

MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - MARS 2007 - 36. ÄRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

Bilder ifra klubbens første år utlånt av Ove Loen



Buick 1929 Arild T. Karlsen



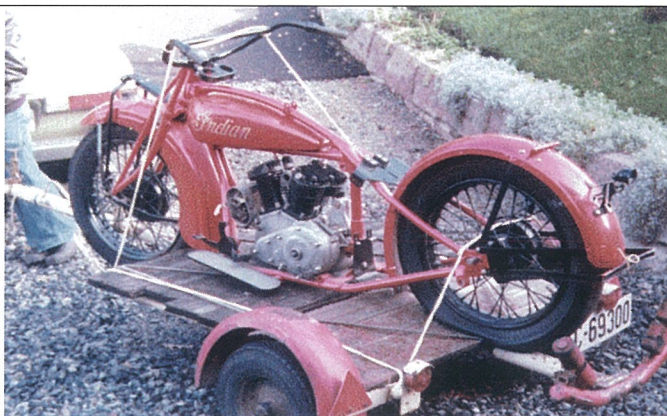
Buick 1935 Per G. Henriksen



1929 Ford A Ove Loen



Mercedes Benz 170 1950 Ove Loen



1931 Indian 750 Ove Loen



Biloppuggeri tidlig 70 tall





Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN. Bankgiro 2200.07.28865 Org. nr : 986 885 919
E-mail: mhkd@lmk.no Hjemmeside: www.mhk-drammen.no

I STYRET:

Formann:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 Krokstadelva
Tlf. 32 87 85 76 - 905 19 083
jarsan@online.no

Nestformann:

Arnt Ivar Lund
Sparavollen 105, 3021 Drammen
Tlf. 32 83 98 65 - 934 18 559
arllund@online.no

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 Drammen
Tlf. 32 82 05 90 - 908 41 240
sv-han3@online.no

Kasserer:

Stian Olsen
Smedgata 22, 3050 Mjøndalen
Tlf. 952 37 272
stiols@c2i.net

Styremedlem I:

Vidar Andersen
Furumoveien, 3340 Åmot
Tlf. 32 78 00 04

Styremedlem II:

Jonny Hornbøll Olsen
Amtm. Blomsgt. 20, 3015 Drammen
Tlf. 907 23 902
jhornbol@online.no

Varamann:

Nils Petter Danielsen
Bedehusgata 10, 3055 Krokstadelva
Tlf. 32 87 83 79 - 480 38 405
nipdan@online.no

Forsidebildet:

*Kjell Ødegård etter vannpumpe
havariet .*

Redaktør for dette nummer har vært:

Tor Stein Hella

UTVALG:

Teknisk/forsikringskomite:

Fridgeir Normann (Formann) 32 82 15 80 – 901 92 797
Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Erik Holde 32 88 31 15

Løpskomite:

Bjørn Lund 31 28 40 55
Arnt Ivar Lund 32 83 98 65 – 934 18 559
Kjell Ødegård 32 75 35 83

Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 958 73 529

Revisor:

Kjell Ødegård 32 75 35 83

Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

Valgkomite:

Steinar Ludvigsen 32 87 94 27 - 995 86 493
Kåre Johnsen 32 88 51 45

MOTORHISTORIKEREN

E-mail: motorhistorikeren@lmk.no

Redaksjonsmedarbeider:

Svein Hansen 32 82 05 90 – 908 41 240

Redaktører i 2007 er:

Mars: Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Juni: S.E.Finnerud / K.Thon 32 78 39 83
September: Chr.Christiansen 66 78 35 97
Desember: Finnerud / Thon 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.



Formann har ordet:

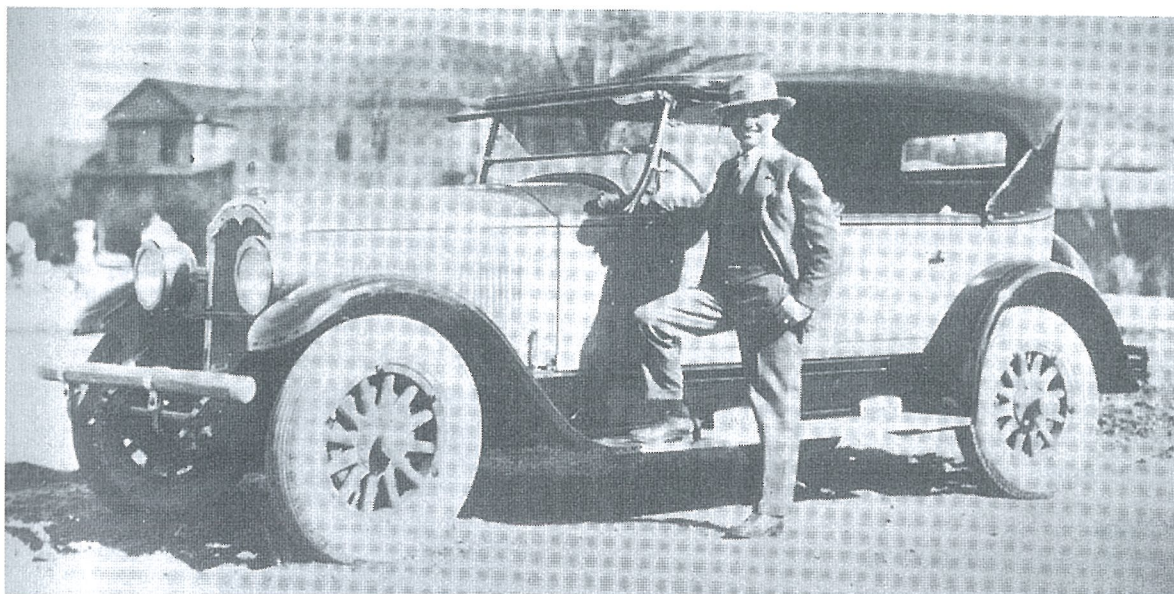
Først vil jeg ønske dere alle et Godt Nytt Veteranår.

Vinteren går fort og det er faktisk ikke lenge før vi skal ut på veiene igjen. En gjeng av oss skal kjøre Norgesløpet i Trondheim helga den 13-15/7. Jeg har reservert en del rom til en hyggelig pris (i alle fall i forhold til normalpris). Er det noen som er interessert så er det bare å si fra. Det ser ut nå som vi har rom til overs.

Det skjer mye interessant i klubben for tiden. Vi har vært så heldige å få mange gode foredragsholdere. Hva som skjer med prosjektet på Sundland hvor en ønsker å skape et miljø for historiske ting er spennende. Vi får se hva det blir til. Likeledes hva som skjer med den nedlagte militærleieren på Burud. Dette er også spennende. Skulle vi klare å skape et veteranmiljø her, ville det bli utrolig flott.

Jeg vil også komme med en utfordring til medlemmene. Har du tips om foredragsholdere, turer vi burde ta, emner på møtene våre, eller rett og slett en god ide`. Ikke nøl med å si det til oss.

Jan Roger



(Red`s kom. Jan Roger og Buicken hans i yngre år.)

REFERAT MEDLEMSMØTE MHK- DRAMMEN 05.02.2007

Møte ble innledet ved at 56 fremmøtte fikk en generell informasjon fra Jan Roger Sand Olsen der det bl. annet ble nevnt siste nytt fra LMK .

Videre foretok Arnt Ivar Lund en oppsummering av status på arbeidet som er i gang med Sundland og prosjektet "Drammen Byhistoriske Senter" der MHKD er en av mange innbudte foreninger/klubber.

Dette ble fulgt opp med kveldens hovedtema, Olav Helge sin reiseberetning fra Australia der han var med på veteranbilløp i 2001.

Helge viste til sammen 200 lysbilder med flotte kommentarer og det ble derfor en interessant seanse.

Etter dette ble det som vanlig en kaffepause med tilhørende boller/Wienerbrød før Erik Dalheim fikk litt tid til en orientering om et mulig "prosjekt" for klubben i Øvre Eiker.

Det var Rådmannen i Øvre Eiker som hadde kontaktet Dalheim angående kommunens kjøp av en lagertomt fra Heimvernet. Denne tomten inneholder flere lagerbygg, verksted og møtelokaler og ligger på vei opp mot Burud. Saken vil bli fulgt opp av styret.

Kvelden ble avsluttet med den vanlige loddtrekning og medlemmenes 10 minutter med kjøp/salg.

Referent:
Arnt Ivar Lund

TAKK til Per Gran Henriksen, Ove Loen og Kjell Ødegård for bidrag til dette nummer av "Motorhistorikeren" !

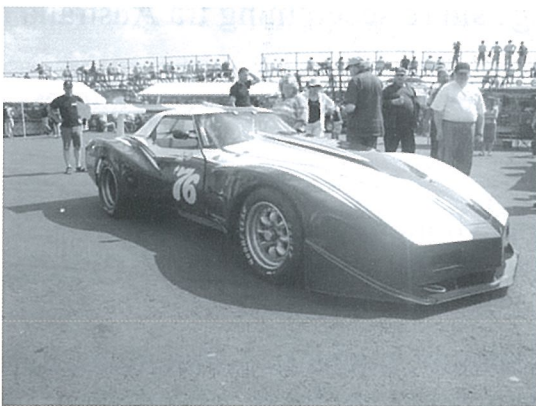
Tor Stein



Velodromloppet, Gelleråsen 16-18 juni 2006

Også dette året satte undertegnede kursen mot Karlskoga og Velodromloppet, nok en gang sammen med min gode venn Per Langøy. Vi reiste fra Hokksund kl. 05.00 lørdag 17 juni. Vi ankom Karlskoga og Gelleråsen kl 10.00, her luktet det som vanlig allerede Castrol Racing olje og metanol.

