

# MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - MARS 2014 - 43. ÄRGANG



Medlemsblad for  
Motorhistorisk klubb - Drammen

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

## Rød Mix med Lett Blanding denne gangen fra Rockerbox-mesterskapet på Burud.



Erik konsentrert før start, men får en finger fra en hemmelig beundrer.



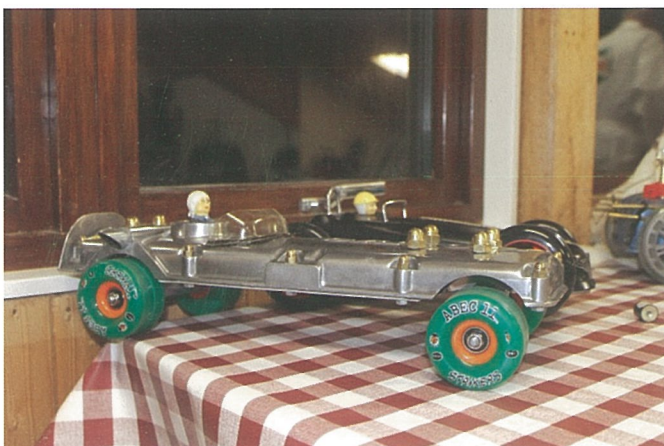
De fleste gutta som driver med racing, har pene damer



Erik og Garry Glitter diskuterer kveldens første heat



Garry Glitter klar for første heat med sin Rockerbox





# 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: [post@mhkd.no](mailto:post@mhkd.no) Hjemmeside: [www.mhkd.no](http://www.mhkd.no)

## I STYRET:

### Formann:

Jan Roger Sand Olsen  
Møllenhofveien 15, 3055 Krokstadelva  
Tlf. 32 87 85 76 - 905 19 083  
[jarsan@online.no](mailto:jarsan@online.no)

### Nestformann:

Arnt Ivar Lund  
Sparavollen 105, 3021 Drammen  
Tlf. 32 83 98 65 - 934 18 559  
[arllund@online.no](mailto:arllund@online.no)

### Sekretær:

Svein Hansen  
Bergliveien 15, 3023 Drammen  
Tlf. 32 82 05 90 - 908 41 240  
[sv-han3@online.no](mailto:sv-han3@online.no)

### Kasserer:

Stian Olsen  
Møllenhofveien 21B, 3055 Krokstadelva  
Tlf. 952 37 272  
[stian.olsen@ebnett.no](mailto:stian.olsen@ebnett.no)

### Styremedlem I:

Steinar Ludvigsen  
Blåveisbakken 33, 3050 Mjøndalen  
Tlf. 995 86 493  
[steinarludvigsen@msn.com](mailto:steinarludvigsen@msn.com)

### Styremedlem II:

Tor Stein Hella  
Ringveien 37B, 1386 Asker  
Tlf 66 79 01 34  
[t-s-hell@online.no](mailto:t-s-hell@online.no)

### Varamann:

Lars Erling Livrud  
Jonas Lies Vei 53, 3022 Drammen  
Tlf. 404 77 912  
[lars@fresvik.no](mailto:lars@fresvik.no)

### Forsidebildet:

*Rockerbox - mesterskapet på Burud*

### Redaktør for dette nummer har vært:

Per Langøy og Kjell Ødegård

## UTVALG:

### Teknisk/forsikringskomite:

Erik Holde (formann)..... 959 20 158  
Tor-Stein Hella.....66 79 01 34

### Løpskomite:

Alf Bjørnstad  
Ole Bjarne Mosland.....416 98 317  
Thormod Bjørnetun.....905 10 962

### Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98  
Tore Fridheim 958 73 529

### Revisor:

Kjell Ødegård 98288715

### Materialforvalter:

Svein Hansen.....908 41 240

### Valgkomite:

Jonny Hornbøll Olsen.....907 23 902  
Geir Åge Lia.....480 77 572

### Burudkomite:

**(utvidelse/ny sammensetning kommer)**  
Steinar Ludvigsen.....995 86 493  
Svein Hansen.....908 41 240  
Odd Runar Holm.....992 51 011  
Tom Laugerud.....917 00 083  
Arnt Ivar Lund.....934 18 559

### Museumskomite:

Kjell Thon.....901 66 954  
Ole Nybø.....930 31 736  
Svein Erik Finnerud.....928 33 117

### Kiosk:

Cecile Larsen, Bjørn Sønju, Lars E Livrud

### Bladdistribusjon:

Jon Aase, Kåre Johnsen, Lars Aspedokken

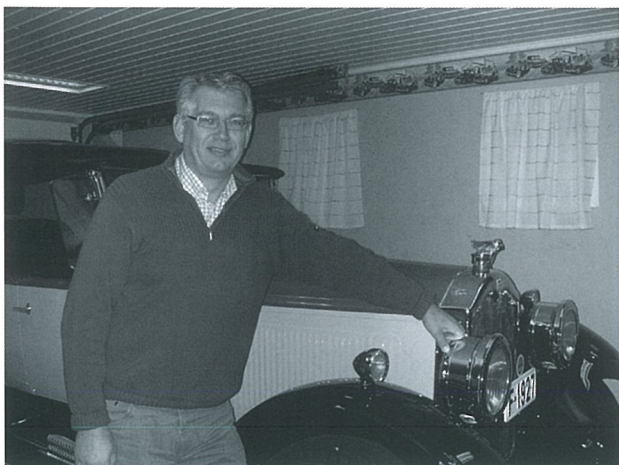
### Redaktører i 2014 er:

Mars: Kjell Ødegård/Per Langøy  
Juni: Svein Erik Finnerud  
September: Torbjørn Formo/Terje Finnerud  
Desember: S.E. Finnerud / K. Thon

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.



## Formannen har ordet:



Dagene har blitt lengre og lysere. Vi går raskt mot vår og en ny sesong på Burud nærmer seg.

Vi kommer til å ha mange arrangement i år også, men det viktigste blir dagnaden 24. og 25. mai. Det har meldt seg en del personer allerede og det er flott, men jeg ønsker faktisk å sitere vår konge i hans nyttårstale: "Jeg blir bekymret når noen tror de bare kan nyte godene uten selv å bidra". Det er som jeg skulle sagt det selv. Tenk på dette dere som

ikke har meldt dere på ennå.

Vi trenger noen salonger til det nye rommet vårt. Har dere, eller vet dere om noen som har en salong til overs, vennligst ta kontakt. Det må være noe som ser sånn noenlunde greit ut.

Rommet er ferdig, bare bord og stoler mangler. Det ble skikkelig fint. Varmepumpe er også installert.

Det er hyggelig at ungdomsgruppa jobber og at Opelen stadig blir mer og mer i orden. Jammen har ikke Asle fått sponset lakk og. Hvorfor blir jeg ikke overrasket mon tro?

Det er fremdeles tid til å gjøre det dere hadde planlagt å gjøre med de gamle kjøretøyene i vinter, men ikke drøy lenge. Det er snart vår.

Jan Roger



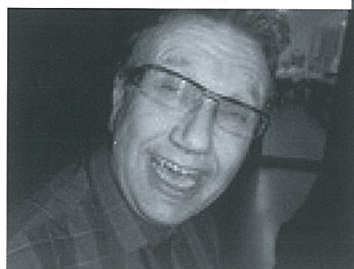
Bildet viser vår egen Per Langøy (med caps) på Burud i mai 1937, ikke 1936 som skrevet i siste nummer.



