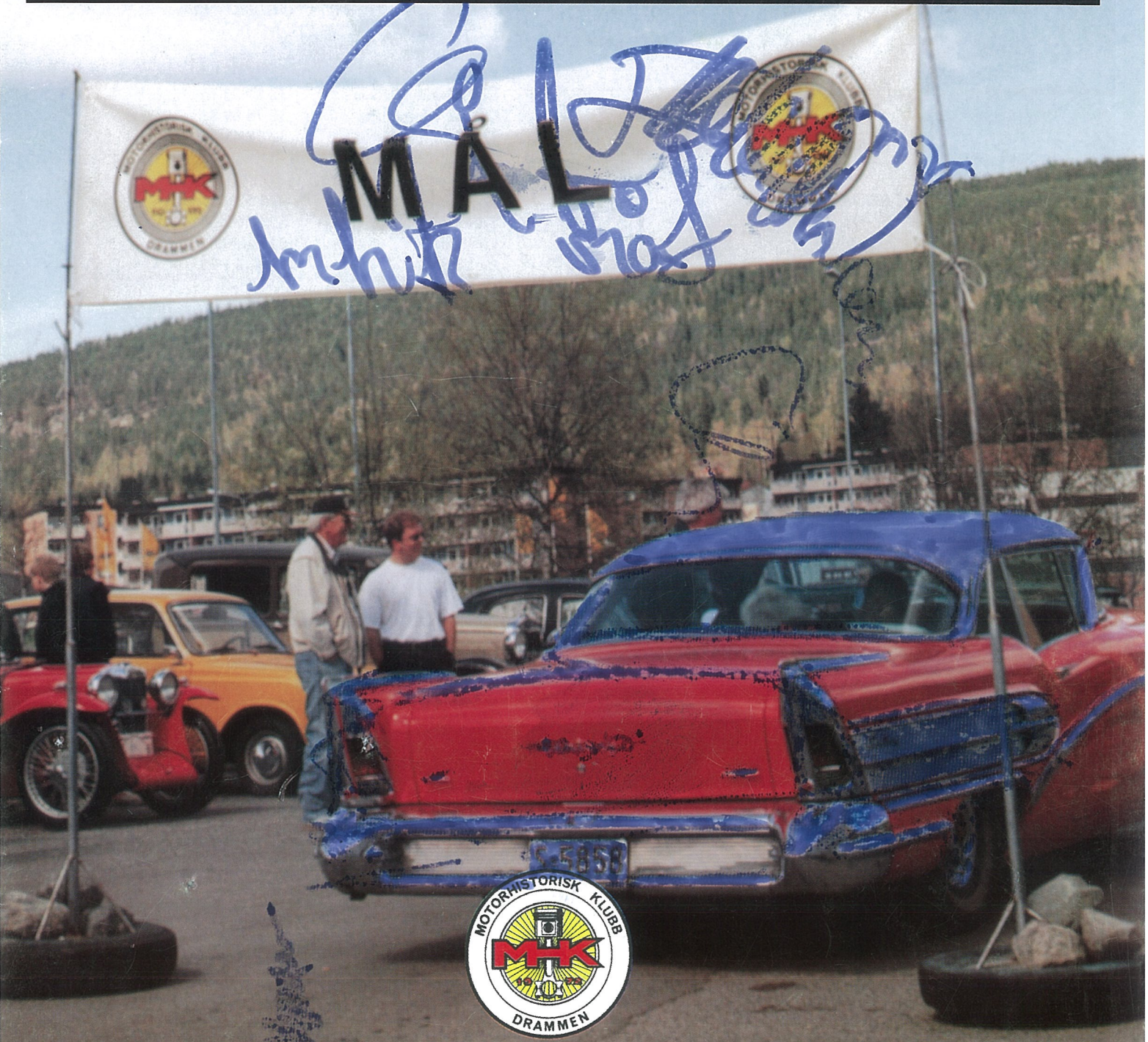


MOTORHISTORIKEREN

NR. 2 - APRIL 2001 - 30. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

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

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

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

Varamann:

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



Forsidebildet:

Fra et tidligere
Vårlop.

Redaktør for dette nummer har vært:
Christian Christensen

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

Løpskomité:

Vidar Andersen 32 78 00 04
Leif Magne Nielsen 32 87 73 16
Gunnar Kjemperud 32 78 09 81
Tore Woldstad 32 78 48 46

Arrangementkomité:

Roy Helge Hafslien 928 52 822
Tore Fridheim 32 82 32 65
Finn Bryhn 31 28 50 05
Jan Sørлие 32 89 11 95

Jule- og festkomite:

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

Materialforvalter:

Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

Valgkomite:

Steinar Ludvigsen 32 87 94 27
Roy Helge Hafslien 928 52 822
Rune Kolberg 32 78 40 56
Tom Bryhn 32 89 05 98

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@private.as

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 2001 er:

- Februar: Arnt Ivar Lund 32 83 98 65
- April: Christian Christensen 66 78 35 97
- Juni: Erik Holde 32 88 31 15
- September: Kåre Johnsen 32 88 51 45
- Desember: Jan Håkon Shetelig 31 28 00 70

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

Vi må ha stoff til neste blad innen 15. mai



Formannen har ordet:



Hei alle sammen, ja nå nærmer det seg sesongstart, og jeg vil benytte anledningen til å minne om sikkerheten til våre gamle biler. Ta en enkel sjekk på gammelbilen før du løfter den av lagringsbukkene, sjekk slanger og koblinger på bremsesystemet, og sjekk det elektriske anlegget så ingen strømførende ledninger går til jord. Samtidig ta også en sjekk på brannslukningsapparatet.

I forbindelse med årsmøtet i LMK fikk vi et foredrag av Bo Kallhagen (MHRF) vedrørende bruk, reparasjon, vedlikehold og oppbevaring av motorhistoriske kjøretøy.

Bo Kallhagen som selv jobber i brannvesenet i Karlstad med utdanning av nytt personell, hadde selv vært utsatt for brann i sin garasje, og med sitt engasjerte innlegg gav han undertegnede og mange andre mye å tenke på, noe jeg vil prøve å formidle til dere på et kommende møte.

Denne gangen vil jeg ikke snakke om våre yngre medlemmer og mangel på rekruttering, men derimot om våre eldre medlemmer og pensjonister. Denne gruppen er en resurs vi må ta vare på i klubben, og hva om vi kunne få til en fadder ordning i klubben, et nytt

medlem får en person som vedkommende i en periode kan forholde seg til. Våre eldre medlemmer har voldsom mye kunnskap og erfaringer fra den gang gammelbilen var ny, la oss prøve å få all denne kunnskap og erfaring overført til nye medlemmer og oss andre litt yngre. Våre eldre medlemmer er aktive, oppegående og kunnskapsrike, selv om formannen i noe sleivete vendinger kan komme til å si noe annet.

Jeg takker for reaksjoner på mine lederartikler og nevner i den forbindelse vår oppegående pensjonist Øivind Vikør som poengterte for formannen at det ikke ble kjørt noe Drammensløp i 1972, fordi klubben ble som alle vet grunnlagt i oktober 1972, det er bra det er noen som følger med. En takk også til Sverre Hella for hans betraktninger rundt emnet rekruttering til klubben.