Dette året ble turen i seg selv en flott opplevelse, vi kjørte nemlig Per's lekke Jaguar XK 150. En fantastisk lekker bil og en nydelig motor. En vakker summing fra motoren kunne oppleves når vi "cruiset" gjennom de Vårmlenske skoger.



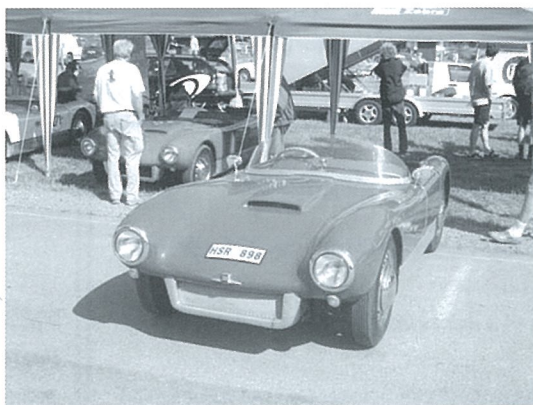
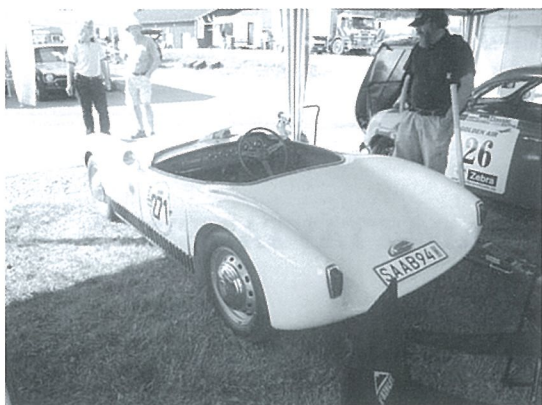
Pekka Nyström oppvisningskjørte sin John Greenwood Replica Corvette



Lennart Thurn Cooper S og Johan Solmans Jaguar MK 2, de hadde en herlig fight ute på banen. Begge biler var selvfølgelig like lekkert preparert.

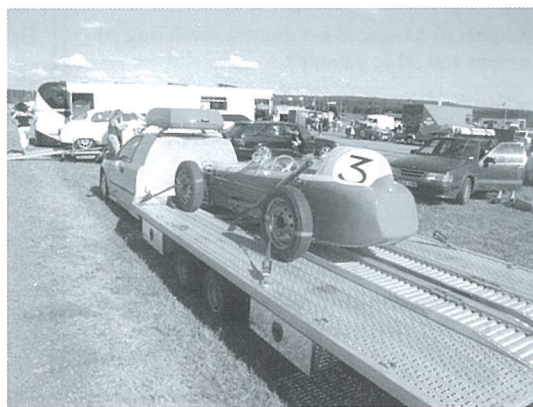


Søndag skulle undertegnede få oppleve noe stort, da skulle nemlig SAAB test kjøre sin 3 Ur-Sonetter de hadde tatt med fra SAAB museet. Test kjørere var ingen ringere enn Eric Carlsson "På Taket" og Carl- Magnus Skog. Begge som alle vet legendariske fabrikkjørere for SAAB. Eric Carlsson begynner å bli litt dårlig til beins, om dette var grunnen vet jeg ikke, men han "dro av" i første sving og sto fast i sandfella. Dermed måtte Carl-Magnus Skog test kjøre alene.



3 stk Ur-Sonetter fra SAAB's museum i Trollhättan.

Er det noen som kjenner mannen i bakgrunn, han kjører vanligvis ikke SAAB.



En legende i Svensk Motorsport

Løpsbilen har totaktsmotor, legg merke til transportbilen.

Ingen Formel 3 bil, men derimot ?

Jeg blir mektig imponert når eierne tar sine biler ut på banen og virkelig bruker de. På s.31 ser du bilde av en Mathis og en Bugatti. Begge biler har som alle vet stor verdi, og kunne med "feil" bruk stå og tørke inn på et museum. Ikke disse bilene, disse blir brukt av sine eiere, men selvfølgelig med fornuft.

Forts. s.31



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Jonny Hornbøll Olsen
Telefon 907 23 902

Helårsannonse	2006	
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.
Klistremærke 1 stk.	10 kr.
Klistremærker 3 stk.	25 kr.
T-skjorte MHK	35 kr.
Jakkemærke	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 klubben koster kr. 275,- pr. år.
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilopp 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:



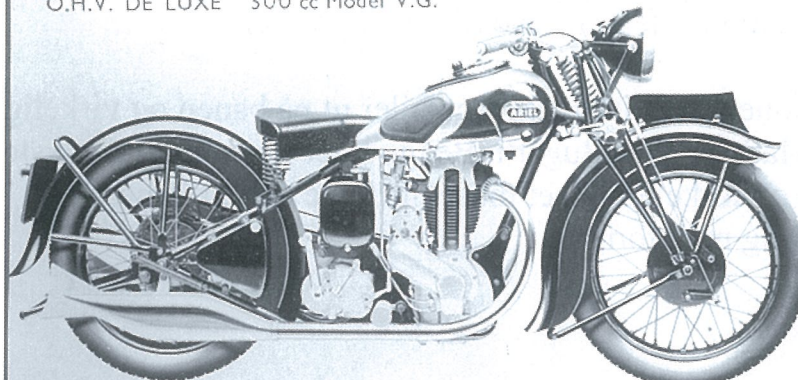
MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

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

Listen oppdateres fortløpende.

O.H.V. DE LUXE 500 cc Model V.G.



Redaktøren :

Da er det igjen min tur til å ta jobben som redaktør for "Motorhistorikeren"

Det er vel 2 år siden sist gang. Jeg har vel ikke vært av de ivrigste til å møte opp på medlemsmøtene de siste åra av forskjellige grunner, men nå har jeg bedre tid til det.

Det er alltid en liten "vitamininnsprøytning" å være på et klubbmøte, for det er sjelden så mange er så fornøyd for å treffes over en kaffekopp m/wienerbrød og bolle.

Programmet eller temaet som blir tatt opp kan variere mye, men jeg kan i farta ikke huske at noen har vært negativ til det som blir presentert.

Desember-møtet med balloptikon fremviste postkort m/biler i motivet presentert av Kjell Thon var en "høydare". Den gang disse postkortene var i handelen for 40 – 50 – 60 år siden, var nok ingen inne på tanken at disse bildene ville bli presentert på stort lerret for en lydhør forsamling i en fjern framtid.

Hva har så skjedd i min "motorhistoriske verden" ? Chevrolet 34`en var sist i ordentlig bruk på tur til og fra Norgesløpet –2004 i Førde. Bilen gikk OK, men vibrasjoner ifra clutchen ved igangsetting tiltok og motortemperaturen ved start og stopp kjøring ved poster var for høy. Motor og gearkasse ble utmontert høsten 2004.

Jeg har opplevd et par ganger på de åra jeg har brukt bilen at eksosventilene ikke tetter pga. brent anleggsflate. Nye ventiler hadde jeg på lager, så jeg leverte topplokket til en kamerat som har tilgang på freseverktøy som freser alle tre vinklene samtidig.

Etter hans erfaring ifra trimming og motorsport var dette helt nødvendig for å få en god nok tetning imellom ventil og sete. Han har tidligere gjort samme jobben på en 4 sylindret Chevrolet 1928 motor for meg, og den gikk "klokkereint".

Tida gikk og det gjorde sommeren 2005 også uten at Chevroleten hadde fått motoren tilbake på plass. Som noen kanskje husker ifra forrige gang jeg var redaktør for "Motorhistorikeren", var en Chevrolet Camaro 1975 tatt inn i "varmen" på verkstedet hjemme. Restaureringen var en dugnad med min eldste sønn Lars.

Sommeren 2005 var bilen kommet i sliping og sparklings-fasen, for å komme i mål til lakkering høsten 2005, derfor ble Chevrolet 34`en noe nedprioritert.

Høsten 2005 ble jeg også angrepet av et "virus" som Per Langøy har noe av skylda for.

En for meg fremmed kar ringte og beklaget sin nød over en defekt motorsykkel motor.

Han hadde møtt Per Langøy i festlig lag, og som skikkelige mannfolk hadde samtaleemnet kommet inn på biler og motorsykler. Per hadde ymtet frampå at han kjente en med verktøykasse i Asker som kanskje kunne hjelpe den ulykkelige motorsykkelist.

Etter henvendelse ifra motorsykkelisten med den triste historien sa jeg ja til å foreta et inngrep i mekanikken.



Motorsykkelen var en BMW R60/5 ifra 70- tallet. Motoren ble ut og demontert og et defekt rådelager åpenbarte seg. Verkstedhåndboka ble studert og her var det oppført rådelager i to underdimensjoner. BMW forhandleren ble kontaktet og riktig rådelager ble bestilt . Rådetappen ble slipt og alt så bra ut.

I dette stadiet av ”mekking” hadde viruset tatt tak i meg. BMW motoren imponerte meg, den var så velbygd, enkel, lett og allikevel solid. Jeg begynte å se på motorsykel-annonser ifra FINN.no og autodb.no på nettet.