## Vi skal ha Norges Største dugnad, meld deg på Tlf 98 22 02 66 eller [asle.wang@mhkd.no](mailto:asle.wang@mhkd.no)



Vi skal ha østlandets og hele Norges største dugnad **24. og 25. mai 2014**. 100 mennesker i arbeidstøy skal vi minimum ha innenfor porten både lørdag og søndag. Vi har vært heldige og fått kjøpe 2500kvm nye takplater til en fjerdedels pris. Derfor setter vi igang med det absolutt nødvendige arbeidet det er å bytte tak på hallene. Det vi fryktet ville koste langt over en million kroner skal vi klare for under 200.000,- Men det betinger at medlemmene kjenner sin besøkelsestid og stiller opp. Og det er vi helt sikre på at dere gjør. Vi har hatt en stor dugnad tidligere. Den skal drukne i skyggen av det vi planlegger nå. Når publikum og kommunens representanter kommer til åpen dag 2014 vil de bli møttav et helt strøket Burud



## NORGESLØPET 2014, 25-27 JULI I BERGEN

Bergen Veteranvognklubb ønsker velkommen til Norgesløpet i Bergen helga 25 -27 juli. Mer Informasjon finner du på [www.norgeslopet.com](http://www.norgeslopet.com).

I forbindelse med Norgesløpet, planlegger Tor Stein Hella og Bjørn Lund en felles tur til og hjem fra Bergen.

Foreløpig ruteplanlegger er som følger:

Avreise fra Drammen 22 juli : Drammen - Kongsberg - Nummedal - Geilo (overnatting ?) - Hardangerfjordvegen - Norheimsund - Hardangervegen - Bergen.

Hjemreise fra Bergen 28 juli : Bergen - Eikelandsosen - Rosendal - Skånevik - Røldal (overnatting ?) - Notodden - Kongsberg - Drammen.

Mer informasjon kan du få hos Tor Stein [t-s-hell@online.no](mailto:t-s-hell@online.no)

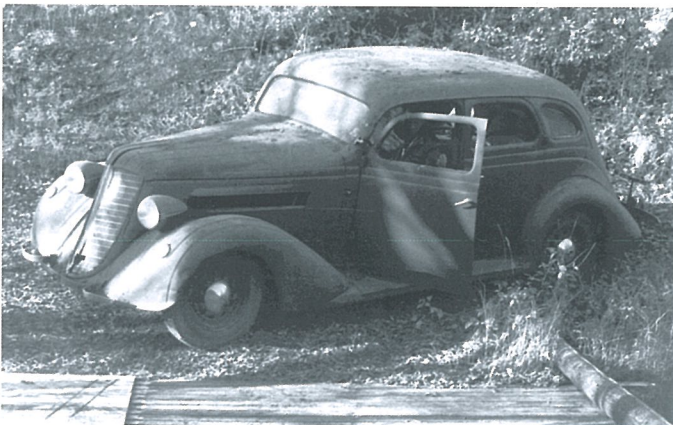


Glade gutter på tur aldri sur

## En liten hyllest til Gustav og Lillemor (RIP)



Allerede til det første "Drammensløpet" i 1974 fikk klubben i gave den flotte vandrepokalen fra innehaverne av Rundtom Kafeteria, Gustav og Lillemor Wilhelmsen. Den store graverte suppeterrinen i sølvplett kunne vinnes til odel og eie av den som først hadde tre seire i det årvisse Drammensløpet. Det skulle bli en av klubbens stiftere Tore Ødegaard, som med sine seire i 1977, i 1982 og i 1984 velfortjent fikk vandrepremien til odel og eie.



Det kanskje ikke alle visste var at også Gustav hadde skaffet seg gammelbil. En 1935 Nash Ambassador, som ble funnet på en låve i Lommedalen i Bærum. Med god hjelp av Roar Sørensen og Runar Sandvold med sin lastebil ble Nash'en fraktet til Gustavs garasje i Drammen. Dessverre rakk han aldri å få bilen på veien.

Red takker Øivind Langeland for tekst og Bilder (MHK sin legendariske redaktør)



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i  
**Motorhistorikeren?**

Ta kontakt med:

**Geir Åge Lia**

Telefon 480 77 572

**Priser for hele året 2011**

Helside Kr 2700,-

Halvside Kr 1800,-

Kvartside Kr 900,-

Åttendelsside Kr 450,-

Annonseintrykk pr utgivelse etter avtale

Trykt i svart/hvitt.

Roger "Kleggen" Hansen  
Cooper F3 T76



## Rabattavtaler

**Brems & Clutchservice:** 20% på alle lagervarer

**Bilextra Åssiden:** Etter avtale

**Haraldsen Farvehandel:** 15% på lakk, 10% på andre varer

**Mekonomen:** 20%

**Torshov rekvisita:** 10%

**Autoutstyr:** 20% på alle varer. Ta kontakt med Bjørn Sønju på tlf 959 42 141 før dere handler.

**Statoil olje:** Gunstige priser på lagerførte varer. Ta kontakt med Bjørn Sønju på tlf 959 42 141.

Understellsbehandling : 20% på bruksbil og gunstige priser på gammelbil hos Bjørn Sønju på tlf 959 42 141.

## Motorhistorisk Klubb – Drammen

- Ett års medlemskap i klubben koster kr 300,- pr. år
- Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august.
- Møtene holdes i Åssiden kirke kl 19.00
- 4 årlige nummer av medlemsbladet Motorhistorikeren.
- 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



GRASROTANDELEN <sup>ES</sup>

## MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN

Organisasjonsnummer: 986885919



32774986885919

**Vil du gi din støtte til MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN?**

Grasrotandelen er en ordning fra Norsk Tipping, hvor du som registrert spiller kan velge ett lag eller én forening som du ønsker å støtte - din Grasrotmottaker. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN!

Tenk deg at du kan spille favorittspillene dine - Lotto, Tipping og Joker for eksempel - og samtidig gi noe mer til det laget eller den foreningen du selv ønsker å støtte. Dette er nå mulig via Grasrotandelen. Ved spill hos Norsk Tipping vil 5 % av innsatsen gå direkte til ditt lag eller forening (gjelder ikke Extra og Flax). Merk at Grasrotandelen ikke på noen måte går ut over innsatsen eller premien din - du blir ikke belastet noe for å være grasrotgiver. Du trenger Norsk Tipping Spillerkort for å knytte deg til Grasrotandelen. Spillerkort får du kjøpt hos kommisjonær, eller du kan bestille det på [www.norsk-tipping.no](http://www.norsk-tipping.no).

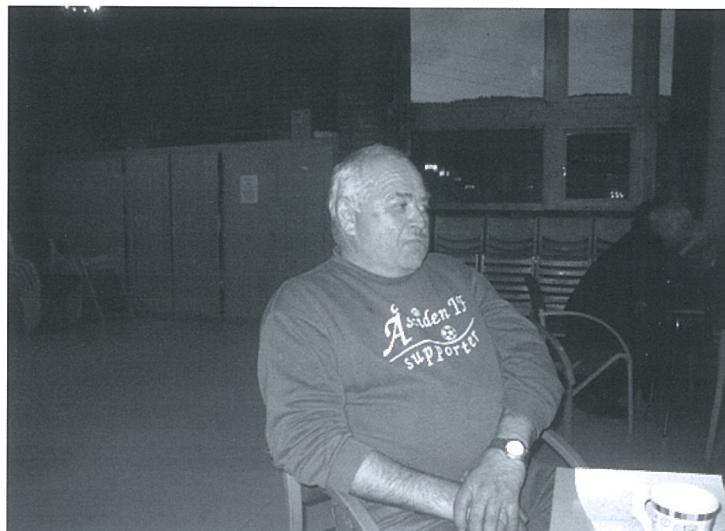
Vi oppfordrer deg til å knytte deg til ordningen allerede i dag, og du gjør det på en av følgende måter:

1. Hos Kommisjonær: Ta med deg strekkoden og ditt spillerkort til en av Norsk Tippings mange kommisjonærer.
2. SMS: GRASROTANDELEN 986885919 til 2020 (tjenesten er gratis).
3. Internett: [grasrotandelen.no](http://grasrotandelen.no) eller [norsk-tipping.no](http://norsk-tipping.no).
4. Norsk Tipping Mobilspill.