Jeg greier ikke å skrive en leder uten å måtte mase på noen, og denne gangen gjelder det de 200 medlemmene vi aldri ser på møtene. Jeg inviterer dere alle til å sitte ved formannens bord, dersom det er noe attraktivt. Tanken med å skrive det her er at du som pleier å sitte ved det samme bordet og den samme stolen, setter deg en plass lenger bort og tar imot et nytt medlem der du pleier å sitte. I de fleste klubber er det en form for klikkmentalitet, det er bare slik at man setter seg der man vanligvis gjør og prater med de man vanligvis prater med.

Du som ikke går på møtene, ta deg en tur, du kan få sitte med mitt bord. Kom og ta del i det fine fellesskapet vi har.

Jeg må igjen få minne om våre arrangement, meld dere på til vårløpet 12 mai, det er ingen startkontingent og klubben spanderer grillmat og drikke.

Meld dere på til Drammensløpet 9 juni, det er ingen startkontingent.

Årsfesten er som dere alle vet nå i kombinasjon med Drammensløpet, men husk har du ingen gammelbil å kjøre med, så kan du likevel melde deg på årsfesten.

Uten dere medlemmer ingen fest ingen løp.

Jeg vil til slutt minne om kontingenten som har forfalt til betaling i mars, husk å betale den, og husk også at LMK forsikringen er knyttet opp til kontingenten.

Og helt til slutt vil jeg få ønske alle en fin vår med mye grillmat, opphøgte poteter og bremsevæske. De spilte hogg gamle biler bare en gang.

Hovslagern



Nytt fra Styret:

Eller kanskje noe gammelt også.

Julemøte 4. desember

Formannen ønsket vel møtt som vanlig i 19-tia. Vårt mangeårige medlem, Torolf B. Andersen hadde nettopp fylt 85 år, og fikk i den anledning en stor julestjerne av klubben.

Formannen refererte innkommet post. Ellers var det hyggelig gjensyn med medlemmer vi ikke hadde sett på en stund. Avisen var forsinket fra trykkeriet, og ble altså ikke delt ut denne kvelden.

Ivar Engerud, som har vært medlem hos oss siden -74, kjørte lysbildeforedrag fra bilens barndom og framover i tid til ca 50-åra. Et meget interessant foredrag spekket med konstruktørnavn, årstall og historier om de forskjellige biltyper.

Veldig bra!!

Det legges opp til modellbilutstilling på mars-møtet.

Kjell Thon demonstrerte og spilte gamle, gode 45-plater på Radionette combi. Ole Vigdal viste fram modellbilen av Volvo, Opel og Saab.

Som vanlig ble det også tid til kaffe, boller, wienerbrød og mye prating.

Ved 10-tia var det **God Jul og vel hjem!!**

Medlemsmøte i februar.

Det var meget godt frammøte igjen.

Formannen ønsket de mellom 50 og 60 frammøtte velkommen til kveldens møte, samtidig som han presenterte kveldens foredragsholder: Ralph Petterson fra QMI Norge.

Petterson presenterte sine produkter som særlig var en teflonbehandling av motor og drivverk.

Disse produktene ble også lagt for salg, og så vidt jeg registrerte, ble hele beholdningen solgt.

Vårløpet ble opplyst å starte 12. mai og Drammensløpet 9. juni.

Vårløpet blir for øvrig uten startkontingent, og det bys på gratis grillmat.

Drammensløpet går fra Volvo på Vitbank retn. Kongsberg til Lampeland.

Frode Holm og Co la fram forslag til mulige forandringer vedr. gjennomføring av våre løp.

Kanskje det trengs litt nytenking.

Video fra Beaulieu ved Martin Fælla i kaffepausa.

Under kjøp og salg ble det opplyst at Lier Bilopphugning selger bensin til 5 kr / liter hver lørdag fra kl 13.30 til 14.00.

Og så til slutt: Bruk avisa til annonser. Det er aldeles gratis, og med litt flaks "sitter" det en på akkurat det du er ute etter.

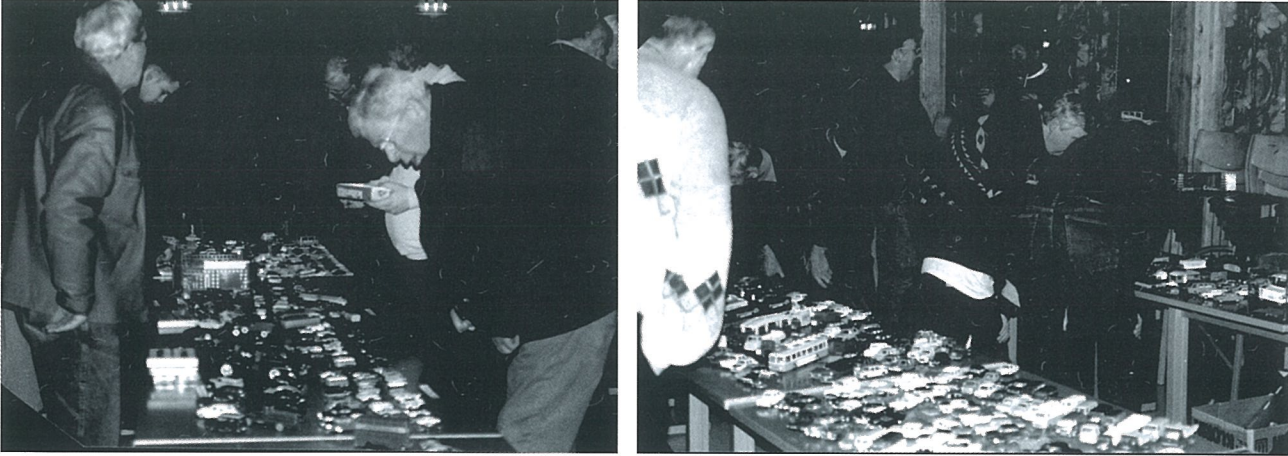
Melding til løpsdeltakere



Hvis du har tenkt deg å delta på et eller annet løp utenfor vårt distrikt i løpet av sommeren og kan tenke deg å kjøre i felle med andre likesinnede, kan du ta kontakt med: Tore Gustavsen i Hyggen. Han vil koordinere eventuelle opplegg. Du treffer han på tlf. 31 28 90 95 eller mobil 900 11 275.

MEDLEMSMØTE MANDAG 5. MARS.

Bra oppmøte som vanlig. Denne gang var det lagt opp til modell/lekebil-utstilling, mange hadde tatt med seg et rikholdig utvalg av sine kjære samleobjekter. Som det går fram av bildene, var interessen upåklagelig.



Utrolig hvor mange modeller og typer som her vises, men ifølge ekspertene var dette bare småtterier mot det som finnes på markedet.

For de som har lyst til å begynne med å samle, er de forskjellige markeder rette plassen å begynne. Her får du kjøpt en modell/lekebil for en femmer og oppover.

En sann historie går ut på følgende: Modell/lekebil kjøpt på marked i Norge for usle kr. 200,- solgt rett etterpå på auksjon for i overkant av kr. 30.000,-, men spenn ikke buen for høyt! De færreste av oss er så heldige/så uheldig (selger) som dette.

Takk for et hyggelig møte.