Årsaken til motorhavariet på BMWèn måtte stadfestes så det ikke skulle skje igjen.

Eieren mente at ladelampa lyste når han kjørte, men det var nok oljetrykkslampa som lyste. Oljefilteret som er et innsatsfilter i bunpanna var montert med feil pakning, så oljepumpa pumpet det meste av olja tilbake i bunnpanna. Motoren ble montert tilbake i ramma og startet opp, alt fungerte OK.

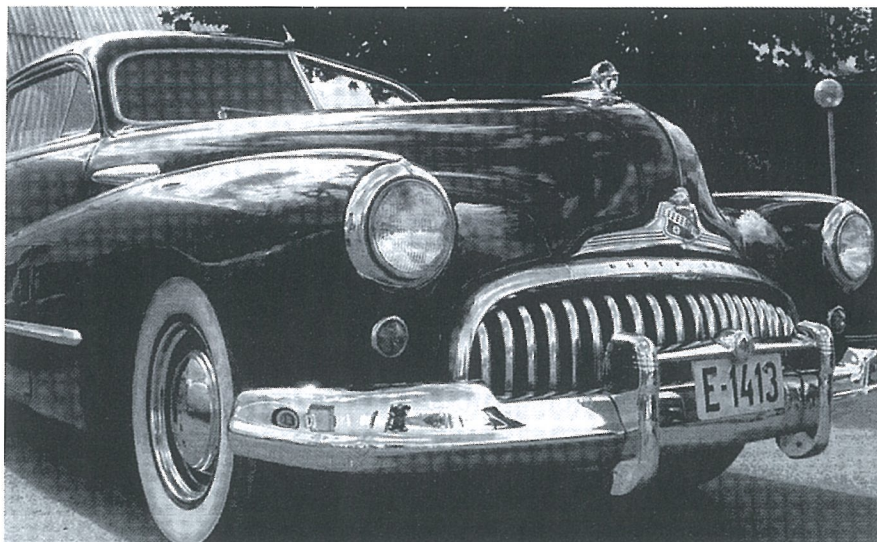
Det gikk opp for meg at jeg måtte prøve meg som motorsykelist. Den lille kjøre-erfaringa jeg hadde, var stort sett prøvekjøringer etter reparasjon og da for det meste i dårlig vær. Jeg innså snart at jeg ikke hadde tid til å begynne på en helrestaurering av noen eldre motorsykel, og bestemte meg for å kjøpe en nyere kjørbar sykkel. Ved juletider ble en BMW R1100 RS 1995 mod. kjøpt. Den nærmeste omgangskrets mente dette ikke passet inn i mitt forhold til god gammel mekanikk. Her var det både 4-ventilsteknikk, elektronisk bensininsprøytning, skivebremseser og 12 volts anlegg, dette passer jo ikke helt inn i min mekaniske ”legning”.

Så frem til vår og sommer 2006. Sommeren ble som vi husker god og varm og dette har jo ofte litt for god innvirkning på motortempen. på gamle kjøretøyer. Chevrolet 34èn har i grunnen bare blitt verre og verre. Så lenge jeg holder 60 – 70 km/t. går det ganske bra, men når jeg senker farta eller stopper, pumper motoren kjølevann ut av radiatoren, jeg har konkludert med at det må være sprekker i topplokket så forbrenningstrykket pumper ”luft” inn i kjølesystemet, med andre ord: JEG TRENGER NYTT TOPPLOKK ! (på motoren altså).

Når det gjelder Camaroèn har også temp.måleren en tendens til å slå seg til ro i rødfeltet. Mer om dette under Norgesløp reportasjen. Det kjøretøyet som har vært minst påvirket av den fine sommeren er motorsykkelen. Den har vært flittig i bruk ca. 8.000 km i løpet av sommeren. Dette har vært trivelige kilometer og jeg gleder meg til fortsettelsen til våren.

Tor Stein





NORGES BESTE VETERANFORSIKRING

Kjøretøy 1959 og eldre: Full kasko, fri kjørelengde, hele Europa, kr. 385,-
Kjøretøy 1960 til 1976: Full kasko, fri kjørelengde, hele Europa, kr 395,-

Som medlem av en LMK-tilsluttet klubb får du **i tillegg 20 % rabatt*** på alle dine øvrige forsikringer. **Pluss totalkunderabatt** dersom du har 3 forsikringer eller flere hos oss.

Merk deg at LMK er involvert i alle skadebehandlinger. Målet er at kjøretøyet ditt skal raskt tilbake på veien igjen dersom det skjer noe.

Ved å velge Tennant støtter du også klubbene og LMK. LMK jobber for deg med bl.a. å få fjernet årsavgiften og lover/EU-direktiv med negativ virkning for våre motorhistoriske kjøretøy.

Visste du at vi også har restaurering-, lager- samt oppstillingsforsikring?
Ring oss for mer informasjon på 22 47 91 10. www.tennant.no
*forutsetter mer enn ett års aktivt medlemskap i en LMK-tilsluttet klubb.



TENNANT
FORSIKRING



MOTORSYKKEL INTERESSERTE:

Rundt omkring i de mange garasjer og låver står det mange motorsykler, scootere og mopeder som sjelden og aldri er i bruk. Jeg vet at mange av klubbens medlemmer eier en eller flere tohjulinger.

Disse kjøretøyene har bestandig måttet spille annen fiolin etter veteranbilene. Når det blir arrangert veteranbilløp eller samlinger er det heller sjelden at disse kjøretøyene blir vist fram.

Dette er synd, da jeg vet at medlemmene i klubben eier svært mange fine og interessante tohjulinger. Det er også synd at publikum ikke får sett disse historiske kjøretøyene. Stadig hører man fra folk med gråstenk i håret, "slik sykkel hadde jeg i ungdommen."

Hvor mange slike kjøretøyer som finnes blant klubbens medlemmer er ukjent. Det skal nå lages en ny matrikkel for klubben og vi vil da få en oversikt. Matrikkelen kan være av interesse for alle.

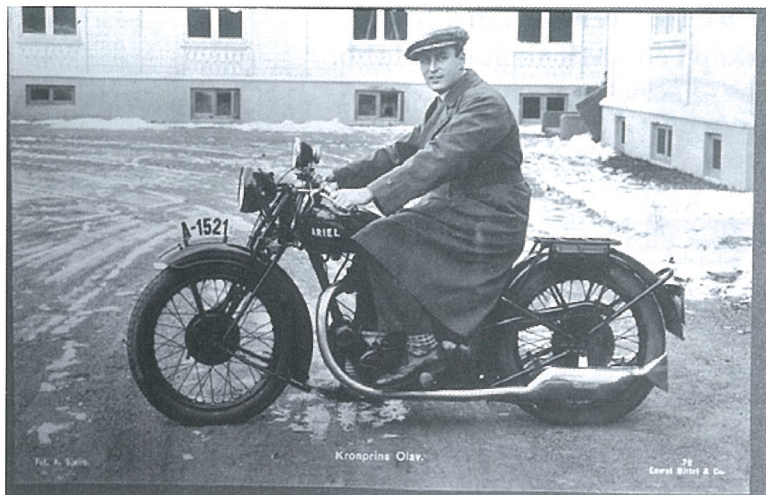
Dette med henblikk på utveksling av tekniske spørsmål/erfaring når man er eier av samme type kjøretøy, eventuelt deler.

For at disse kjøretøyene skal komme til heder og verdighet oppfordrer jeg medlemmene til ta frem motorsykkelen, scooteren eller mopeden.

Våren /forsommeren 2007 er planen å foreta en samling for tohjulinger på et passende sted.

Hvis dette høres interessant ut ta ut tohjulingen og møt opp. Tid og sted vil bli kunngjort senere.

Vidar Andersen.



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



Forstillingsdeler, kløtsjer, bremsewire, skiver, klosser, pumper, callipere og tromler til eldre biler, ca. 1970 – 85.

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

Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen

Tif. 32 85 69 61

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt ved fremvisning av medlemskort



DEKK - FELGER

• Kontakt oss
- det lønner seg

Små annonser –
Små priser

bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tif. 32 25 44 30

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
Tif. 32 81 22 05 - Fax: 32 81 14 05



Norgesløpet 2006

Norgesløpet 2006 gikk i år ifra Voss til Balestrand over Vikafjellet med Køyretøyhistorisk Klubb Voss som arrangør. Tidligere formann Kjell Ødegård og jeg har deltatt på mange Norgesløp. Før om åra i hver vår bil med koner og unger. Etter hvert har både unger og koner mistet noe av entusiasmen for lange veteranbil turer i steikende varme – utrolig nok. Så de siste åra har vi deltatt med en bil og byttet på kjøretøyene.

I år skulle Kjell sin 1929 Plymouth roadster brukes. Dette gledet jeg meg til, å være kartleser i denne åpne 20-taller på vestlandstur måtte jo bare bli bra. Jeg fikk lånt meg både kjørefrakk og lærhjel, så det skulle ikke stå på utstyret.