Mer informasjon finnes på [www.grasrotandelen.no](http://www.grasrotandelen.no). Her vil du også kunne følge med på hvor mye Grasrotandelene genererer for de enkelte Grasrotmottakerne.

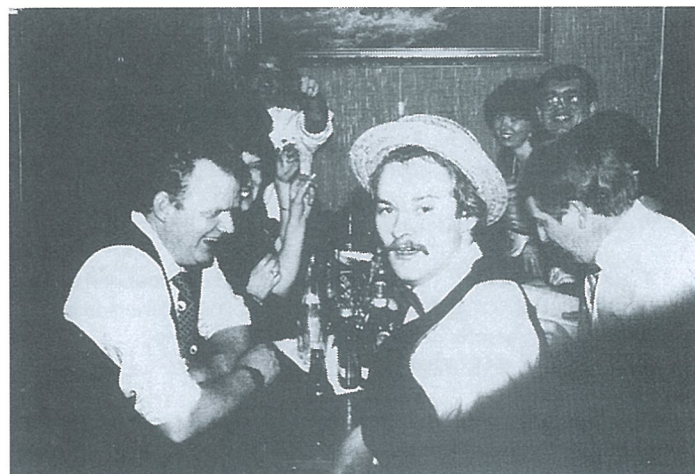
Takk for at du støtter oss via Grasrotandelen!

Tore ville  
gjærne ha et bilde  
av seg selv i  
avisen



## NOSTALGISIDEN

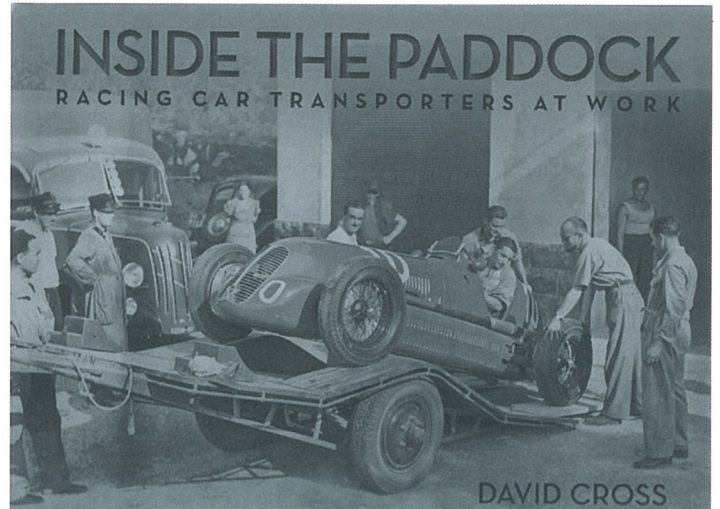
Nostalgisiden denne gang tar oss tilbake til årsfesten 1984, muligens kjenner noen seg igjen. (RIP)



## Lancia Esatau P Transporter

### En liten fristelse for racing car transporters entusiaster

Redaktøren har som før sagt, fått en ny spesiell interesse, noe sær vil kanskje noen si. Høsten 2011 ble det utgitt en bok som heter Inside the Paddock, Racing Car Transporters at work, forfattere er David Cross og Bjørn Kjer. Så langt redaktøren vet, er dette første gang det utgis en bok om dette temaet.



Denne gangen tar vi en en nærmere kikk på Lancia`s spesialbygde Transporter for deres Racing Cars. Den hadde en V10 diesel motor på 8,2 liter, marsfarten var på 55mph. Garavini of Turin bygget karosseriet. Den kunne frakte 4 biler samt 6 personer, i tillegg til reservedeler. En hydraulisk lem løftet bilen opp på andre dekk. Fargen på karosseriet var blå og kremgul.

Vakrere kan det vel ikke bli.

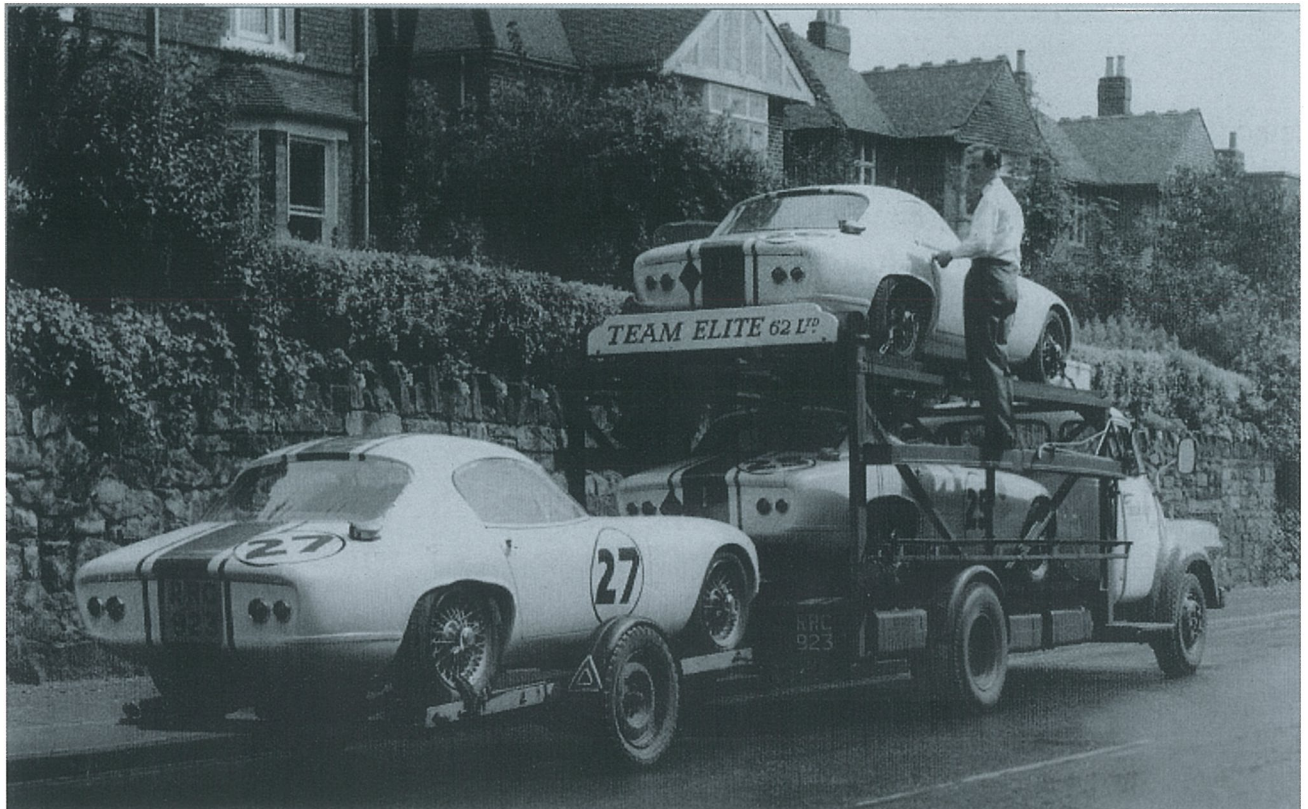


## En liten fristelse for racing car transporters entusiaster.

### TEAM ELITE

Som vi ser av bildet nedenfor, var ikke alle Race Cars Transporters like lukseriøse. Grunnen til at dette teamet het Team Elite, var at Lotus Cars selv var opptatt med sitt eget Formel 1 team samt Formula Junior Team.