Kåre Johnsen

Åge Hansen kunne ikke komme p.g.a.sykdom, skulle holdt foredrag om speedway fra gamle dager. Det var imidlertid noen som hadde tatt med seg endel modellbiler, som det var interessant å se på.

Kjell Thon holdt en innledning om dette, og hadde med seg ca.100 biler. Videre hadde Rune Kolberg ca 55 biler, Finnerud ca 100 biler og Ole Kristen Vigdal ca 200 biler + noen til.

Kjell Ødegård og Tore Gustavsens skal på LMK-møte på Teknisk Museum.

Neste nummer av Motorhistorikeren blir trykket hos Randheim Trykk.

Vårløpet kjøres 12-mai fra det nye anlegget til Chrysler og Mercedes ved Kjellstad-bommen.

Formannen kom med endel info.fra MG-klubben i Drammen.

Ellers mye sosialt samvær og 70-80 frammøte.

Tore G.



Løpsinnbydelse - Vårløpet

**MHK – Drammen arrangerer
i samarbeid med Bertel O. Steen Buskerud
Vårløpet lørdag den 12. mai 2001, kl. 11:00**

Fremmøte senest kl. 10:30

Start og mål er ved Bertel O. Steen Buskerud's anlegg
v/Kjellstadbommen i Lier

Løpsrute:

Bertel O. Steen - Lierdalen vestre - Lyngås –
Lierdalen østre - Gullaug - Spikkestad –
Bertel O. Steen.

Det blir varierte - teoretiske og praktiske - oppgaver underveis.

Løpet er åpent for kjøretøy som er eldre enn 20 år, og det er **INGEN**
startkontingent!

GRATIS grillmat og drikke til store og små!

Påmelding til Vårløpet meldes innen 8. mai til :

Vidar Andersen
Seljeveien 2
3360 GEITHUS
tlf. 32 78 00 04

Leif Magne Nielsen
Nordmoveien 24
3053 STEINBERG
tlf. 32 87 73 16

Den nye skiltordningen 30 år.

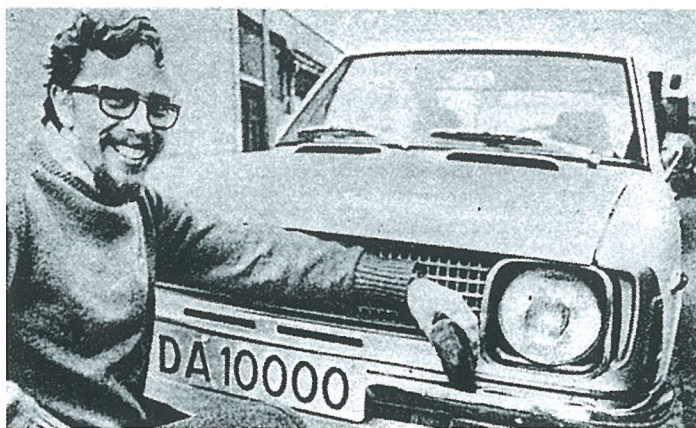
1. april var det 30 år siden den nye skiltordningen trådte i kraft, og biler som ble nyregistrert etter 1. april 1971 vil naturlig nok ikke kunne omregistreres på for eksempel F-skilte. Forresten rart å tenke på at '71-modellene allerede er 30 år gamle, men tiden flyr fort og det er ikke ofte en møter disse bilene i vanlig trafikk. Synes en at disse bilene er for nye til å være ordentlige veteraner, er vel dette et tegn på egen, fromskreden alder, og at en ikke helt har klart å følge med utviklingen.

Grunnen til at Norge hadde behov for en ny skiltordning, var først og fremst kapasitetsproblemer, samtidig som det gamle systemet var tungvint å administrere og førte til mye merarbeid for de "bilsakkyndige" som de kalte seg dengang. Skulle du flytte noen få kilometer over fylkesgrensa, for eksempel fra Asker til Lier, var det nødvendig å omregistrere bilen, i dette tilfellet fra C til F. Men det var nok om du flyttet fra Drammen til Kongsberg. Da måtte du også omregistrere, siden de to byene representerte to ulike registreringsdistrikter innen Buskerud fylke og vitterlig begge brukte bokstaven F.

På femtitallet var serien A opp til 99999 i ferd med å bli brukt opp, og det var nødvendig å gå over til sekssifrede kjennetegn. For å gjøre skiltene lettere å lese, ble det valgt å organisere de seks tallene i tre par, "telefonnummere" som noen kaller det. Dette skjedde i 1958. Første nummer vil altså være 10-00-00. Bokstaven A ble sløyfet, siden man regnet med at kun Oslo ville få kapasitetsproblemer og benytte sekssifrede skilt. En bil uten skiltbokstav var altså hjemmehørende i Oslo. Etter noen år viste det seg at også andre distrikter fikk problemer med kapasiteten, på grunn av at bilparken økte så raskt. Økende velstand med stort bilsalg, og ikke minst fri bilimport fra oktober 1960 må ta noe av skylden for dette. I 1968 fikk vi de første sekssifrede skiltene i Drammen (F- 600000) og i Kongsberg (F- 700000....). Innen den nye skiltordningen hadde trådt i kraft, hadde følgende fylkeskjennetegn innført sekssifrede skilt: C,D,F,F,H og L.

Denne karen var tidlig oppe om morra'n den 1. april 1971, og har god grunn til å smile lurt i skjegget etter å ha hentet ut DA 10000 til sin lekre splitter nye Toyota Corolla 1200.

På denne tiden var runde tall eller spesielle nummere virkelig noe som hang høyt, og det var forbundet med beregning og mye slit å få løst ut slike skilt til vogna. Det var ikke bare å gå frem til skranken og kjekt forlange V-544 til PV'en eller F-1935 til Ford'en.



I tillegg til skiltordningen, kom det en del endringer i kjøretøyforskriftene, og som trådte i kraft fra og med 1/1-1971: Nye biler skulle ha følgende utstyr:

- 3-punkts sikkerhetssele (faste belter eller belter av snelletype)
- 2-krets bremsesystem med kontrollampe for varsel om bremsefeil
- Laminert frontrute
- Varselblinklys
- Varseltrekant (påbudet ble gjeldende også for eldre biler)
- 2 utvendige speil
- Sideblinklys (vanligvis ettermontert i Norge og som ofte førte til rustangrep i forskjermene pga. dårlig rustbeskyttelse)

Litt morsomt er det å lese bilreklameannonser fra dette året, særlig for noen av de rimeligste bilmodellene fra Øst-Europa, der man skilte med flere av disse finessene som "standard utstyr" i en heller slunken utstyrsliste, selv om det altså var snakk om påbudt utstyr.

KT





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
enkelutøvere

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

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen
Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

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

Helårsannonser 2001:

Helside kr. 2700,-

Halvside " 1800,-

Kvartside " 900,-

1/8 side " 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

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



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

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

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



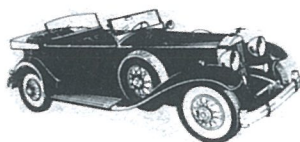
MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAFTALER

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

Listen oppdateres fortløpende.