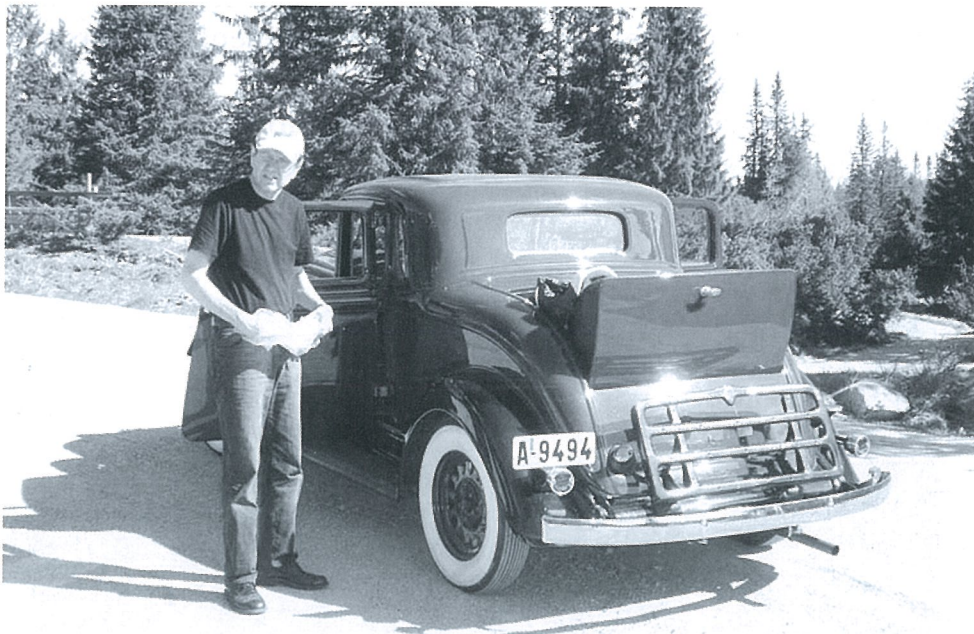
Kjell brukte de siste ukene før løpet til finjusteringer av Plymouthen. Bilen har jo en kraftig 4 sylindret maskin på nærmere 50 hestekrefter, så samspillet imellom fører og bil kan jo være krevende. Så en dag de siste ukene før avreise kommer det alarmerende nyheter fra Hokksund. Plymouthen spiller ikke på lag, motoren har stoppet gjentatte ganger under prøvekjøringene i Eikerbygdene. Kjell mener problemet ligger i vakumtanken og velger å sette roadsteren i garasjen. Et klokt valg – mye bedre å få problemer med vakumtanken i nærmiljøet, enn på en eller annen fjellovergang på vestlandet.

Som den garvede veteranbilist Kjell er, plukker han fram sin andre Plymouth, en 1933 coupe. Dette er den bilen som er restaurert sist, men allikevel brukt en del og er plassert i gruppen stødig langtursvogn.

Tidlig om morgenen 9. juni er vi klare til avreise ifra Hokksund. Bilen er nypolert og skinner om kapp med sola.



Vi velger å kjøre om Åmot – Sigdal – Eggedalsfjellet og ned til Bromma i Hallingdalen. På det høyeste punktet på Eggedalsfjellet ved Flatvollen, stopper vi for å få oss en matbit. Det er ikke så ofte en kan sitte ute i nærmere 1000 m.o.h. nyte sola varme i absolutt vindstille vær og høre gjøken kl. 9.00 om morgenen.



På Bromma skulle vi møte team Kofstad i Vauxhall 1946, for å fortsette videre oppover Hallingdalen isammen. Turen videre oppover Hallingdalen gikk som på skinner. Jeg er alltid litt forundret over hvor godt Vauxhallen til Gunnar går, jeg har nok litt foruinntatte meninger om motorsvake engelske biler. Vauxhallen var jo med til Norgesløpet 2004 i Førde og tok flere fjelloverganger daglig med glans. Reiseruta vår denne dagen var over Hemsedalsfjellet og ned til Lærdal. Der skulle vi ta ferja inn til Gudvangen via Aurlandsfjorden og Nærøyfjorden. Turen over fjellet og ned mot Lærdal gikk som en lek, men inne i en av de siste tunnelene før Lærdal skjer det: som lyn fra klar himmel (inne i en tunnel ??) blir frontruta full av vannsprut samtidig som en foruroligende romlelyd kommer ifra maskinrommet. Vi triller ut av tunnelen og inn på nærmeste bussholdeplass. Panseret åpnes og der ser vi til vår forundring dype spor i radiatorregisteret ifra vifta. Dette virker noe merkelig for alt ser ut til å sitte på plass. Både radiator og vifte er godt festet med 3-4 cm. klaring. Vi innser ganske raskt at registeret er helt defekt, vi prøver å helle på litt vann, men det renner like fort ut igjen. Må vi innse at slaget er tapt, blir det ikke noe Norgesløp på oss ? Klokka er 4 på ettermiddagen og det er langt både til Voss og Hokksund. Kjell ringer etter kranbil og etter en halv time står Plymouthen på flatvogn med kurs videre mot Lærdal. Kranbil-sjåføren har eget bilverksted og Plymouthen blir trygt plassert innendørs i verkstedet. Når vi spør om muligheten til å komme oss tilbake til østlandet sier han at det er ikke noe problem for kl 18.00 går det ekspressbuss retning Drammen, med stoppested bare 200 m. unna verkstedet. Snakk om flaks i uflaksen.



Så klokka 18.00 sitter det to karer med kurs for hjemmlige trakter om bord i bussen. Vi er jo naturligvis ikke helt fornøyd med denne enden på vår vestlandstur, og spør oss selv om vi har noen muligheter for å gjøre noe med det. Kjell er ikke videre lysten på å kjøre Buick 1937 til vestlandet da div. små justeringer skulle vært foretatt før slike langturer. 34 – Chevroleten min står uten topplokk, så den er ikke aktuell. Da gjenstår det bare en mulighet utenom hverdagsbilen, og det er min Camaro. Ikke akkurat noen veteranbil i mine øyne, selv om den er innenfor 30-årsregelen. ”Men i nødens stund spiser selv fanden fluer osv.”

Klokka 6 lørdag 10. juni er vi atter klare for avreise ifra Hokksund, været er like fint som dagen før, og reiseruta blir igjen lagt over Eggedalsfjellet med rast på samme sted.



Vi velger nå en noe annen vei videre enn dagen før, opp til Hol i Hallingdalen og over fjellet til Aurland. Siden vi startet så tidlig på morgenen er trafikken liten og milene flyr unna. Tidlig på formiddagen er vi ved Stalheimskleivene og her kan vi velge om vi skal bruke den nye veien som er lagt i tunnel, eller gi oss i kast med de gamle kleivene. Vi velger det siste alternativet, men sjåføren må velge plasseringen i veibanen med omhu, da en Chevrolet Camaro ikke har utpreget god bakkeklaring. Etter en drøy mils kjøring er vi framme i Vinjekrysset der E68 møter riksvei 13. Her får vi se de første deltakerne i Norgesløpet, og vi legger oss på hjul etter en tidlig 30-talls Buick. Det imponerer alltid meg hvor godt mange av de gode gamle bilene går og bakkene blir tatt med glans. Vi velger å stoppe midt oppe i stigningene mot Vikafjellet, og her kommer den ene etter den andre i godt driv mot toppen. Jeg hadde nok en mistanke om at her ville flere få stopp med kokende motorer og andre problemer, men der tok jeg feil. Det ser ut til at mekanikken fungerer godt til tross for ”kortbukse vær” og bratt stigning.





Plymouthen blir hentet av bergningsbil. Ikke noe problem med LMK forsikring.