Team Elite var derfor et team utenfor fabrikken som fikk i oppgave å drifte 3 biler til Le Mans 24 timers løp i årene 1959 til 1964. Bilene ble fraktet rundt i Europa med en Bedford 1955 modell type A. Den hadde en bil på hvert dekk på planet samt en tredje på henger. Motoren på Bedforden var i de fleste tilfeller en 83 hesters 6 sylinder dieselmotor.



På bildet ser vi Team Elite's team manager John Tornburn tar den siste sjekk av bilenes strapping før avreisen til Le Mans i 1962.

## NORMANN BILVERKSTED AS

- EU-kontroll • Service • AC service
- Reparasjoner • Støtdempere • Clutch
- Bremseser • Bilutleie



*Vi utfører service og reparasjoner etter bilprodusentenes krav og bruker reservedeler med originalkvalitet.*

Alle bilmerker - alle årsmodeller  
Ing. Rybergsgt 99, Drammen  
verksted@normannbilverksted.no  
Tel: 32 82 18 01



*Velkommen til oss!*

Sjekk Punkt  
BILVERKSTED



GLASSMESTER



# Christoffersen

www.christoffersen.no

Kniveveien 29, 3036 DRAMMEN

Tlf : 32 86 00 00

Fax: 32 86 00 01

## Bremse- og Clutchservice



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

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

## DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg

Små annonser –

Små priser

## bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen  
Tlf. 32 25 44 30



## Knut Nævra Spyleservice

3300 HOKKSUND

- kan hjelpe deg med:
- Oppspyling av rør og stikkledninger
  - Reingjøring av soilrør
  - Høytrykksvasking/spyling med varmt vann, eks. groing på båt/høstreingjøring
  - Fjerning av graffiti/påføring av antigraffiti
  - Spyling og impregnering av takstein
  - Spyling av fasader
  - TV-inspeksjon av rør
  - Utleie av store og små vannpumper med egen bensinmotor

TA KONTAKT!

Tlf. 95 22 13 19

Mange års erfaring i Eiker Septikservice



## 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



## Kjøretur med gammelbil i Danmark.



Det er deilig å være norsk i Danmark heter det i reklamen. Det er også veldig fint å kjøre gammelbil i Danmark. Ikke mange bakker som gir varm motor, nei.

En annen ting er at danskene har et fantastisk fint veinett for oss som ønsker å kjøre med lave hastigheter. Dermed får vi muligheten til å få med oss omgivelsene samtidig som vi kjører. Det er sågar opprettet veistrekninger som innbyr til sakte fart og fine opplevelser. Disse veiene kalles margueritt ruter (etter blomsten marguerit) og er merket med egne skilter med marguerit-blomsten. På kartet er de merket med grønn strek (eller prikker).



To år på rad har madammen og jeg tatt en langhelg på nord-Jylland langs disse flotte veiene.

Enkleste måten å komme seg til Jylland er for eks. å ta fergen eller hurtigbåten fra Larvik.

Vi tok hurtigbåten som går om morgenen. Etter ca. 3 timer var vi i havn i Hirtshals.

Vel i land var det bare å se etter skiltene for margueritrutene. God merking gjorde at vi fort var på rett vei.

Jeg vil imidlertid anbefale å planlegge hvor du ønsker å kjøre før avreise. Få tak i et kart over nord-Jylland. Der vil du se de grønne strekene (eller prikker) som indikerer margueritveiene. På nettet

finner du også kart som f. eks. Google Earth, som har bilder lagt ut av folk som har "vært der før".

Gi deg god tid. Du ender nok opp med en gjennomsnitt hastighet på 30-40 km/t. Ikke vær redd for å ta ukjente veier. Det er ofte da du får de flotteste opplevelsene.

Jeg ville valgt å la GPS'n ligge i bagasjen. Bruk de gammeldagse kartene. Da kan du lett få med deg hva som ligger i det området du kjører. Vi havnet bl.a. på Gjern Bilmuseum fordi vi så det markert på kartet. GPS'n ville nok bare anvist oss forbi.



Når det gjelder overnatting, så har nord-Jylland en rekke flotte kroer. Jeg vil anbefale å velge overnatting før reisen starter og å bestille plass slik at du unngår bomturer. Alle kroene vil jeg beskrive som gode overnattingssteder. Noen bedre enn andre, men du får et greit rom og god mat for ikke mange kronene, dersom du er utenom høysesongen.



Svstrup Kro

De siste årene har en del kroer begynt å tilby såkalte "gourmetopphold". Det betyr at du bestiller et opphold som i tillegg til overnatting også inkluderer ettermiddags kaffe med tilbehør, et bedre aftensmåltid (ofte 5-6 retter med tilhørende vin) og frokost dagen etter. Hver kro har sin spesialitet. Vi har vært innom flere og opplevd alt fra tradisjonell dansk mat til mer internasjonale retter. Alt meget velsmakende og i hyggelige omgivelser. Etter en sen frokost er det så videre til neste kro via de flotte marguerit veiene.



Vi kjørte Djursland rundt i løpet av nesten en hel dag med mange stopp bl.a. i Ebeltoft. Den samme turen kan du ta på en time eller to med vanlig kjøremønster.

"Ta det rolig", må være det viktigste jeg kan anbefale. Ellers kjører du ofte rett forbi de fine stedene. Vi kjørte fra Randers mot Grenå og valgte en rute som så ut til å ende ved en brygge i et våtmarksområde.



Vi regnet med å måtte snu, for så å finne en annen vei videre, men så hørte vi en båt startet på den andre siden an bukten. Fergemannen hadde sett oss og kom over for å ta oss med. Ikke store saken av en ferge. Den hadde plass til to-tre biler. Vi var alene, så det var ikke problem med plassen og vi fikk oss en hyggelig prat med fergemannen. Etter ca. 10 min. var vi vel over og på vei videre. Enda en hyggelig opplevelse. Det er slike ting som gjør hele turen så hyggelig.

Vi hadde håpet på å kunne kjøre med taket nede hele turen, men været i Danmark er like skiftende om våren som i Norge. Det ble mange stopp for å få på taket når regnet truet. Turen hjem går på søndag ettermiddag med samme ferge/hurtigbåt strekning.

Jeg vet at det tidligere ble arrangert flere turer til vår venneklubb på nord-Jylland hvor våre medlemmer var med på et lokalt løp. Dessverre ser det ut til at kontakten med klubben nå er lik null. Det hadde vært hyggelig om vi igjen kunne tatt opp kontakten og fått til en tur.

Oppfordringen sendes med dette til styret.



**Hyggelig fergetur.**

## GOODWOOD REVIVAL 2013

Per Langøy og undertegnede bestemte tidlig i 2013 at vi igjen skulle ta oss en tur til Goodwood Revival, vi var dersom de fleste vet første gang i 2011.