Løpsinnbydelse - Drammensløpet

MHK – Drammen arrangerer i samarbeid med
Volvo Norge AS Drammensløpet
lørdag den 9. juni 2001, kl. 11:00

Fremmøte senest kl. 10:30



Starten går fra Isberg's Bilia på Vitbank i Lier
Mål er på Lampeland Kurs- & Turistsenter, Lampeland

Løpsrute:

Lier – Drammen – Hokksund – Spiten Bilsenter, Kongsberg - Lampeland

Det blir varierte - teoretiske og praktiske - oppgaver underveis.

Løpet er åpent for kjøretøy som er eldre enn 20 år, og det er **INGEN**
startkontingent!

Etter løpet arrangerer MHK-Drammen **Årsfest** m/muligheter for **overnatting**.
Årsfesten er åpen for alle. For påmelding og priser på årsfest og/eller overnatting
se egen annonse side 12!

Påmelding til Drammensløpet meldes innen 25. mai til :

Vidar Andersen
Seljeveien 2
3360 GEITHUS
tlf. 32 78 00 04



Leif Magne Nielsen
Nordmoveien 24
3053 STEINBERG
tlf. 32 87 73 16



60-årenes Skoda Octavia

SAKSET FRA SKODA FORUM

Tekst og foto: Petter J. Brudal

Denne artikkelen sto opprinnelig i nr. 1/2000 av Skoda Forum, medlemsblad for Skoda Klubb Norge. Alle referanser til andre artikler gjelder derfor samme eller tidligere nummer av dette bladet.

Den nye Octavia-modellen som ble introdusert for et par år siden har vært en kjempesuksess, og har brakt Skoda tilbake blant de bilmerkene man må ta på alvor. Men på 60-tallet hadde Skoda Octavia en enda mye sterkere posisjon på markedet i Norge. Den lå og knivet med VW Boble, Ford Anglia og Renault Dauphine om å være den mest solgte bilen i prisklassen rundt 14.000 kroner. Topp-året for Octavia var 1961 med over 2000 solgte biler, og dette var vel å merke etter at bilsalget i Norge hadde blitt frigitt. Før høsten 1960 hadde Skoda, sammen med Moskvitch, Wartburg og Trabant den fordel at de kunne kjøpes av enhver uten spesiell tillatelse. Salgsstatistikk for Skoda for årene frem til 1969 fins forøvrig i en egen artikkel i dette nummer.

Forhistorien til den tids Octavia går helt tilbake til før krigen. På 30-tallet lanserte Skoda-fabrikken modeller med sentralrørsramme og uavhengig fjæring på alle hjul. Dette ga meget gode kjøreegenskaper på dårlig vei. Det er ikke for ingenting at samme konstruksjon benyttes på Tatras lastebiler og Steyrs militære terrengbiler. Etter krigen fortsatte Skoda med samme ramme og hjuloppheeng som basis for modellseriene 1100, 1200 og 440. Motorene i disse bilene stammet fra 1938-modellen Popular 1100 OHV.

I 1959 kom den åttende varianten av denne typen, og den ble følgelig døpt Octavia – et romersk kvinnenavn avledet fra tallet 8. Den viktigste forskjellen mellom Octavia og 440 var at den nye bilen hadde forhjulsoppheng av parallelogram-typen med skruefjærer istedenfor tverrliggende bladfjær. Dessuten var grillen og dashbordet endret. 445 ble til Octavia Super og 450 til Felicia (den lykkelige; et annet gammelt romersk kvinnenavn).



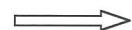
Octavia hadde som sagt sentralrørsramme, det vil si at mellomakselen gikk i et rør fra girkasse til differensial. Ut fra siden av dette røret gikk det tverrliggere som karosseriet var skrudd fast til. I den fremre enden av røret var det to armer med feste for motoren.

Karosseriet var helsveiset og hadde to dører. Som en kuriositet kan nevnes at frontrute og bakrute hadde samme mål og kunne byttes om i et knipetak.

Motoren var i prinsipp nokså lik den som senere ble brukt i alle hekkmotorbilene og fremdeles fins i noen versjoner av Felicia og Fabia. Den var av aluminium med støpejerns topp, løse sylindreforinger og toppventiler med støtstenger og kamaksel på siden. Til forskjell fra senere modeller sto imidlertid denne motoren rett opp og ned og hadde fordeleren midt på venstre side. Standard-motoren var på 1089 ccm og 40 hestekrefter SAE. Super-modellen hadde en motor på 1221 ccm og 43 hk.

Bak var det pendelaksler, festet til differensialen og avfjæret med bladfjær på tvers. I dag høres dette fryktelig primitivt ut, men den gangen hadde også VW og Renault pendelaksler. Inne i Octaviaen var det benkeseter foran og rattgir.

Felicia var en åpen 2+2 seter med kalesje og eventuelt en løs hardtop av plast. Denne såkalte sportsmodellen hadde en mer trimmet motor på 1089 ccm med dobbelt forgasser og en effekt på 50 hk. ved 5500 o/min. Det fantes også en ganske sjelden sedan-modell kalt Touring Sport (lansert i 1960) med samme motor som Felicia.



60-årenes Skoda Octavia _fortsetter

Den tids biltester ga Octaviaen honnør for fremkommelighet og kjøreegenskaper på dårlige veier (dvs. grus eller snø). Bortsett fra dette, og den lave prisen, fant ikke journalistene så mye å skryte av. Allerede den gangen ble Skoda oppfattet som gammeldags og primitiv, fjæringen var beinhard, utrustningen spartansk, finishen lite elegant, og på grunn av pendelakslene var det farlig å kjøre fort med den på asfalt. Kort sagt, nærmest en jeep forkledd som personbil.



I 1961 kom en revidert versjon av Octavia. Utvendig kjennes den lett igjen på halefinnene og grillen med rutenett. De tidligere Octaviaene hadde en grill med mange loddrette spiler og en vannrett bjelke med Skoda-symbolet i midten. Innvendig hadde den nå fått lokk på hanskerommet og plass til radiohøytaler på dashbordet. Dessuten var plasseringen av girene endret, slik at 3. og 4. gir var nærmere rattet enn 1. og 2. gir. Motoreffekten var øket noe, og det var også en mengde mindre tekniske endringer. Dette året kom det også en stasjonsvogn (Combi) med samme motor som Super. Felicia og Touring Sport kunne fåes med motorer på 1221 ccm.

I 1963 ble det foretatt enda noen endringer, blant annet fikk grillen et mer finmasket rutenett.

Høsten 1964 kom den nye 1000MB på markedet. Alle Octavia-modellene forsvant, unntatt Combi, som fortsatte helt frem til 1971. Combi-modellen ble endret nok en gang i 1969: motoreffekten ble økt til 51 hk., halefinnene forsvant, grillen fikk vannrette lister uten ramme rundt, og dashbord og ratt ble samordnet med 1000MB.

I alt ble det fra 1959 til 1971 produsert 380242 eksemplarer av Octavia og Felicia, fordelt slik:

Octavia	Super	Combi	TS	Felicia
229531	79489	54086	2273	14863

Hvor mange av disse bilene som har overlevd, er vanskelig å si. Selv trodde jeg at de var nesten helt utdødd her i landet, men nå hører jeg om biler både her og der. Sannsynligvis fins det flere ti-tall Octaviaer pluss en håndfull Feliciaer igjen. Det er faktisk deler å få til dem også: Per Vinsted i Danmark og Ersatzteildienst J. Rath (Skoda-Veteranenteile) i Tyskland har reservedeler på lager.