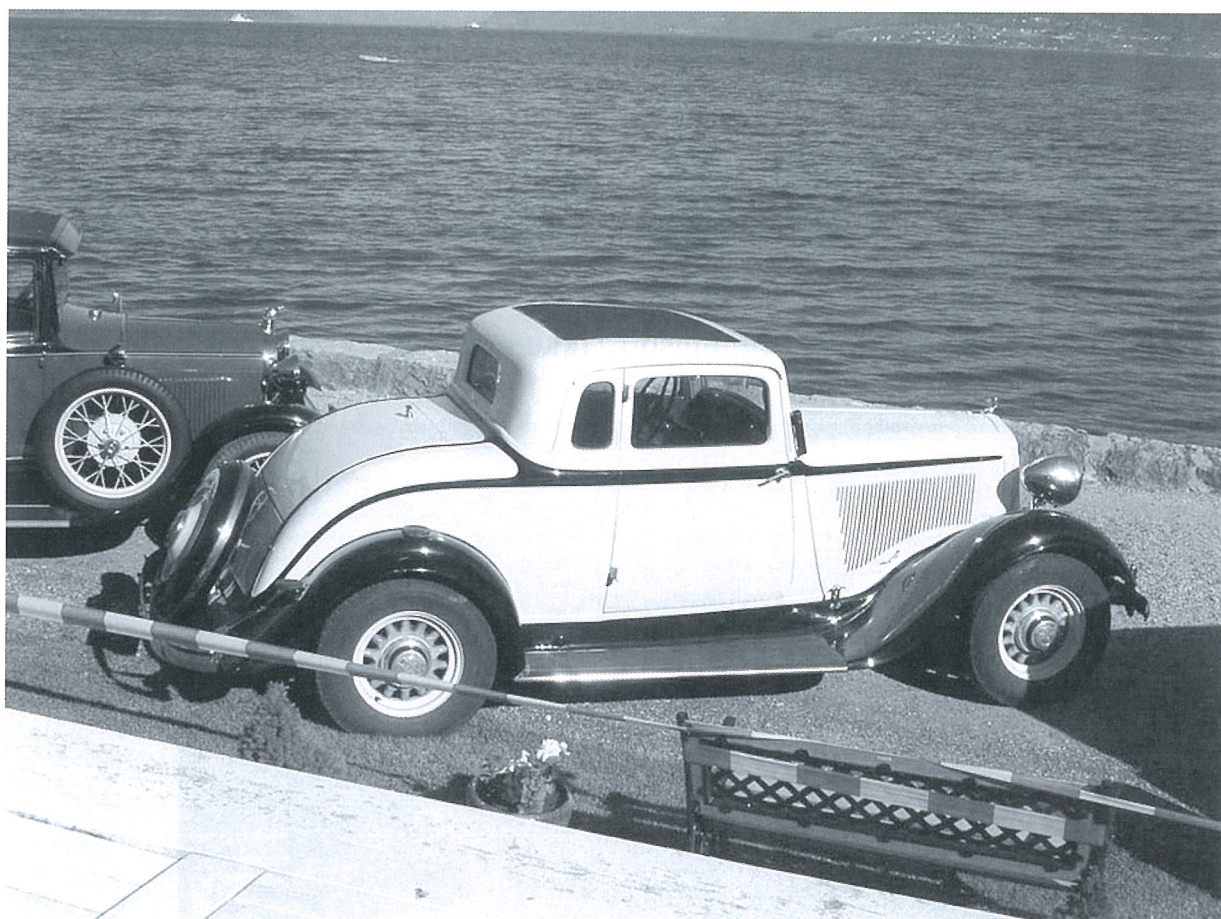


Jan Sandholt i godt driv med Terraplan 1935



På Vikafjellet er det stopp for lunsj, og siden vi var påmeldt som deltakere ”menger” vi oss med deltakerne under måltidet. God stemning og alle skryter av opplegget til Køyretøyhistorisk Klubb Voss. Veien går nå nedover mot Vik i Sogn og nede i bakkene inntas en is med team Kofstad og team Bjørn Lund. Team Lund har for anledningen funnet fram sin rendyrkede sportsvogn M.G. Midget. For de som har sett DVDèn ifra Norgesløpet husker kanskje et lengre innslag med en gammalost spisende Bjørn Lund. Dette enorme inntak av gammalost er gjort like etter at han spiste et større antall krone-is like oppe i bakkene før gammalost posten.

I Vik sentrum er det båtmotor museum med mye interessant. Flere av motorene er norskproduserte med nærmest hjemmelaget mekanikk – artig. Fra Vik går veien ut til Vangsnes med ferje til Balestrand via Hella. I Balestrand er målgang på plenen ved Kvikne`s hotell, der løpsfesten også blir arrangert. Hotellet er et imponerende byggverk, visstnok Norges største trebygning, og med en imponerende kjøretøypark på plenen blir inntrykket nesten overveldene for et motorhistorisk øye. Om kvelden er det løpsmiddag med god mat, mannskor og premieutdeling.



Plymouth 1933 Brynjulf Erga. Samme type bil som vi prøvde å komme oss til løpet i.

Forts. s. 22



MA Metallock®

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/topplukk.
- Plansliping/maskinering.
- Termisk sprøyting av aksler
- Sveising av aluminium/bronse

www.metallock.no - din reparasjonspartner!

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



GETHUS 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.

Nordens mest solgte motorbehandling.



**MOTOR
BEHANDLING**
MED PTFE



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.

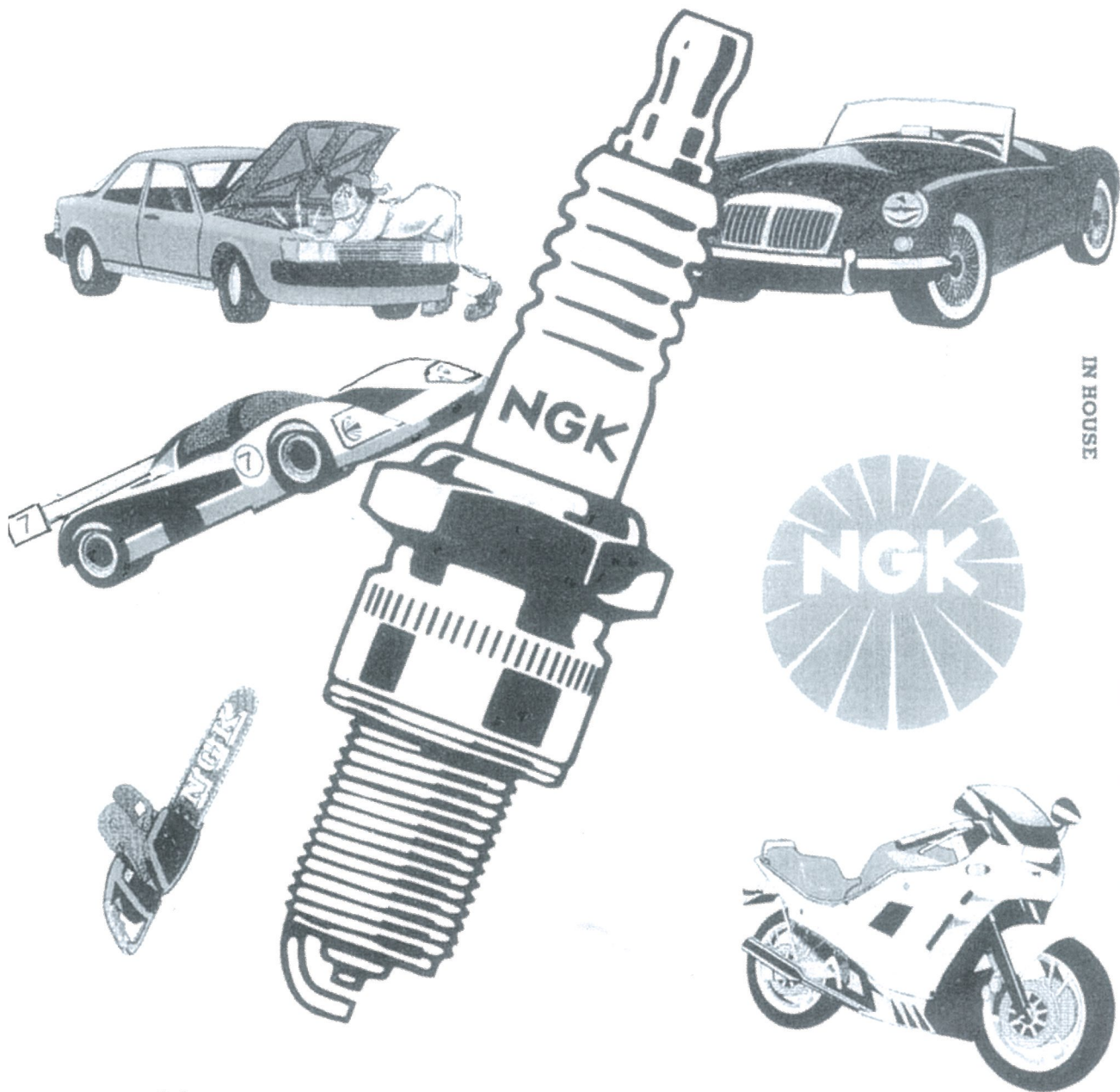
Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

QMI Scandinavia

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



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



Til salgs:

Mercedes Benz 250 SE 1967 mod.

Meget pen og velholdt bil kjørt ca. 120.000km. El.soltak, hud-interiør, hvitt ratt, original Becker radio og hengerfeste. Siste E.U. godkjenning uten anmerkninger. Farge : hvit. Tilnærmet rustfri, kun noen små bobler nederst på forskjerm.

Prisantydning: kr. 49.000

Henv. Morten Franer tlf. 90779872 eller 32811919



Til salgs: stempler m/råder, bunnpanne og clutch-hus Chevrolet 1937

Kjøpes: topplokk til Chevrolet Master 1934-35-36

Tor Stein Hella
priv. 66790134
mob. 90609884
jobb. 66771290



Norgesløpet forts. fra s. 18

Dagen derpå søndag, er det klart for hjemreise. Like varmt og fint vær og på formiddagen er Kjell og jeg på vei hjemover. Dette er den første langturen jeg har med Camaro`en etter at den ble restaurert, og i stigningene opp mot Vikafjellet slår temp.måleren seg til ro i rødfeltet. Jeg prøver å gire ned for å få et høyere turtall på motoren, men det har ingen innvirkning. Når bakkene er unnagjort og veien flater ut, er tempen OK. Dette gjentar seg ved alle stigningene på hjemveien, men motoren blir ikke så varm at den koker eller mister vann. Resten av ferden hjem går uten noen større hendelser, og seint på ettermiddagen er vi atter i Hokksund. Selv om dette Norgesløpet ikke ble som vi hadde planlagt, er vi begge enige om at helga har vært fin og en skal ikke gi seg selv om det kan se litt mørkt (vått) ut.

Tor Stein



MHKD`ere slapper av med forfriskninger etter målgang.