Arrangementet i 2011 ble en fantastisk opplevelse som overgikk alle forventinger og drømmer, derfor var det to spente karer som reiste over i september 2013.

Skulle dette bli like bra som 2011, jeg kan vel slå fast med en gang at det ble det, det enest jeg kan peke på er at vi gjerne skulle hatt litt bedre vær.

Det var mange nordmenn på Goodwood 2013, til og med norsk registrerte sportsbiler samt en gammel norsk registrert buss som huset flere medlemmer av Norsk DKW Klubb. Norsk deltager i selve løpet var nær sagt som vanlig Arne Berg, en mann med gode kontakter i det engelske historisk racing miljøet.

Denne gangen fløy vi fra Torp til Gatwick, deretter tok vi toget ned til Brighton.

Hotellet vi skulle bo på lå kun 5 minutter unna togstasjonen.

Fra Brighton tok vi toget til Chichester, og fra togstasjonen i Chichester tok vi veteranbuss opp til Goodwood.

Denne måten å reise på til og fra Goodwood fungerte meget bra, og kan anbefalles som en god reisemåte for alle som ønsker å ta seg en tur til Goodwood.

Når vi kom til hotellet på torsdagskvelden, tok vi en rask tur på opp på rommet for å sette fra oss bagasjen, deretter en rask tur ned i baren for å ta kald øl og planlegge fredagen.

Stor var overskaskelsen da vi oppdaget Steinbergs store sønn og mangeårig medlem av Motorhistorisk Klubb Drammen, Helge Vidar Skistad allerede var på plass i baren.

Helge Vidar hadde fått en tur i gave av OTB Sveiseverksted i og med at han hadde vært ansatt i firma 25 år. Bedre jubileumsgave kunne ikke Helge Vidar ha fått.



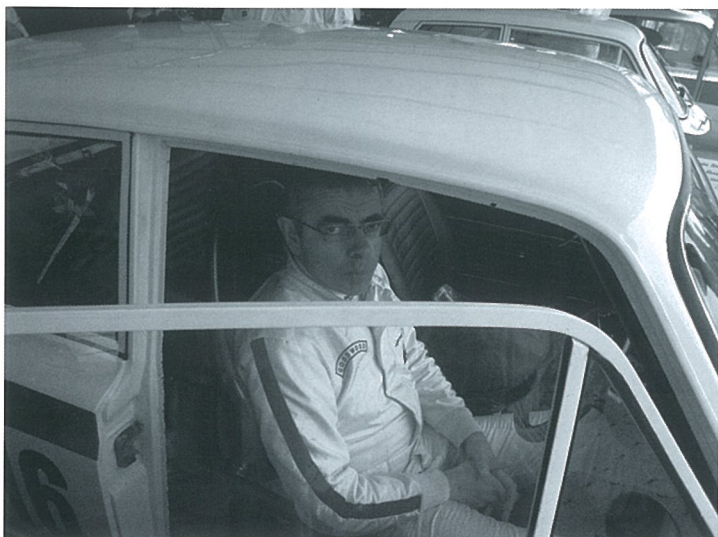
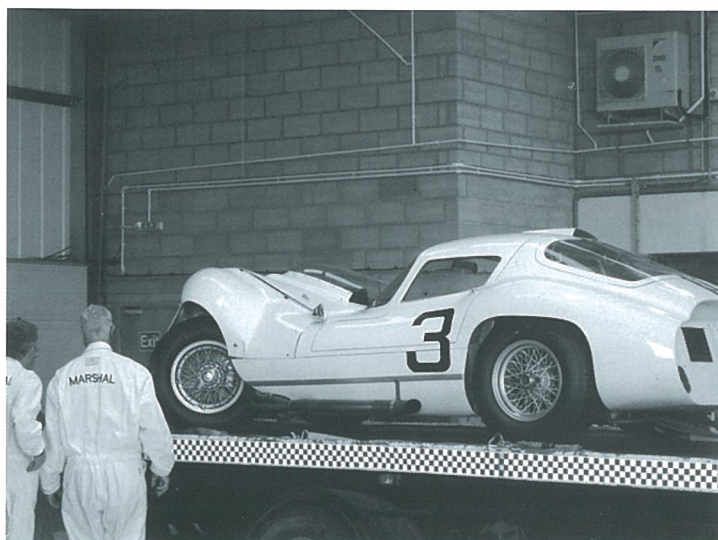
Helge Vidar og gutta fra OTB Sveiseverksted



## GOODWOOD REVIVAL 2013

Fredagen sto vi opp kl. 07.15, været var overskyet og temperaturen lå på ca. 10 grader, men heldigvis ikke noe regn. Etter et raskt morgenstell inkludert en god engelsk frokost, tok vi beina fatt for å rekke 08.30 toget fra Brighton til Chichester. Fra togstasjonen i Chichester tok vi som før nevnt Veteran Buss opp til selve banen. Dette fungerte meget bra, bussen hadde anledning til å kjøre noen avstengte bakveier samt veien inn mot Goodwood House og ned på banen. Jeg skal ikke legge skjul på at det er lange bilkøer inn til Goodwood de dagene arrangementet varer, men jeg vil også legge til at det er mye fint å se i rekken av biler. Fredagen er satt av til fri trening, nytt av året var at det skulle kjøres et race fredag kveld. Race 1- Freddy March Memorial Trophy 90 min. Her skulle man prøve å gjenskape noe av stemningen og atmosfæren fra Goodwood Nine hour race som ble arrangert på 50 og 60 tallet. Racet startet kl. 18.15 for å kunne kjøres inn i skumringen for å få den rette atmosfæren.

Etter en times kjøring, kom det et forferdelig regnvær og løpet måtte rød flagges på grund av dårlig sikt, sikkerheten må komme først uansett. Vi snakker her om biler av typen 1953 Aston Martin, 1952 Jaguar C-Type, 1953 Maserati A6GCS osv.osv.



## **RA Metallock**

Metallock Norge reparerer sprekker i støpejern ved hjelp av Metalocking, 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](http://www.metallock.no) - din reparasjonspartner!

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

Nordens mest solgte motorbehandling.

**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

## *Bilservice*

*Kjell Andreassen*



ALT I BILREPARASJON  
OG EØS KONTROLLER



3053 STEINBERG • TLF: 32 87 76 88 • FAX 32 27 31 07



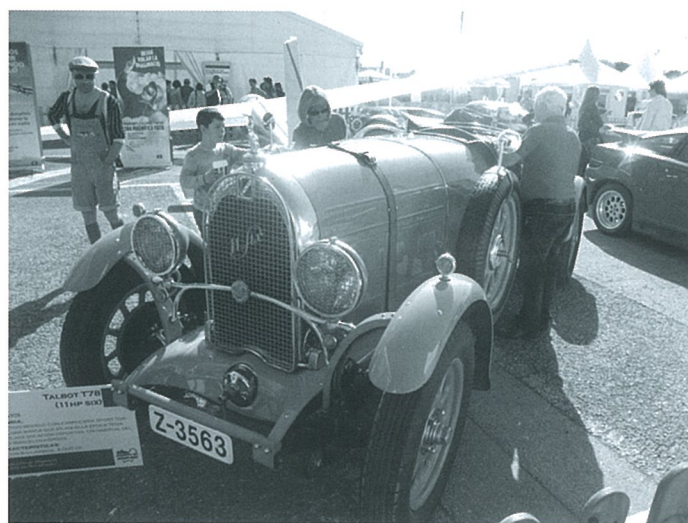
## CATALUNYA CLASSIC REVIVAL 12-14 APRIL 2013

### ESPIRITU DE MONTJUIC, MASTERS BARCELONA FESTIVAL

Denne gangen prøvde May Britt og undertegnede noe nytt, nemlig å kombinere Historisk Racing arrangement med storby ferie.