Siden Skoda Octavia var en så vanlig bil den gangen, er det idag mange mennesker som har Octavia-minner fra sine yngre dager. En av dem er Alf Magne Haaland, som har skrevet om dette annetsteds i bladet. Selv lærte jeg å kjøre bil med min fars 59-modell. Jeg kan også bekrefte det Frode Vatne skrev i forrige nummer, at å mekke på gammel Skoda er like kontaktskapende som å ha hund.

Tekniske data (for 1961-modellen):

Karosseri:

lengde 406.5 cm, bredde 160 cm, høyde 143 cm (Felicia 138 cm), vekt (sedan) ca. 920 kg, akselavstand 240 cm, sporvidde foran 120 cm, bak 125 cm, dekkdimensjon 5.90 x 15.

Motorer:

1089 ccm, boring 68 mm, slaglengde 75 mm, effekt 42 hk SAE ved 4500 o/min, toppfart 115 km/t (med to forgassere: effekt 50 hk SAE ved 5500 o/min, toppfart 128 km/t)

1221 ccm, boring 72 mm, slaglengde 75 mm, effekt 47 hk SAE ved 4500 o/min, toppfart 118 km/t (med to forgassere: effekt 55 hk SAE ved 5100 o/min, toppfart 130 km/t)





Årsfest på Lampeland Kurs- & Turistsenter

Umiddelbart etter innkomst i årets Drammensløp inviterer Motorhistorisk klubb - Drammen til årsfest på Lampeland Kurs- & Turistsenter.



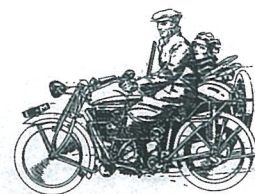
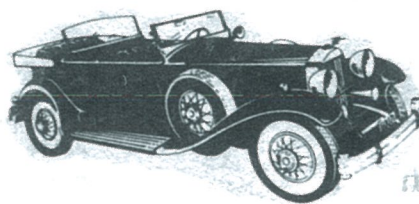
Pris er kr. 575,- pr. person. Prisen inkluderer kaffe m/kaker etter innkomst, 2-retters middag på kvelden og frokost på søndag.

Det vil også bli anledning til å ta seg en "svingom" til levende musikk i peisestua utover i de små timer.

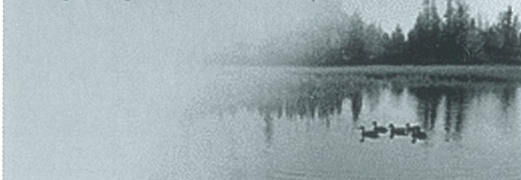
Er du interessert så ring: 32 83 98 65 - Arnt Ivar Lund eller: 32 84 03 69 - Per Gran-Henriksen.
Påmeldingsfrist er 31. mai 2001.03.18



Alle er velkommen!



Lampeland Kurs- & Turistsenter er et hjemmekoselig hotell i Flesberg Kommune, 2 mil fra Kongsberg. Hotellet har lange tradisjoner, og tredje generasjon er nå vertskap på det velrenommerte hotellet. Vi er kjent for god personlig service, tilpasningsdyktighet og et førsteklasses kjøkken.



Normann Bilverksted A/S

Fridgeir Normann og Jan Roger Gundersen

Rep. av alle typer kjøretøyer.
Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen
Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremses
og clutch til bil og industri

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

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



Har nå også
mange fine
dekaler til
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



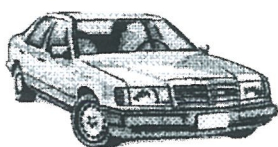
GEITHUS TEXACOSTASJON

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

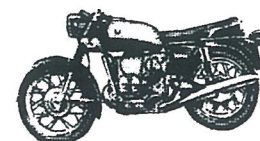


Jon Andreassen

Biler, motorsykler

&

landbruksredskap etc.



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



Kasserer'n minner om
 at medlemskontingenten
 forfalt til betaling 1. mars.
 De som ikke har betalt innen **1. mai**
 vil bli strøket som medlemmer.

Betalinginformasjon		GIRO	Betalingsfrist	4. 3. 2001
Kontingent for 2001		Underskrift ved girering		
Betalt av	MEDLEMSKORT 2001			
Ola Nord	Motorhistorisk klubb - Drammen			
Tyttebær				
3000 DRA				
Belast konto	Til konto 2200 07 28865			
Kundeidentifikasjon (KID)	Kvittering			
	Kroner			
	250			
	Ore			
	00			
	Bl.no. 7639398316			
	Ore			
	250			
	Til konto			
	22000728865			
	Blankettnummer			
	<7639398316>			

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

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

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

NORSK MOTOR VETERAN

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå.

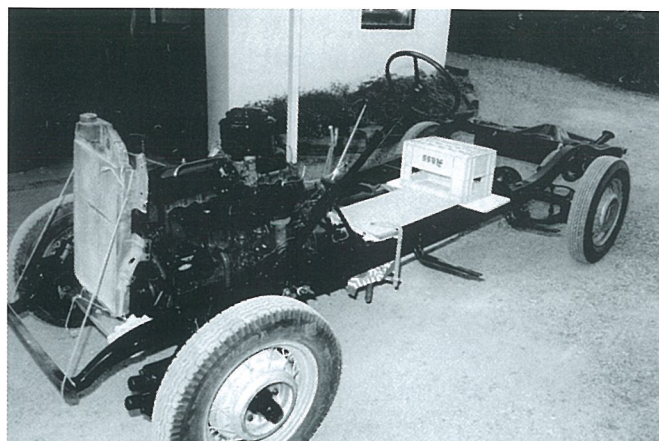
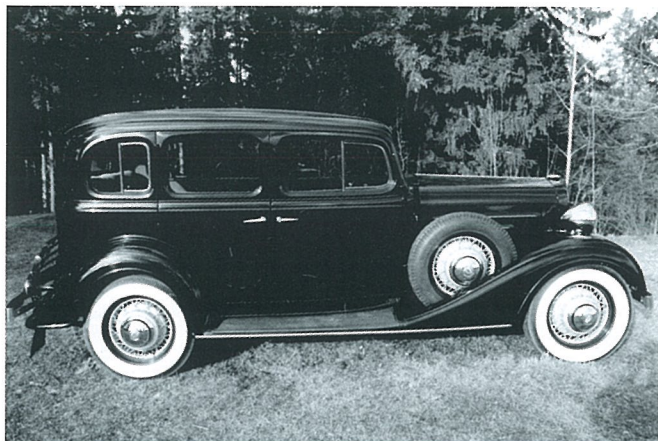
Telefon: 66 91 06 56 Fax: 66 91 06 57



Stafetten

Historien om min 1934 CHEVROLET Master Sedan

Av Tormod Bjørnethun



Jeg har alltid hatt interesse for biler, helt fra jeg som liten guttunge satt i forsetet ved siden av faren min og "styrte" Chevrolet'n med håndtaket på hanskeromlokket. Og det passet bra at det i nabolaget der jeg vokste opp var et bilverksted der jeg som tenåring debuterte som "bilmekaniker".

