVLING — SKANDINAVIENS STØRSTA MOTORFEST" ... En gång ses vi på Gelleråsbanan, Karlskoga för årets händelse inom motorsporten!

SVERIGES GRAND PRIX

# KANONLOPPET

söndagen den 11 augusti kl. 12.30

och Racersportbilar (gr 7) i tävlingen om "BP Energol Challenge Cup"

**INTERNATIONELLA ELITEN**  
Kom och se världens sportvagnselit med bl. a. Pedro Rodriguez (Ferrari LM), Jo Bonnier (Lola T70), Paul Hawkins (Ford GT 40)

■ Sportbilar (gr 4) upp till 5 liter samt Sportbilsprototyper (gr 6) upp till 3 liter

■ Formel 3 □ Special Saloon Cars och Specialstandardbilar (gr 5)

■ Standardvagnar (gr 2) upp till 1600 cc  
□ Standardvagnar (gr 2) över 1600 cc  
□ Helt norskt standardvagnsheat (gr 2) upp till 1600 cc

**OFFICIELL TRÄNING:**  
Lördag 10 augusti kl. 11.30 — 18.40

**FÖRKÖP:**  
Karlskoga Tidnings Depeschbyrå  
Karlskoga — tel. 0556/564 00  
Arrangör: Karlskoga MK

## Klipp fra IMS august 1968

Vi dro fra Hokksund kl. 1600, og passerte grensa kl 1830, etter 2,5 timers kjøring gjennom de Værmlenske skoger ankom vi Karlskoga ca. kl 2100,, her booket vi inn på Hotell Alfred Nobel. Alfred Nobel var som dere kanskje vet født i Karlskoga. Etter en bedre middag på en nærliggende restaurant, gikk vi alle til sengs for å stå tidlig opp på lørdag.

Vi ankom banen ca. kl. 11.00, på dette tidspunkt var treningen allerede i gang. Hvilken atmosfære og hvilken lyd, jeg gikk helt i spinn. Dette var første gang jeg opplevde historisk racing, og første gang tilbake på banen etter 36 år. En ting er racing ute på banen en annen ting er atmosfæren og aromaen i depoet, en blanding av Castrol Racing olje og grillukt er helt fantastisk.

Og hvilken samling av gamle løpsbiler, klassene som ble kjørt var Modsport, Roadsport, Racersportsvogner, førkrigsbiler, F3 500, Formel junior, Formel Ford, F3, F2, Super Vee/Vee, Standard/GT over og under 1300 cc. Den sosiale atmosfæren og den litt "laid back" stilen i depoet må bare oppleves. Lørdag var avsatt til fri trening og tidstrening, søndag var selvfølgelig race dag.

Søndag var vi igjen tidlig oppe, på formiddagen ble det avsatt litt tid for bondegårds besøk for de som var mer interessert i "4 bente hester".

Høyde punktet form meg var møtet med Erik Berger, still going strong (fast). Erik Berger er som dere selvfølgelig vet en legende innen svensk baneracing. Erik er nå 75 år og ratter sin Escort BDA med samme selvfølge som han gjorde for 36 år siden. Erik er fra Bengtsfors og var pådriveren den gang for oppbyggingen av gamle Dalslands Ring, den "norske" banen. Banen ble dessverre pløyd opp i 1973 som et resultat av liten interesse for baneracing i begynnelsen av 1970 årene, men dette er en annen historie. Et utrolig flott arrangement med Classic Motor Magasin i spissen. Dette års Velodromlopp er planlagt til helga 17-19 juni.

Nedenfor kan du se noen bilder fra arrangementet.

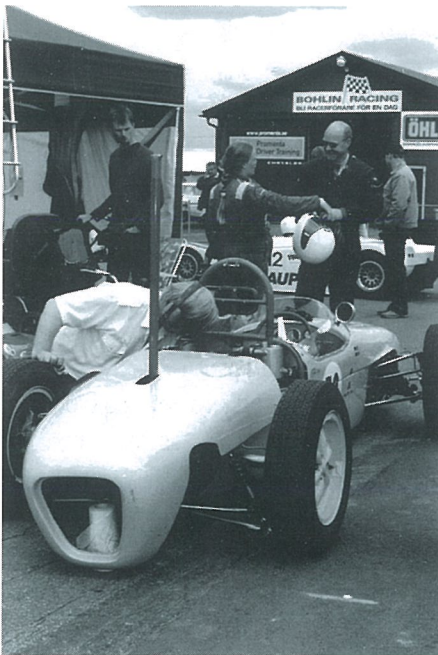




Katrine og Kjell treffer sitt idol



Erik og May-Britt



Legg merke til atmosfæren på bildet til venstre, pappa varmkjører motor (Lotus), datter (Michaela Axelson ) diskuterer strategi, svigersønn triller barnebarn. Bildet til høyre viser gutta på tur (far og sønn) med hver sin Ferrari.