Det naturlige var da å ta utgangspunkt i Masters Barcelona Festival i begynnelsen av april. Dette er starten for Historisk racing sesongen i Europa. Arrangementet foregår på Circuito de Cataluna, for informasjon for spesielt interesserte er dette banen hvor Spanias Grand Prix i Formel 1 også blir arrangert. Banen ligger ca 35 km nord for Barcelona sentrum. Grunnen til at hele arrangementet heter in The Spirit Of Montjuic, er at frem til begynnelsen av 1970 tallet ble Spanias Gran Prix arrangert inne i Montjuic, som er en bydel i Barcelona sentrum. Denne racing banen kunne minne litt om banen i Monaco. Dette skjedde flere alvorlige ulykker på banen inne i Montjuic, derfor ble F1 flyttet til sør i Spania nærmere bestemt Jerez Banen , før hele arrangementet ble flyttet tilbake til Barcelona når den nye Circuito de Cataluna var klar midt på 90 tallet , men det er en annen historie.

Catalunya Classic Revival består ikke bare av historisk racing, men også av veteranbilløp, marked, veteranbilutstilling, delesalg osv.

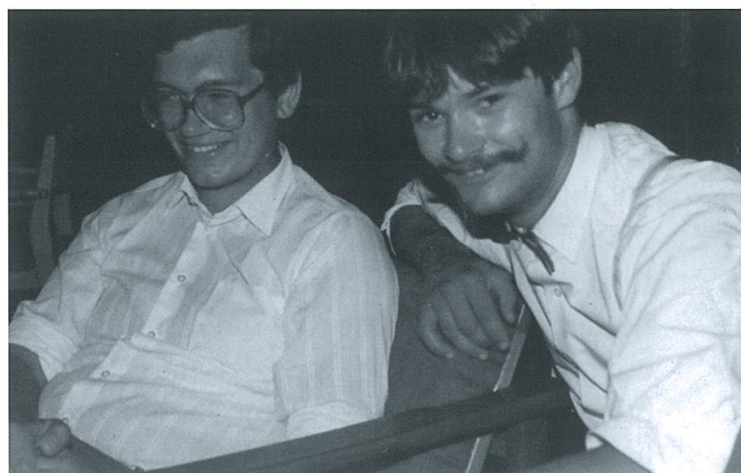




## Pølse og Brød



Tore H Bratlie, født 28.04.43 i Gjøvik. 12 NM-titler i Bakkeløp, grusbane og Isbane. Det er vel perioden han kjørte Fiat 850 vi i puberteten på slutten av 60 tallet husker best.



To scharmører i Motorhistorisk Klubb Drammen

Oddleif Kvålsett gjør seg klar til Drammensløpet 1975. Rockerne som skimtes bak Oddleif er medlemmer av Gruppen Ten Years After, Kai Martinsen og Per Gran Henriksen



### Red's anmerkning

Som sikkert mange av dere husker sto denne artikkelen fra Vidar på trykk også i Motorhistorikeren for Mars 2013, av forskjellige årsaker ble artikkelen gjengitt på en forholdsvis usammenhengende og tildels rotete måte.

Red. har derfor tillatt seg å trykke hele artikkelen på nytt.

### Jomfruturen.

Hei jeg er et medlem som har vært med i klubben siden 2007. Jeg har to biler, en 64 modell Mercedes 220S og en 55 modell VW boble kabriolet. Jeg er meget aktiv i VW miljøet og er formann i Veteran VW klubben. Men i tillegg til VW har jeg alltid hatt sansen for Mercedes. Det er noe spesielt med de bilene. Presisjon, passform, tysk grundighet gjør at dette er ingeniør kunst på sitt beste. Hvorfor jeg har akkurat denne typen skyldes vel at jeg engang i tiden hadde en 65 mod 200 diesel mens jeg gikk på skolen på åttitallet. Noen år senere ønsket jeg å skaffe meg en slik bil som veteranbil men da som 220S som er vesentlig mer komfortabel. Derfor fortalte jeg folk i Mercedes klubben at jeg jaktet på en slik bil, og sommeren 94 ga Bjarne Koren beskjed om at han skulle selge en 220S han kun hadde hatt en kort periode. Bilen var den tidligere direktør bilen til Hotel Bristol i Oslo og så ut til å være i hyggelig stand. Av utstyr hadde den Soltak og Becker Mexico radio. Interiøret var i trivelig originalstand med elfenbens farget ratt, men det var selvfølgelig også noe rust på denne bilen. Vi brukte den sommeren 94 og 95 og i 1996 ble det bestemt å plukke ned bilen for hel renovering. Bilen ble plukket helt ned og Per Taraldsen stod for oppgave å bygge karosseriet opp igjen. Som vanlig finner en mye mer rust en planlagt, så karosseriet ble plassert i jigg for W111 bil og følgende deler ble skiftet: Bakplate, bagasjeromsgulv, innerskjermer bak, innerskjermer foran og frontbjelke. Alle deler ble kjøpt nye fra Mercedes i Tyskland. På denne tiden var disse delene forholdsvis rimelige. Året etter mangedoblet MB prisene.



Understellet ble rensset for all gammel tectyl og behandlet på nytt med karrosserikitt og lakkert. Bilen ble også lakkert i motorrom, bagasjerom og utvendig. Bjarne Koren stod for overhaling av bakaksel og forstilling. Deretter havnet bilen i min garasje og ble stående av grunner som selvstendig næringsdrivende, renovering av hus og familie med små barn. Jeg oppdaget også at etter 2 år begynte lakken å boble så den hadde nok ikke vært 100% tørr når den ble lakkert. Dermed mistet jeg litt motet på hele bilen og lot den bare stå. Der stod den helt frem til 2008. Da hadde jeg fått bygget meg romslig isolert garasje og gnisten var tilbake. Men det å ta igjen det som nå var et bæreposeprosjekt er ikke enkelt. Jeg fant fort ut at en delebil ville være nyttig både for å se hvordan ting skal være skrudd sammen, og ikke minst tilgang til alle småting en gjerne ikke finner igjen. Så en tilsvarende delebil ble innkjøpt og plassert på lager. Etter et år med pusling i garasjen innså jeg at dette blir jeg aldri ferdig med på egenhånd og trenger hjelp. Alternativer blir vurdert og jeg finner et verksted i Polen som kan hjelpe meg. Classic Motors utenfor Warszawa. Disse virket seriøse og hadde gjennomført flere gode prosjekter. Jeg sjekket referanser på dem og sendte bilen sammen med noen paller med deler på trailer til Polen. Frakt til Polen er meget rimelig da det går masse tomme trailere den veien.