Chevroleten ble kjøpt ny av min far i 1934 hos **Automobilkompaniet av 1923 A/S** i Bergen, og har hele tiden vært i familiens eie. Den ble bygget opp i Danmark, og kjøpesummen var 6500 kr, et stort beløp en gang.

Foreldrene mine bodde i Sogn, og bilen ble der brukt som privatbil / skyssbil (med ekstra klappseter i baksetet) fram til krigsutbruddet. 29. april 1940 ble den rekvirert av de militære, men ble levert tilbake allerede 1. mai med et ødelagt bakhjul. Den originale skademeldingen på dette har jeg fortsatt liggende. Under krigen ble bilen satt bort og hjulene fjernet slik at tyskerne ikke skulle få kloa i den.

Etter krigen flyttet familien til Uvdal, og bilen ble mye brukt til ferieturer til Sogn. Jeg husker fortsatt turene opp og ned de gamle slyngene i Mabødalen i 50-årene.

Bilen hadde sine spesielle nykker, bl.a. hogg den på clutchen, og som guttunge var det skikkelig flaut hver gang vi startet med diverse kenguruhopp. I tillegg stoppet bilen ofte i regnvær, det ble overslag i coilen. Da var det bare å slå seg til ro og vente til den tørket, så kjørte vi videre. Dette var tydeligvis ikke noe problem for min far som aldri fikk byttet coilen.

Da jeg fylte 18 år var fortsatt Chevroleten i brukbar originalstand. Mot alle odds fikk jeg med fersk lapp i lomma låne bilen på "heisatur" til Ål sammen med kameratgjengen fra Dagali. Bremsene var elendige, men turen gikk likevel bra. Men den dårlige coilen klarte vi å knekke for godt.

Jeg husker ennå at jeg syntes bilen var meget god å kjøre, og vi ble imponert over at den klarte 90 km/t på toppen av bakkene opp mot Hagafoss.

Det var ikke tøft å kjøre så gammel bil på begynnelsen av 60-tallet, så jeg skaffet meg egen raggabil. Min far døde, og Chevroleten ble satt bort i 1963. Etter hvert ble det bestemt at jeg skulle overta bilen, og dermed kom tankene om oppussing. Men jeg hadde ikke plass, og bilen ble stående.

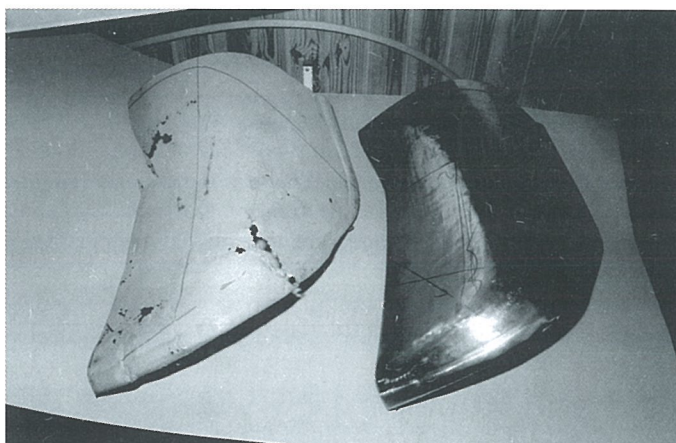
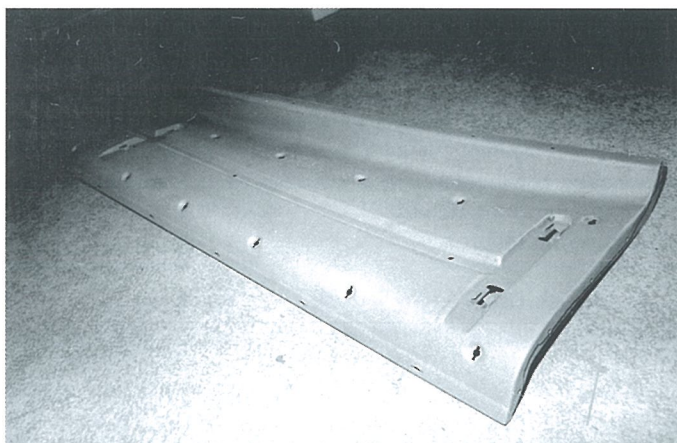
I 1977 flyttet vi inn i nytt hus i Hokksund med garasje og hobbyrom i kjelleren, og dermed blomstret pågangsmotet opp. Bilen ble hentet med god bistand fra Martin F og plassert i garasjen, og demonteringen startet. Men jeg fant fort ut at plassen var for liten, og med oppfølging av aktive unger i idrett ville dette prosjektet stå stille. Bilen ble samlet sammen igjen og plassert på låven til John Sanden. Her ble den "glemte" og stod og støvet ned i mer enn 10 år.

Nå begynte jeg å få mer tid til rådighet, så tanken på å få i gang Chevroleten våknet til liv igjen. Men først måtte verkstedplassen økes, så jeg startet med å bygge en garasje til, vegg i vegg. Og endelig, i 1991 ble bilen hentet ut av dvalen på låven og restaureringen kunne begynne.

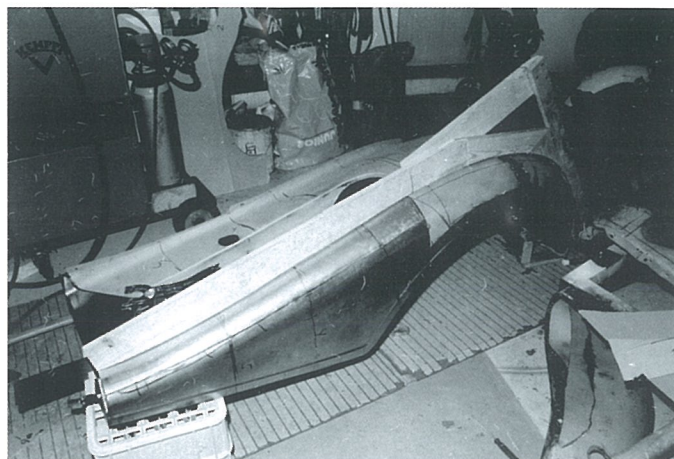
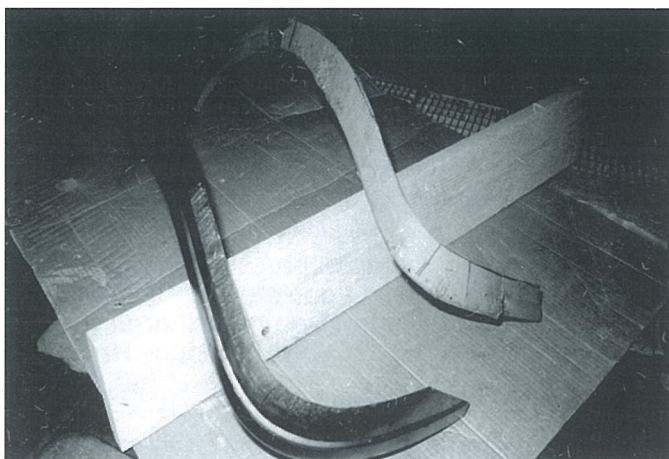


Bilen var i utgangspunktet det man kaller et bra restaureringsobjekt. Den var 100% komplett og interiøret var meget bra. Kun trekk på dører, vegger og tak var stygt. Karosseriet var imidlertid i dårlig forfatning etter mange småbulinger og kollisjoner, og med etterfølgende oppretting og sveising uten rustbehandling. Spesielt var begge bakskjermene, en forskjerm og ett stigbrett oppspist av rust, og med dårlig fasong. Derfor var valget enkelt, her var det bare å starte fra bunnen av, og bilen ble plukket helt ned.