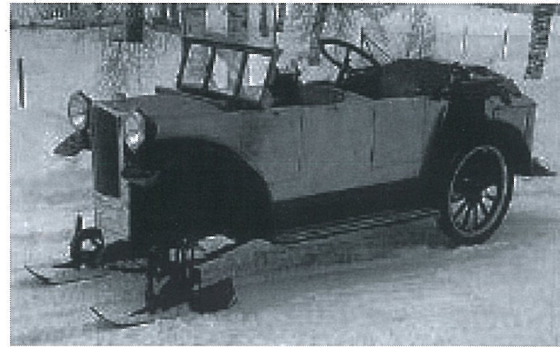
*Jimmy Clark*



## Nytt ifra LMK :

### NY DATO FOR REBESIKTIGELSE

1. oktober er den nye datoen vedrørende siste frist for å sende inn besiktigesskjema og oppdaterte bilder for 10 års rebesiktigelse. Opp til i dag har denne datoen vært 15. november – en dato mange syntes har vært alt for sent på året siden de aller fleste kjøretøy da er satt bort for vinteren. Etterløpere som har ”glemt seg litt bort” har hatt store problemer med å få frem kjøretøyet sitt fra innerst i låver og garasjer i november, men med den nye datoen håper vi at dette ikke lenger blir noe problem. Husk at rebesiktigelsen er din sikkerhet og garanti for at forsikringsselskapet sitter på oppdatert dokumentasjon i tilfelle det oppstår en skade på kjøretøyet.



### TIL FORSIKRINGSANSVARLIGE

LMK opplyser at ved besiktigelse og rebesiktigelse skal kjøretøyet prøvekjøres, samt kilometerstand noteres på besiktigesskjema/søknad. Vi har fått flere spørsmål om dette, og presiserer derfor disse punktene.

### HVA BLIR IKKE GODKJENT?

Det skal bli lettere for medlemmer av LMK-tilsluttede klubber å sette seg inn i de krav som gjelder for å få en LMK-Forsikring. Styret i LMK har bestemt at en viss mengde begrunnelser for avslag skal legges tilnærmet anonymisert ut på [www.lmk.no](http://www.lmk.no). Avslagene skal velges ut med tanke på å vise et godt gjennomsnitt av hvilke forhold som ligger til grunn når et kjøretøy faller utenfor LMK-Forsikringens dekningsområde. På denne måten kan eiere av motorhistoriske kjøretøy få praktiske eksempler for å øke kunnskapen om hva forsikringen ikke aksepterer av ombygginger, ekstrautstyr og andre uoriginale og ikke-tidsriktige uttrykk.

### KAN BLI GODKJENT

For et par år siden la If ned det almenne forsikringstilbudet som omfattet ombygde/custom kjøretøy. I dag fås denne type forsikring kun gjennom AmCar, og ligger på rundt NOK 2000 i årspremie for kasko og kjørelengde inntil 5000 km.

Mange medlemmer i klubbene tilknyttet LMK tar vare på de kjøretøy som var gjenstand for ulike typer ombygging på 60- og 70-tallet. Når det gjelder tidstypiske ombygginger som ble foretatt for mer enn 30 år siden, kommer disse normalt inn under LMK-Helforsikring.

Ford Cortina er bare et av mange gode eksempler på merker som på denne tiden ble flittig

bearbeidet i garasjer over hele landet. Mange av dagens Cortina-eiere ønsker å bygge om kjøretøyet i tråd med datidens tidstypiske uttrykk. Flere klubber har i løpet av det siste året kontaktet LMK og forespurt om det er mulig å etablere en forsikring for ombygde kjøretøy som dekker en slik ombygging. LMK har derfor innledet samtaler med If for å se om det kan være mulig å få gjenopprettet dette tilbudet. Tilbakemeldingen er noe nølende – men ikke avvisende, og LMK kommer derfor tilbake med flere opplysninger så snart det skjer noe i denne saken.