Prosessene i Polen tar mye lenger tid enn planlagt. Noe av det skyldtes nok at hele tiden ble andre biler prioritert foran min. Jeg purret dem mange ganger på fremdrift, uten at det hjalp så mye. Det gledelige oppi det hele var at kvaliteten på arbeidet stort sett var bra og de var nøye på å bruke original deler. Derfor ga jeg opp å mase med tanke på at restaureringen hadde jo startet i 96, så om den ble ferdig i år eller til neste år var jo ikke så nøye. Høsten 2011 var bilen igjen ferdig lakkert, nå tofarget, og monteringen var nesten ferdig. Motor med forgassere var overhaldt og jeg kunne virkelig se frem til at sommeren 2012 skulle jeg igjen kjøre 220S med reg nr 21 02 80 som bilen har hatt siden den kom til Norge i 1967. I desember 2011 får jeg en mail fra Classic motor som sier at bilen må ut av Polen innen 10 januar hvis ikke må bilen importeres til Polen. De mente da at det ikke ville være noe problem å bli ferdige til det, men med tidligere erfaring på fremdrift forstod jeg at dette ikke ville gå. Så den 15 januar henter jeg en 90% ferdig bil på Drammen havn og frakter den hjem på henger. I de kommende måneder blir alle kvelder brukt til å få bilen ferdig. Det er en del gjenstående ting som må ferdigstilles, og siden jeg er den første som prøvekjører bilen er det alltid justeringer som må gjøres. Men nå er prosjektet overkommelig, slik at jeg klarer resten selv med litt hjelp fra nabo Roy Engkvist. Den 23 april er bilen klar og blir EU kontrollert hos BOS i Lier uten anmerkninger. De justerer også hjulstilling på bilen. Dette var godt å få gjort da all prøvekjøring som ble gjort før dette, hang det i luften at den aldri har vært på EU kontroll og hadde vært begjært avskiltet siden 1996. Jeg nektet nemlig å levere skiltene i 96 da disse er de opprinnelige skiltene bilen har hatt hele tiden.



I tiden etter EU kontrollen har den vært brukt en del til mindre turer her hjemme og vært på noen veteranvogntreff. Selv er jeg blitt meget fornøyd med bilen, den er ikke overrestaurert slik mange gjør. Jeg synes det er hyggelig at ikke alle deler er helt som nye men faktisk at bilen kan få holde et preg av å være en gammel bil. Under restaureringen ble bilen oppgradert til to farget lakk, men jeg holdt meg til original fargekombinasjon. Bilen har også fått servo styring. Dermed er dette blitt en bil hele familien kan glede seg over. Jeg er av den oppfatning at skal man ha med familien med i sin bil interesse er det viktig at alle får lov til å kjøre bilen. Derfor har min kone og vår to døtre alltid fått lov til å bruke gammelbilen. I stallen fra før av har vi en VW 55 modell boble kabriolet som det kan være litt "slåsskamp" om hjemme på fine sommerdager. Denne holdningen tror jeg har ført til at blant annet vår yngste datter Marte på 21 år ofte er med på bil treff. Og i sommer var det hun som tok med kjæresten på folkevogn treff på Hurum. Det er viktig å rekruttere ungdommen, og her har alle vi gamle gubber et ansvar.

Årets sommerferie var tidlig planlagt at skulle starte med Korpstur med Asker Musikk korps til Augsburg i Bayern. Jeg spiller ikke selv men det gjør min kone Lise, og vår datter Marte. Med litt rådslagning kom vi da frem til at de to med mest bildilla i familien skulle ta 220Sen via et par bilmuseer i Tyskland til Augsburg. Deretter kunne Lise og jeg ta bilen videre til Østerrike på et par ukers ferie. Dette ville bli en flott "jomfrutur" tatt i betraktning at det er 16 år siden bilen har vært på veien. Dermed setter far og datter seg på Kiel fergen og skal kjøre gjennom Tyskland mens mor kommer etter med fly. Bilen er nå kjørt ca 1500-2000 kilometer etter restaurering, og jeg mener at de fleste overraskelser som kommer med en nyrestaurert bil nå er avdekket. Bilen blir pakket godt med verktøy og et nøye utvalg av reservedeler. Jeg er også VW entusiast og har vært på mange langturer med vår 55 mod boble kabriolet og ser ikke noen stor fare i å legge ut på langtur med gammel bil bare en kan skru litt selv og er godt forberedt.

Første stopp på turen er prototyp museet i Hamburg. Dette eies av to privatpersoner som har en unik samling av spesielle Porsche og VW i tillegg til mye annet. Anbefales for de som liker VW og Porsche. Fra Hamburg går turen videre sydover på Autobahn i passe marsj fart, ca 120km etter speedometeret. Dette misviser ganske mye så hastigheten er ca 15 km lavere i følge GPS en som er med på turen. I denne hastigheten er det en fryd å kjøre bilen. Den er stabil og ruller flott av gårde på ny innkjøpte Michelin X dekk i riktig dimensjon 7,25x13. Motoren summer som den skal og alt fungerer perfekt. Kan man ha det bedre på tur. Etter en overnatting bærer det videre mot Stuttgart og Mercedes museet. Jeg sjekket litt på nettet før vi dro og fant at hvis man kommer med gammel bil og melder seg på forhånd, kunne en få lov til å parkere rett foran inngangen + litt andre goder. Dette gjorde jeg, så da vi ankom fikk jeg parkere rett foran inngangen, og med mitt medlemskort i Mercedesklubben og Marte sitt studentbevis betalte vi 2 euro til sammen for å komme inn. Så kommer du med gammelbilen dit så anbefales dette. Selve museet er imponerende og med masse flotte biler fra alle epoker. Når jeg spurte Marte hun syntes, så mente hun at det var flott at de forklarte hva som skjedd i verden sammen med bilene. På den måten fikk man en bedre sammenheng mellom de forskjellige modeller og bildet ellers i verden. Jeg noterte meg også at dette er det første museet jeg har vært på i Tyskland hvor de faktisk innrømmer å ha drept over 1 million jøder i Auswich.



Etter Stuttgart gikk turen videre vestover til Ulm for overnatting for så å ankomme Augsburg 3 døgn etter at vi dro fra Kiel. Etter noen dager med korpstur med gode venner, kjører vi vestover til München og sender Marte hjem med fly. Da starter Lise og min sin Østerrike ferie. Første stopp er Salzburg. Vi har før avreise planlagt litt hvor vi ville reise og bestemte å følge Romantikstrasse i Østerrike fra Salzburg til Wien. Dette er en rute som følger småveier og er innom mange småsteder med masse å se på. Du finner opplysninger på [www.romantikstrasse.at](http://www.romantikstrasse.at) Turen er lagt opp som en rundtur hvor det er mulighet for å svinge av før en kommer til Wien for å korte turen noe. Dette valgte vi, og da er turen ca 70 mil med start og stopp i Salzburg. Dette fordelt på 2 uker gjør at en kun kjører noen få mil hver dag. Turen gjennom Salzkammergut er fantastisk med høye fjell og flotte innsjøer. Det er mye å se på som slott, ærverdige gamlebyer, gruver, og vandring inne i isbreer. Vi planlegger aldri overnatting på slike turer og finner alltid et pensjonat eller et hotell hvor en kan overnatte. Det fine med Østerrike er at selv om et pensjonat virker slitent er det alltid rent. Gjestfriheten deres er også stor. På et Gasthaus vi ankom hadde innehaveren bildilla, og når han så vår bil, fikk vi umiddelbart plass i garasjen mellom hans racer bil og Porsche 911 turbo. Turen ellers går bra uten problemer og det er mange som kommer og tar bilder av bilen og prater i vei. På turen møtte vi også på Ennstal-Classic som er et 2 dagers veteran rally som går i Østerrike hvert år. Vi stillet oss opp langs ruten og fikk se, og ikke minst høre, alle bilene som passerte. Alt fra Jaguarer til rally riggede Mercedes 300SL og Porsche 356. En morsom opplevelse. For øvrig møtte vi få andre gammelbiler på turen. Jeg synes vi møter mange flere når vi er ute å kjører i Norge. Men på slutten av turen vår møtte vi mange Folkevognbusser de var på vei til Bullitreffen ved Grossklockner. Dette er et kjempe treff som holdes hvert annet år for Folkevogn busser. En av de vi så kom fra England og hadde problemer, da stoppet vi og tilbød han hjelp. Bussen hans var en flott 54 mod samba buss. Han hadde problem med at starteren hang på hele tiden. Eieren var litt i villrede om hva dette kunne være, men jeg mente vi skulle sjekke startknappen for kortslutning. Dette viste seg å stemme, så en lykkelig eier kunne reise videre mot bullitreffet. Han var meget imponert over mine VW kunnskaper, så jeg måtte innrømme at jeg også hadde en bil av dette merket. Vi ble enige om å møtes igjen til neste år i Hessish Oldendorf. Her går et av de største VW treffene i Tyskland og vi fant ut at vi begge er påmeldt der. Så neste år blir det Tyskland med 55 boble. Etter to flotte uker i Østerrike var det på tide å sette nesen hjemover. Gjennom Tyskland ble det stort sett Autobahn kjøring. Bilen oppfører seg pent på Autobahn selv i høyere hastigheter, men er litt følsom for sidevind, men en må jo huske at bilen er nesten 50 år gammel, så med dette i tankene er den imponerende. Turen ble på totalt 3.300 kilometer uten tekniske problemer. Stor takk til alle som har hjulpet meg med restaureringen, turen har vist at kvaliteten på arbeidet har vært meget bra. Som jeg allerede har nevnt har vi flere ganger vært på langtur med folkevognen vår også og jeg håper denne artikkelen vil inspirere flere til å ta lengre turer med gammelbilen. Vi synes det gir ferien en ekstra opplevelse. Jeg har gammelbil for å kunne bruke den, ikke bare stå i garasjen til pynt.