Rammen var i god stand, så den ble bare sandblåst og lakkert. Hjuloppheng, forstilling og bremses ble demontert og overhaldt. Bilen er utstyrt med kneledd, som den gang var en avansert, men lite vedlikeholdsvennlig uavhengig fjæring. Disse har innebygget spiralfjær og støtdemper og måtte selvfølgelig også overhales med nye lagringer og tetninger. Styresnekken var i bra stand, men fullstendig feiljustert, her hadde nok en "vispesnekker" prøvd seg. Motor og drivverk fungerte bra da bilen ble satt bort, så dette ble bare rengjort og lakkert. Radiatoren var nesten tett og med diverse lekkasjer, så jeg kjøpte nytt register som jeg loddet inn. En spesiell og spennende jobb.



Den store jobben var imidlertid karosseriet. Her måtte det lages nye deler med vanskelige fasonger. For å få dette til uten for mye "klipp og sveis" trengtes noe verktøy. På en tur til Beaulieu kjøpte jeg en strekker / krymper for plater. I tillegg har jeg laget min egen utgave av Det Engelske Hjulet. Med disse hjelpemidlene i tillegg til blikksaks, hammer, mothold og sveiseapparat er det mulig å lage "alt". Men selvfølgelig ikke uten trening. I snitt tror jeg alle delene måtte lages 2-3 ganger før jeg var fornøyd. Noe av gleden ved restaurering er imidlertid det å prøve og feile, få ideer og lage utstyr for å få ting til.



Beaulieu

2001

Også i år arrangerer Martin Fælla sin populære tur til Beaulieu-markedet. Turen starter fra Drammen torsdag 6. september, kl 10.30 og beregner å være tilbake i Drammen lørdag 15. september ca. kl. 16.00.

Prisen for turen er kr. 4450,- pr. person i 2-personers lugar/hotellrom, og inkluderer:

- Buss T/R Drammen - Bournemouth.
- Ferje T/R (innv. dbl-lugar m/dusj og wc)*
- Buss T/R Beaulieu.
- Buss på alle utflukter.*
- 7 netter på hotell (i dbl-rom), inkl. frokost.

Mat om bord i ferja og inngangspenger til Beaulieu og steder vi besøker, er ikke inkludert i prisen.

Hvis du er interessert så ta kontakt med Martin Fælla snarest på tlf.:
32 82 12 32 (priv.) eller 32 28 96 45 (jobb).



Her er et lite utdrag av terminliste fra: **Norsk MG Klubb, avd. Drammen.**

April. Onsdag 25/4 kl. 1900.

Siste innemøte hvor vi møtes på Glassverket til sosial omgang som avsluttes med hasardiøs Gocart-kjøring. Vi satser på frisk kjøring som avsluttes med en finale. Drammen Gocart Senter A/S, Svelvikveien 59.

Mai.

Vi vil forsøke å få til en fellestur med Vestfold Sportsvognklubb.

Juni. Tirsdag 19/6 kl. 1900.

Frammøte på Herstrøm. En kjøretur som avsluttes med et besøk på Drammen Museum.

Juni / Juli. Fredag 29/6 til søndag 1/7.

Tur til Lom og Sjøk med forskjellige aktiviteter. Turen legges opp av Geir Åberg som vil informere om opplegget på møtet onsdag 21/2. Påmelding innen 15 mars til Geir på telefon 32 85 07 46.

August. Søndag 19/8 kl. 1000.

Frammøte på Herstrøm. En fin kjøretur i landlige omgivelser

September. Lørdag 8/9 kl. 1000.

Frammøte på Herstrøm. Sesongavslutning med blåtur som avsluttes med et festlig lag lengre utpå dagen / kvelden.



KALSVOGNA TURBILSERVICE

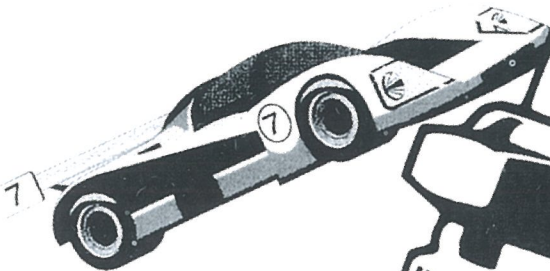
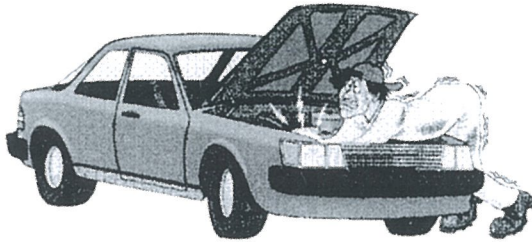
. . . et komplett valg



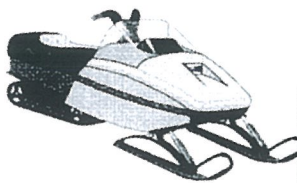
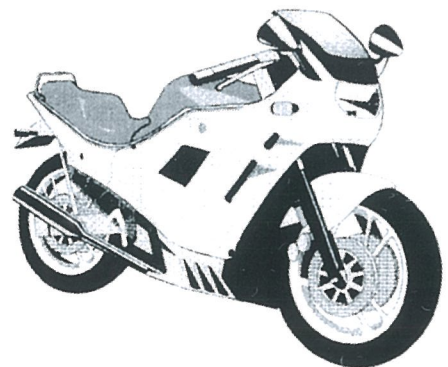
Tlf. 924 17 400
Fax 32 84 56 61



PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE




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

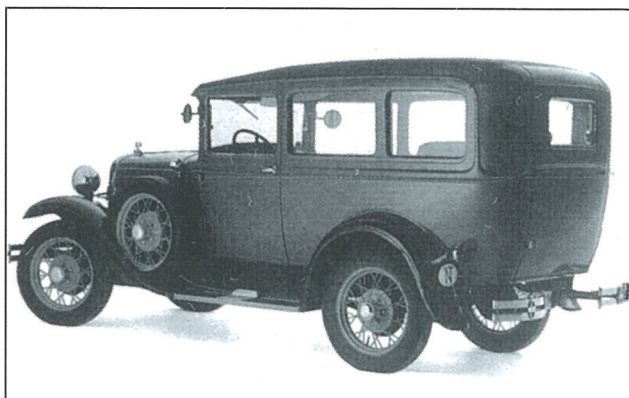




Kjøp og Salg



Skoda Octavia Super 1963-modell, beige, kun 49 000 km.
Nyoverhald teknikk (bremser, styring m.m), ny lakk.
Trenger nytt innertak og litt småfiksing her og der
(deler for det meste av dette følger med).
Petter J. Brudal, telefon 66 76 06 67 (jobb) eller 926 50 945.
E-mail: petter.brudal@tsc.no

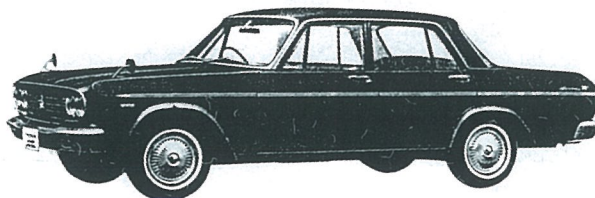


1931 Ford A de luxe delivery (st.vogn med baksete). Originalbygget i USA. Bilen er restaurert og registrert. En sjelden modell, som selges for ca. kr. 80.000.