NYTT

Nr. 4
2006

fra Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber

SISTE OM ÅRSAVGIFTEN

LMK ble i møte med kulturpolitisk talsperson i Senterpartiet, Erling Sande rådet til å sende et brev til Kulturdepartementet (KUD) enda en gang. Men KUD mente at LMK måtte ta kontakt med Samferdselsdepartementet (SD). De svarte at det var Finansdepartementet som var det riktige sted. Og der har vi vært, og fått vite at årsavgiften for oss er svært lav sammenlignet med den vanlige årsavgiften på NOK 2850. Her er i grove trekk hva vi har gjort til nå:

- ♦ Aug..2005 møte med KUD – statssekretær (KrF) + fagavd.
- ♦ Sept. 2005 Ny politisk ledelse.
- ♦ Nov. 2005 Brev til KUD om møte og fjerning av årsavgift (Giske-AP).
- ♦ Des. 2005 Svar fra Giske – sender LMK til Finansdep.(FD) som sier den "lave" avgiften opprettholdes.
- ♦ Feb.-Mars 2006 Lobby mot Stortinget (H,V,SP,A,FrP,SV).
- ♦ April. 2006 Klubbene sender leserbrev til media. God respons!
- ♦ Juni. 2006 Møte SP (brev KUD) Høyre formulerer forslag for Statsbudsjettet 2007 om å fjerne årsavgiften.
- ♦ Aug. 2006 KUD sender LMK til Samf.dep. (SD)
- ♦ Sept. 2006 LMK lager nytt forslag med Høyre.
- ♦ Okt. 2006 Brev til SP med spørsmål om å støtte Høyres forslag
- ♦ Nov. 2006 SD sender LMK til FD.
- ♦ Nov.2006 LMK ber om et møte med KKD på faglig grunnlag. Ikke politikk før i selve møtet.

Ifølge Høyre støtter alle borgerlige partier vårt krav. LMK mener at også Senterpartiet må gå aktivt inn og støtte fjerningen av årsavgiften for vår gruppe for å opprettholde sin troverdighet. En av de tre store valgkampsakene til SP var å støtte frivillig arbeid.

Lobbyvirksomheten trappes nå opp.

TENNANT RIMELIGSTE FORSIKRINGSSLESKAP AV ALLE!

Dagbladet offentliggjorde 23.11.2006 en test av 9 forsikringsselskap. Tilbud ble innhentet på villa, innbo, bil, reise og hytte. Tennant og Gjensidige kom ut nesten helt likt (NOK 100 i Gjensidiges favør i Oslo og Grong, og for Ålesund litt mer.). De 5 dyreste var If, Terra, Postbanken, Sparebank1 og Vesta.



Men du som medlem av en LMK-tilsluttet klubb slår likevel Gjensidige og alle andre ned i støvlene! For din ekstra LMK-rabatt på 20% er nemlig ikke regnet med i denne oversikten! Det vil si at med det landsgjennomsnittet som her fremkommer vil du tjene nesten 3000 netto kroner på å flytte alle forsikringene dine til Tennant. Akkurat slik våre tall har vist i over et halvt år allerede. Ring Tennant på 22 47 91 10 i dag! Sjekk de lave premiene selv. Og les det neste her under som viser at Tennant også har de mest fornøyde kundene på skadebehandling.

KUNDENE MEST FORNØYD MED TENNANT

Skadeoppgjør er svært viktig. Det er derfor svært hyggelig å lese kundeundersøkelsen for Tennant gjort i første halvdel av 2006. Hele 97 % av kundene oppgir å være fornøyd eller svært fornøyd med skadeoppgjøret. Sammenlignet med tallene fra de andre selskapene (75% – 85 %) vises det tydelig at Tennant har de mest fornøyde forsikringskundene!

Skadeoppgjør er det området der selskapene får bevist hva de egentlig er gode for. Én ting er kundeservice og premienivået. En helt annen ting er opplevelsen du og jeg får av HVA som skjer NÅR en skade inntreffer. Vit at undersøkelser viser at Toyota-kunder er de mest fornøyde bileiere, år etter år. Da er også Toyota Nybilforsikring en del av spørsmålsstillingen, og den driftes faktisk av Tennant!

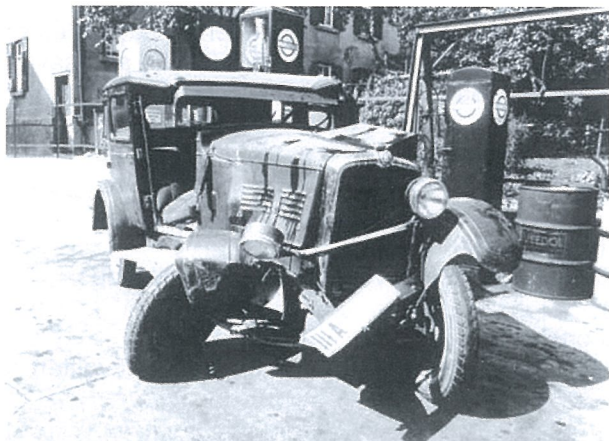
Vi har altså god grunn til å være fornøyde med det valget som LMK på vegne av klubbene og medlemmene har gjort. Til nå har også tilbakemeldingene fra klubbene inn til LMK vært svært positive.





JASÅ, DU TRODDE DU HADDE KASKO?

NB! Du har kanskje ikke kasko på kjøretøyet ditt likevel. Men bare ansvar/trafikk-forsikring. Hittil i år har LMK vært nødt til å opplyse mer enn 50 personer om dette ubehagelige forholdet. Dette er oppdaget når eier ønsker å flytte forsikringen fra If over til en LMK Forsikring i Tennant. Rutinen er at kjøretøyet sjekkes opp mot LMK's arkiv. Da fremkommer det plutselig at det ikke finnes noen dokumentasjon hos LMK. Og finlesing av forsikringsbeviset som er utstedt av If viser at kjøretøyet kun er lagt inn på ansvar/trafikk. Og det er klart at dette er et sjokk for mange!



Oppryddingen i arkivet etter If har resultert i slike ubehagelige oppdagelser. Det ser ut som om at mange av dem som har sendt inn søknader om LMK Forsikring direkte inn til If ikke har fått søknadene sine videresendt til Sentralt Forsikringsutvalg i LMK. I stedet er kjøretøyet av If lagt rett inn som vanlig ansvar/trafikk. Premieinnbetaling er sendt søker som bare har betalt i den tro at søknaden er godkjent for en LMK Forsikring.

Beregninger som LMK har gjort viser at opp mot et par hundre kjøretøy i dag kjører rundt med kun ansvar/trafikk, mens eier

tror den har full kasko.

Sjekk "Forsikringsbeviset" ditt fra If. Står det en kode S211 i margin foran din kjøretøybeskrivelse, så har du en kasko, men det er uansett ingen LMK-forsikring! Står det 142 har du bare ansvar/trafikk. Finner du tallet 141 har du delkasko (brann/tyveri/glass, men ikke kasko).

HUSK; Såfremt du ikke har papirer/forsikringsbevis utstedt av Tennant Forsikring, har du ikke LMK Forsikring på kjøretøyet ditt. I de aktuelle forsikringsbevisene som i dag utsendes fra If henviser selskapet til LMK selv om den tidligere avtalen altså ikke er verdt papiret den er skrevet på. LMK mener dette er villedende markedsføring, og har satt sin advokat på saken.

Det som også er trist er at svært mange som ikke har flyttet over sitt LMK-kjøretøy til Tennant fortsatt tror at LMK trår støttende til for medlemmet i en ev. diskusjon etter en skade. Det kan vi dessverre ikke gjøre siden If ikke lenger samarbeider med LMK.

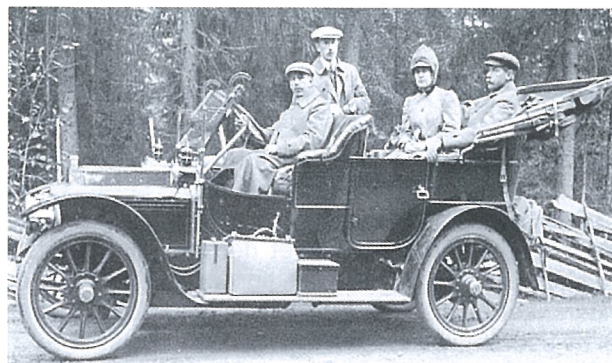
Har du spørsmål, så ring LMK på 22 88 36 00.

FOTOARKIV PÅ INTERNETT

Et svært interessant fotoarkiv er under utvikling og oppbygging på internettsidene til Norsk Veteranvogn Klubb (NVK). Her legges det ut bilder av kun norske original "biler". Dvs. bilder som er tatt av norskregistrerte biler i sin aktive karriere. Bildene er delt opp i alders-grupper. Antique: til 1905. Veteran: 1905-1918. Vintage A: 1919-30 Vintage B: 1930-45

- Én ting er å være glade for at folk klarer å ta vare på fotografier fra de aktuelle periodene og de relevante kjøretøy, opplyser prosjektansvarlig Bue David-Andersen.- Én helt annen ting er å skaffe tilveie informasjon om kjøretøyet. Innsamling av opplysninger om bilens eiere, oppholdssteder og virke er et møysommelig puslespill som tar svært mye tid.

David-Andersen ønsker at flest mulig besøker internettsidene for å både se – og komme med - innspill. Han ønsker kommentarer og supplerende opplysninger om de biler og bilder entusiaster har kjennskap til.