## Mercedes museet



Bilen fikk flott parkering rett utenfor inngangen til museet

## Hotell Almtahlhof



På hotell Almtahlhof ville hotell eieren at vi skulle parkere mellom hans private racer bil og Posche 911 turbo



## Ennstal



En stilig Veritas RS fra 1947 er ikke et vanlig syn. Veritas var en tysk sportsbil produsent som rakk å lage bare 67 biler før de måtte legge ned. Dette var en av mange deltagere på årets Ennstal-Classic.

## Autobahn



Bilen er meget lettkjørt og er ikke noe problem på tyske Autobahner. Behagelig marsjfart er ca 120 Km/t.



## Bilvask



Etter hvert trengte bilen en vask. Det ble ordnet med vann fra innsjøen og medbrakt bøtte og svamp.

## Kaprun



Bilen på tur mellom Kaprun og Kitzbüel

## Sambabuss



Engelsk mannen på vei til Bullitreff ble meget glad for våre tips og hjelp slik at han kom seg videre.



## ARVID JOHANSEN'S A-FORD ROADSTER En liten fristelse for A-Ford entusiaster

Dette er historien til en spesiell A-Ford Roadster bygget for racing. Til hjelp for å finne mer ut om denne, bruker jeg nok en gang Øisten Bertheau sin legendariske bok Bilsport i Norge 1912 til 1957.

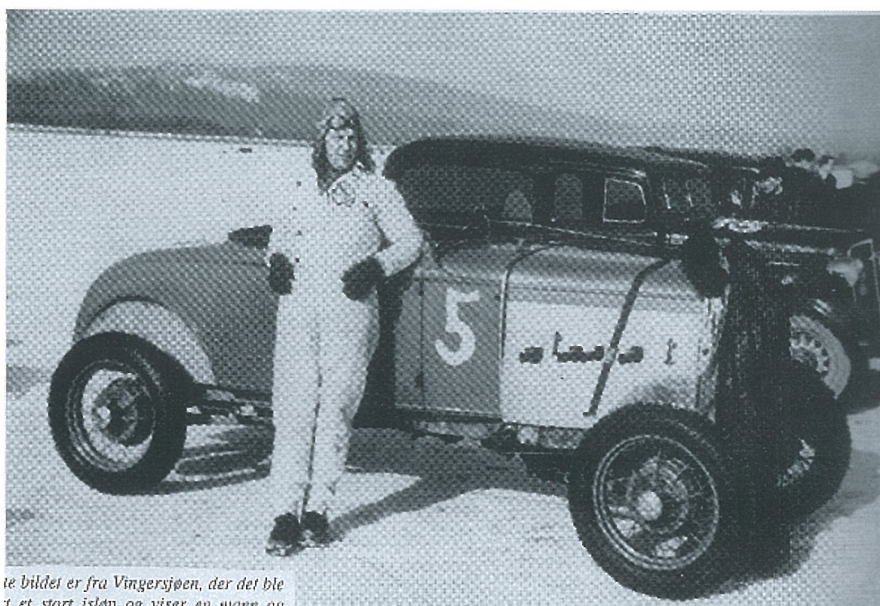
Arvid Johansen var en av våre toppkjørere i 1930 årene. Etter å ha deltatt i Monte Carlo Rally i 1931, kom han hjem med 3 Record topplokk, som ble fordelt blant de løpssugne. Nå ble det for alvor fersk i A-modell leieren. Arvid utstyrte sin roadster med det nye toppventil lokket, fikk laget høykompresjonsstempler hos Møller og Larsen og monterte Winfield forgasser og Scintilla Vertex magnet. Han var nærmest suveren i mange år og skrøt av at han hadde minst en første premie i alle former for billøp som ble arrangert i Norge i 30 årene.

Han fortsatte sin seiersrekke opp gjennom 30 årene og startet gjerne med 2 biler i hvert banerace, en i standardklassen og en i sports eller specialklassen.

Som de fleste motorer som ble brukt i banerace måtte også A-motoren overhales. En Ford spesialist på Fram Motor Kompani, Erik Engelstad tok seg av denne jobben. Dette viser nok en gang hvor mange dyktige mekanikere som jobbet på Fram Motor Kompani. Som de fleste vel husker jobbet også Greger Strøm der. (red. anmerkning).

En gang forteller ØB at Arvid og hans mekaniker skulle til Leangen for å kjøre løp, de brukte 10 timer på turen til Trondheim. Arvid hadde en Ford V8 som trekkvogn mens A-Forden hang bakpå med stangfeste. Historien sier at de lå i opptil 110 km/h oppover Østerdalen.

Det gikk ikke som Arvid hadde tenkt seg i løpet, han ble slått av en nybegynner som het Greger Strøm. Det var etter dette Arvid Johansen skulle ha en "Special Racer", men det er en annen historie.



te bildet er fra Vingersjøen, der det ble  
et stort isløp og viser en vann og

Arvid Johansen klar for et nytt is- race



## GP de Monaco Historique 2012



Red. sjekker at strappinga på Alfaen fremdeles er på plass etter den lange turen fra Hokksund til Monaco.(Det er låv å drømme)

Scrutineering var allerede i gang når vi ankom depoet på onsdag ettermiddag.



## KLUBBEFFEKTER



Pique kr 100

T- skjorte kr 70

Både pique og t-skjorte kan fåes med MHK og NMHS logo



Vognmerke kr 400

Krus kr 100



Jakkemerke kr 20

Klistremerke kr 10

3 stk klistremerker for kr 25

Prisene gjelder så lenge lagret rekker. Ta kontakt med klubbens kasserer for bestilling.



Redaktør for neste  
er: Svein Erik Finnerud  
Send inn stoff før 15. Mai.  
[sefinner@online.no](mailto:sefinner@online.no)

**MOTORHISTORIKEREN**