1 krone.

# MOTORLIV

OSLO 15. OKTOBER 1925.

Nr. 20.

**GARGOYLE**  
E.L.L. FREDERIKSHJEMME

*Giv mig*

**Mobiloil**

FÖLG VOR REKOMMEN-  
DATIONSTABEL!

**Mobiloil**  
"A"  
NORSK VACUUM OIL COMPANY A-S  
IMPORT

**NORSK VACUUM OIL COMPANY A-S**  
BERGEN — OSLO — TRONDHJEM



Wang Asle  
Gamlebakken 28  
3046 DRAMMEN

B-blad

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

## Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

- et innholdsrikt brukmarked for bil, MC, traktorer, stasjonærmotorer etc., hvor du avterer gratis.
- inngående informasjon om hva som skjer i veteran-Norge.
- 15 kroner avslag pr. nummer som abonnent.
- Mange gode artikler om alt som rører seg i miljøet.

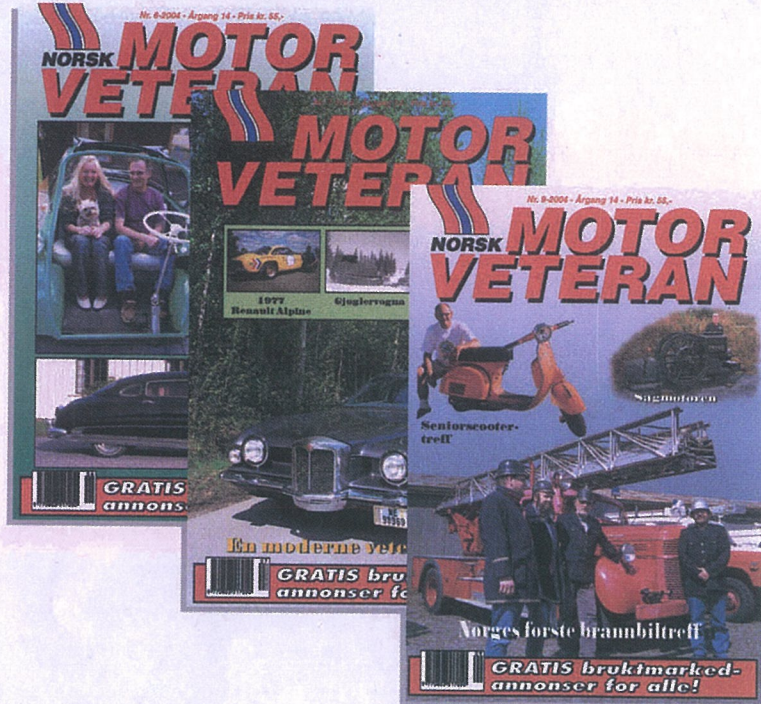
Norsk Motorveteran koster kun kr. 400,- pr år!

**NORSK MOTOR VETERAN**

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå!  
Eller send oss en mail: [norskmo@online.no](mailto:norskmo@online.no)

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



BIL-VARMEREN

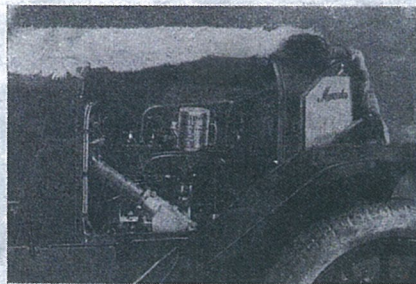
*Thermix*



ENESTE effektive varmeapparat for automobiler. — Brændselsforbruk 2 øre pr. time. — Pris for apparatet kr. 58,00. Elegant forniklet. — Bilkamin for bruk inde i vognen kr. 10,00.

Hindrer istykkerfrysning av Radiatoren. Letter startning!

Sparer garagevarmen! Varmer Vognen!



Bilvarmeren plassert under motorpanseret.

Faases i de fleste automobilforretninger samt hos generalrepresentanterne for Norge.

1/8 STORM MARTENS MASKINFORRETNING  
KIRKEGATEN 8 • TELEFONER 20072 • 24-532.

MOTORLIV

15. 10 1925



Redaktør for neste er:

Per Langøy  
Morenevn. 21  
3058 Solbergmoem  
Tlf. 32 87 14 63

Send inn stoff før 10. mai 2005

**MOTORHISTORIKEREN**