NVK ønsker at dette blir et spennende historisk album. Alle som kan hjelpe med tekst til alle bildene, kanskje også med en diskusjon om tema på bildet bes ta kontakt med Bue David-Andersen på epost: bueda@c2i.net

NORDISK ARRANGEMENTSOVERSIKT

Det ser ut til at LMK sammen med søsterorganisasjonene i Sverige, Danmark og Finland får laget en felles oversikt over løp og andre arrangementer som blir ferdig til neste år. Den vil være webbasert, og tilgjengelig via LMK's internettsider. Der kan du klikke inn på land, region og på måned.

Meningen er at klubbene selv skal få lov til å legge inn lokale og regionale arrangementer. Da blir oppdateringer og endringer langt enklere å gjøre i etterkant.



FORSIKRING I UTLANDET

Skal du hente hjem et kjøretøy fra utlandet du har kjøpt må du ha forsikring på det. Det kan du få ved å kontakte vår samarbeidspartner Tennant på 22 47 91 10. De ordner det du ønsker.

Et annet alternativ er Trafikkforsikringsforeningen www.tff.no. Telefon: 22 04 86 00. Dette er en forsikring som gjelder i alle EØS-land og i Sveits. Forsikringen kan kjøpes for minimum en måned og inntil ett år. Grenseforsikringen gir erstatning til utenforstående tredjepart for personskade og materielle skader, og til passasjer i den forsikrede motorvognen for personskade i overensstemmelse med lovgivningen i det land trafikkuhellet fant sted. I Finland, Sverige og Norge dekkes også for personskade vedrørende den forsikrede motorvogn eller redningsutgifter etc.

INTERNASJONAL SATSNING

Klubbene ga LMK på siste landsmøte å fortsette arbeidet internasjonalt. Det er viktig å få best mulig tilrettelagte forhold for alle oss som driver med denne hobbyen. Og det er liten tvil om at EU er den viktigste arenaen for alle lover og regler som berører oss.



Men for å få bedre informasjon om for eksempel direktiver er det av vesentlig betydning at vi får god informasjon fra vår internasjonale organisasjon FIVA om det som foregår. Det har det ikke vært til nå. Derfor gikk LMK sammen med flere andre land og fikk valgt en ny

kommunikasjonsleder: Peeter Hennig fra Belgia. Sammen med 4 personer (bl.a. daglig leder i LMK, Tom T. Græger), har Peeter Hennig allerede startet en snuoperasjon mht. god flyt av informasjon ut til de enkelte nasjoner og forbund. Vi skal ikke drukne klubbmedlemmene i byråkratiske ord fra EU, men i stedet etter hvert gi kort og relevant informasjon om saker som berører mange.

REBESIKTIGELSE AV KJØRETØY

Det er vinter, og de aller fleste kjøretøy er godt inne i sin årlige vinterdvale. Når våren kommer vil mange tenke på den 10-års rebesiktigelse som skulle vært gjort på kjøretøyet.

I løpet av vinteren vil LMK sende ut liste over rebesiktelser til klubbene, og ber klubbene være forberedt på at det kan bli mange. Det er nemlig slik at vi ligger 3 år etter mht. vanlig tidsplan. Grunnen er at det var If som skrev ut listene over hvilke kjøretøy som skulle rebesiktes. Når det ble klart at LMK og If lå an til å avslutte samarbeidet, stoppet If utsendelse av listene med henvisning til personvern-lovgivningen.

LMK har derfor vært nødt til å gå gjennom hele arkivet på 9000 kjøretøy manuelt for å finne de riktige datoene. Disse må også sammenlignes med de aktive LMK-forsikrede kjøretøyene i Tennant. Kun kjøretøy i Tennant's databaser vil bli innkalt. De kjøretøy som fortsatt står i If vil dessverre ikke få sin dokumentasjon oppdatert.

HUSK; Vi må ha god dokumentasjon på kjøretøyet for at du skal være sikker på at opplysningene blir bevart for ettertiden, i tillegg til at du står sterkere dersom det skulle oppstå en diskusjon etter en skade.

Bildene skal være i størrelse 10X15 eller 9X13, og digitalt kamera kan benyttes. Men da SKAL rebesiktelsesmannen føre opp registreringsnummer, dato og sin signatur på baksiden av bildene. Bildene skal være av god kvalitet og fremkalt på genuint fotopapir fra laboratorium eller fargelaser.



Garagebesøk hos Ove Loen på Lierskogen

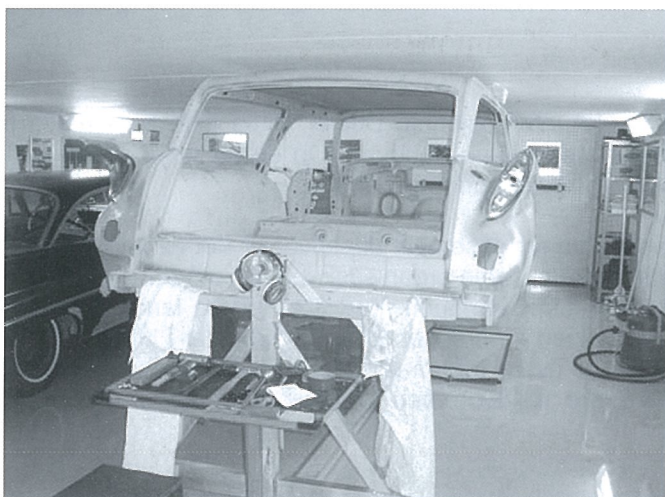
Det er alltid hyggelig å avlegge Ove et besøk for å prate bil. Han er den av mine kamerater som har den største samling av interessante kjøretøyer, og i perioder så skifter samlingen innhold fortere enn været skifter. Dette skiftet har nå stoppet noe opp siden Ove har konvertert til en religion som heter Chrysler.

Han bekjenner seg nå fullt og helt til denne avarten av amerikansk bil.

Ove har tidligere vært overbevist disippel av både Jaguar og Packard, men disse sidesprang er nå historie. Når Ove går i gang med helrestaurering av bil er det en ting som kjennetegner arbeidet og det er grundighet. Han er nå i full gang med å bringe to Chryslere ifra 1960 tilbake til nærmest bedre enn ny stand.

Ove er en av E-bay sine beste kunder og han var tidlig ute med å sikre seg godbiter til sine Chryslere som nå er nærmest umulig å få tak i.

De bilene det er snakk om her er en Chrysler New Yorker Town and Country og en Chrysler 300 F 2d. ht. Chrysler New Yorker`en er en stasjonsvogn som er totalt demontert. Alle karosserideler har vært nedsenket i kjemikaliebad så alt av karosseriplater ser ut som nye. Det er denne bilen som blir restaurert først.



Her er Chrysler karosseriet montert i spesialprodusert jigg for å lette karosseri-jobben.



Litt data: Chrysler`s dyreste bil i 1960. V8 motor med 4-port forgasser 345 Hk. Ny pris: 8.000 \$ 13 kjente eksemplarer i dag.



Den neste Chrysleren som skal restaureres er en 300 F. For de litt kjente med Chrysler sin historie tilhører bilen den kjente "letter series" (F). Dette var sin tids ypperste muskelbil. Produsert i kun 964 stk. hvor ca. 200 stk. er kjent i dag. Prisen i 1960 var ca. 6.800\$, så dette var ingen billig bil. Utseende skiller seg ikke så mye ifra en New Yorker, men det er det tekniske som er spesielt. Motoren har det interessante "Ram Induction" innsugningsystemet som består av to 4-port forgassere, hvor forgasseren som forsyner høyre topplokk er plassert over venstre topplokk og omvendt for venstre topplokk. Dette gir da lange innsugningsmanifolder som igjen gir optimal fylling ved middels turtall. På denne 413 cu.in. motoren gir dette best fylling ved 2.800 o/min. Max ytelse 375 Hk.



Kjøreegenskapene ble betegnet som det beste noen amerikansk standardbil kunne by på i 1960. Dette hadde nok flere årsaker: torsionsfjærer foran (40% stivere enn standard).

Bakfjærer 50% stivere enn standard. 7/8" stabilisatorstag. Økt linjetrykk og forsterkede skifteservoer i Torque Flite aut.gearkassa. Noe av det mest imponerende er akslerasjonen for denne over 2 ton tunge bilen 0 – 100 km/t. 7.5 sek., ved start i Drive. Det eneste som biltesterne ikke var fornøyd med var dårlig bremse-effekt ved varme bremseser.



Tor Stein



Enkel feilsøkning i starterkrets

Alle har vi vel erfart at starteren på bilen vår enten ny eller gammel går for tregt rundt. Dette resulterer i vanskelig start og jo kaldere det er jo verre er det.

Batteriet er den komponenten som får skylda som regel – dårlig batteri. Jeg vil nok tro at det har blitt skiftet ut mange batterier uten at det har vært nødvendig.

Levetiden på et batteri er som regel 4-6 år og på biler som står mye i ro, som våre hobbybiler, vil ikke dette forlenge levetiden. Jeg har også skiftet ut batterier som bare er 2 år og testet batterier som er 12 år som er brukbare.

Uttalelsene til mange gammelbil-eiere er at med 6 volt anlegg kan en ikke regne med noe annet enn trøbbel. Dette er ikke helt riktig etter min mening, men har vi en bil med 6 volt anlegg krever den at alt det elektriske er i topp stand for å fungere godt.

Litt enkel bilelektrisk teori :

På de bilene vi steller med er det jo enten 6 eller 12 volt elektrisk-anlegg.

Eksempel: Vi har en lyspære på 24 watt – dette er effekten (styrken) på pæra.

Om denne pæra sitter i et 6 volt eller 12 volt anlegg skal den lyse like sterkt.

Hvordan er dette teoretisk mulig?

Hvis vi setter disse verdiene inn i effektformelen for elektrisitet blir det:

$$24W = 6\text{volt} \times \text{strøm Ampere} ? = 24:6 = 4 \text{ Ampere}$$

$$24W = 12 \text{ volt} \times \text{strøm Ampere} ? = 24:12 = 2 \text{ Ampere}$$

Vi ser altså at vi må tilføre dobbelt så mye strøm i et 6 volt anlegg som i et 12 volt anlegg. Hva er det så som bestemmer mengden med strøm til pæra i

eksemplet når spenningen og effekten på pæra er gitt ? Jo lederen/ledningen.

Vi trenger teoretisk dobbelt så store ledninger i et 6 volt anlegg som i et 12 volt anlegg for å få pæra til å lyse like sterkt.

Den forbrukeren i bilen som trenger mest strøm er starteren. Dette ser vi jo enkelt ut ifra at det er til den de største ledningene går. I vanlige personbiler blir karosseriet/ramma brukt som den ene lederen og ledning som den andre, noe misvisende betegnet som et en-leder system. Hvis vi har en bil der problemet er treg starter – lavt turtall på motoren ved bruk av starteren – kan dette ha mange årsaker.

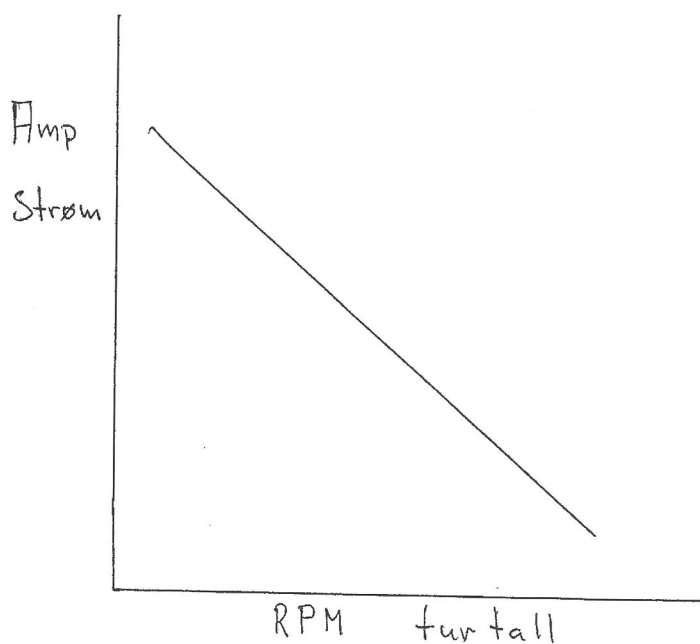
I denne feilsøkningsgjennomgangen forutsetter vi at bilmotoren, starteren og batteriet er i orden. Når det gjelder batteriet er det to egenskaper vi skal være klar over.

Den ene er det som er oppgitt som for eksempel:

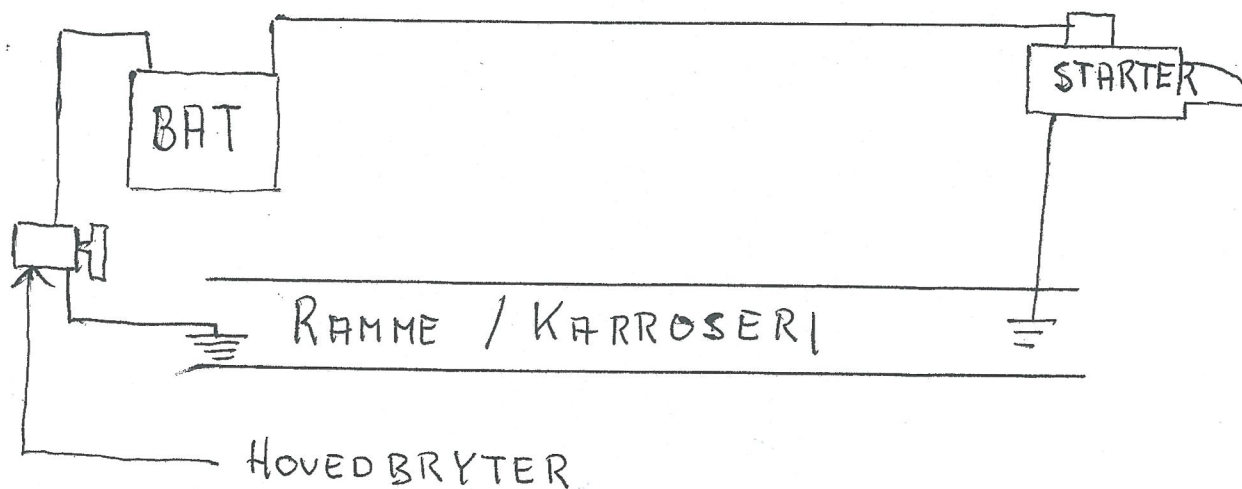
6 volt 50 Amp.timer (Ah) – dette er enkelt forklart at batteriet kan avgi 1 Amp. i 50 timer før spenningen faller under 6 volt.

Den betegnelsen sier ingen ting om hva batteriet klarer å avgi av strøm ved bruk av starteren.





Ut ifra dette diagrammet ser vi at strømmen er størst når starteren begynner å rotere.



Prinsippskisse for oppkobling av starter. Alle forbindelser/koblinger er like viktige, den samme strømmen går over alle forbindelser. Husk jording imellom ramme/karosseri og motor.



Her er det en annen egenskap vi er interessert i, og det er batteriets evne til å avgi mye strøm over kort tid. Ofte betegnet batteriets start-effekt. Start-effekten blir av batteri produsentene oppgitt på forskjellige måter, men bruk alltid batteri med høyest mulig start-effekt. For eksempel 6 volt 50 Ah 350 EAN eller CCA. Normalt strømforbruk ved bruk av starter i 6 volt system er 200 – 400 Ampere.

På min Chevrolet Master 1934 er det oppgitt to mål på strømforbruk:

Ved fritt roterende starter = 75 Ampere

Ved blokkert starter = 525 Ampere

Strømforbruket ved starter-turtall er ca. halvparten av strømforbruket ved blokkert starter ca. 250 Ampere.

Grunnen til at dette med start-effekt er viktig kommer av startmotorens egenskap.

Turtallet til startmotoren er omvendt med strømforbruket. Altså jo saktere startmotoren roterer, jo mer strøm går ut av batteriet. Har vi et batteri med for lav start-effekt klarer ikke batteriet å avgi nok strøm til at starter-turtallet kommer opp i et turtall der starteren forbruker normalt med strøm. Altså et oppladet batteri går fort tomt selv om starteren går sakte rundt. Det som blir helt avgjørende for starter-turtallet på motoren blir ledningenes evne til å "transportere" nok strøm fra batteriet til starteren. Sørg for at alle ledninger i starterkretsen er 50- 70 kv. Alle forbindelser i kretsen må være reine og i orden, så en ikke taper lede-evnen. De fleste av oss har nå montert hoved-bryter og dette er også en komponent som krever god lede-evne. Hoved-brytere har ofte oppgitt max. strøm over kort tid og kontinuerlig strøm over lenger tid.

Tilslutt har jeg tatt med en sammenligningstabell over kvadrat på ledninger oppgitt på metrisk og "customary gage" (amerikansk) vis. Bra å ha hvis en feilsøker i et koblingskjema til amerikansk bil.

Metrisk	-	GA
0,5		20
0,8		18
1,0		16
2,0		14
3,0		12
5,0		10
8,0		8
13,0		6
19,0		4

Tor Stein





Mathis 1927



Bugatti 1927 Modell 37 A

Hvilken slakter kjørte Mathis i klubben? Alternativ 1: Arnt Ivar Lund
 Alternativ 2 : Stian Olsen, Alternativ 3 Finn Torgersen
 Riktig svar belønnes med en pose twist.



Som vanlig en mengde fine sykler



Monark 50 ccm, i racing utgave.



Fint engelsk besøk Brian Jolliffe med Cooper Bobtail fra 1956, bak på venstre bilde skimtes Rolf Nystrøms Ford 4300 ccm, bedre kjent som Greger Strøms Snøhvit her i landet.
 Jimmy Clark



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

Norsk Motorveteran koster kun kr. 420,- pr år!

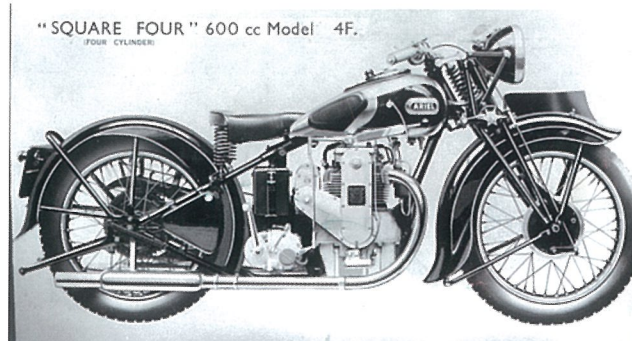
**NORSK MOTOR
VETERAN**

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå!

Eller send oss en mail: norskmo@online.no

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



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**
er: Svein Erik Finnerud
Tlf. 32 78 39 83
E.mail: sefinner@online.no

Send inn stoff før 15.05. 2007