Henv. Martin Giljamse, tlf. 32 75 07 11

SJELDEN SJANSE

Toyota Crown Special 2300 Sedan, '67 model
(MS 45L) selges. 6-sylindret rekkemotor 115 hk.



Bilen har ny sort lakk, og er stort sett i original stand.
Selges med mange originale reservedeler, samt komplett delekatolog og original rep.bok. Svært få eks. i Norge.
Selges høystbydende over kr. 40 000,-
Per Øyvind Løbach tlf. 32 82 66 04 Drammen

Kjøp:
Komplett bakaksel til **Hudson 1948 - 1952**
ønskes.

Tlf.: 32 87 62 58 905 73 343

Salg:
Stor gammel **høvelbenk**, 2 meter lang
til salgs

Tlf.: 32 87 62 58 905 73 343

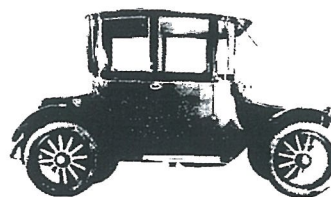


LEVENDE

Af Jon Winding-Sørensen

VETERANBILER...

Sakset fra **SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL** fra 1969, et blad som ikke eksisterer lenger.



Pragh's tekniske museum er absolut et besøg værd, men man opdager hurtigt, at der også uden for bygningen kører fine veteraner beregnet for daglig transport.

Trafikken i Spanien, Grækenland og Tjekkoslaviet er som evige veteranbilløb. Måske mest interessant i Tjekkoslaviet på grund af landets egen levende bilhistorie, men for alle disse lande gælder det, at der har været vanskeligheder med at udskifte den gamle bilpark med nye modeller, og man har simpelthen været nødt til at bevare det gamle, hvis man overhovedet ville have noget at rulle rundt i.

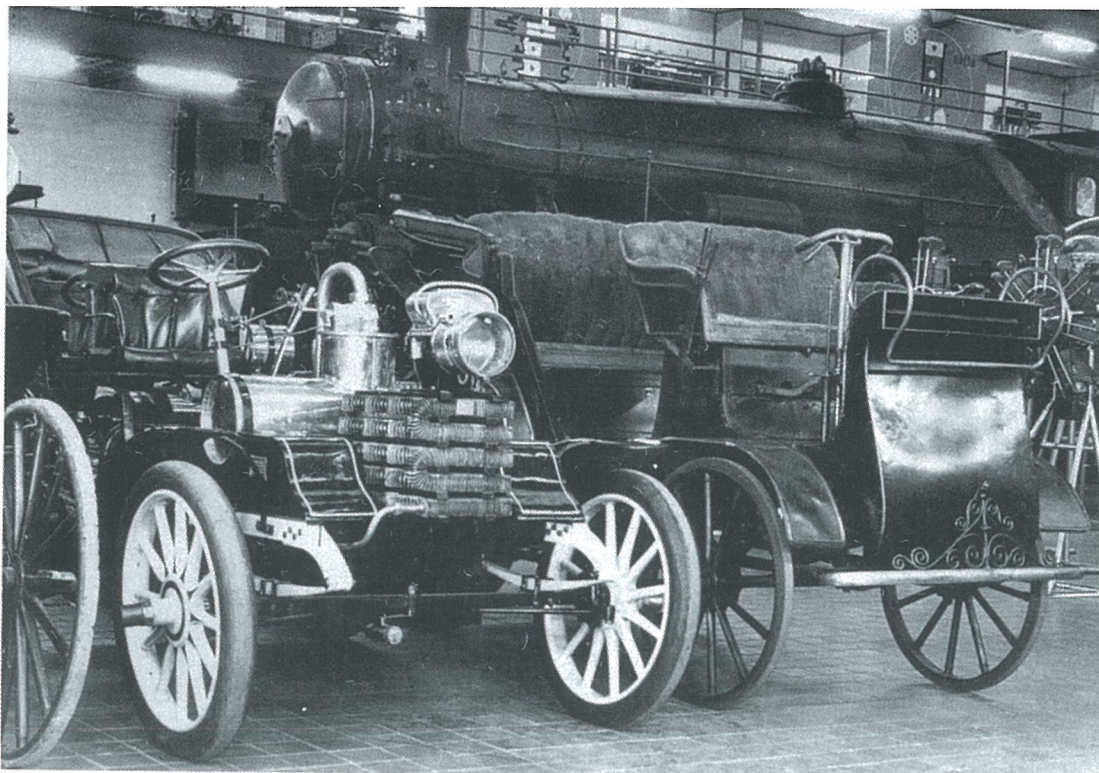
I Tjekkoslaviet myldrer det både i byerne og på landevejene med gamle biler. Det kan være kedelige Skoda'er fra 1928, det kan være spændende små Aero'er, der er bunker af summende Tatra 11 og 12, der er strømlinieformede aluminiumscoupeer fra slutningen af trediverne, man træffer en uopsidelig Praga fra begyndelsen af tyverne, og man kan finde en enorm tolv-cylindret Tatra på jagt efter en hidsig lille Jawa. Nogle af bilerne er ikke udstyret med identifikation, da mærket trods alt ikke havde noget med bilens evne til mobilitet at gøre, så den detalje har fået lov til at forfalde, hvilket dog kun gør jagten endnu mere spændende. Men man finder også velkendte udenlandske bilmodeller som en sølvgrå BMW 328, en Adler Triumph, en god vintage årgang af NSU og meget andet interessant.

Og ejerne holder dem i live. Måske nogle af vognene bliver presset lidt for hårdt, men man må jo huske på, at dette er den eneste form for privat transport under tag, ejeren har råd til. Alligevel kan det stikke en lidt i hjertet, når man ser en BMW motorcykel fra begyndelsen af trediverne blive brugt til at trække en stor påhængsvogn med grøntsager.

Men tjekkerne har fået øjnene op for gamle biler. Veteranbilbevægelsen er stærk, og det afholdes stadig internationale rally for veteran- og vintagebiler. Nogle af de gamle vognes ejere er også ved at blive opmærksomme på, at de måske er ved at piske det sidste liv ud af en potentiel guldgrube. Det er ikke længe siden, at en tjekke byttede en dårlig Bugatti mod en flunkende ny Mercedes-Benz 250 SE, og han har endnu to Bugatti'er. En tur på det tekniske museum i Pragh, der måske ikke tilhører verdens mest kendte, viser et nydeligt udvalg biler, der desværre er i temmelig dårlig forfatning. De eneste vogne i virkelig god stand er to ældgamle Nesseldorfere, men dem holder Tatra fabrikken i stand. Det er her som så mange andre

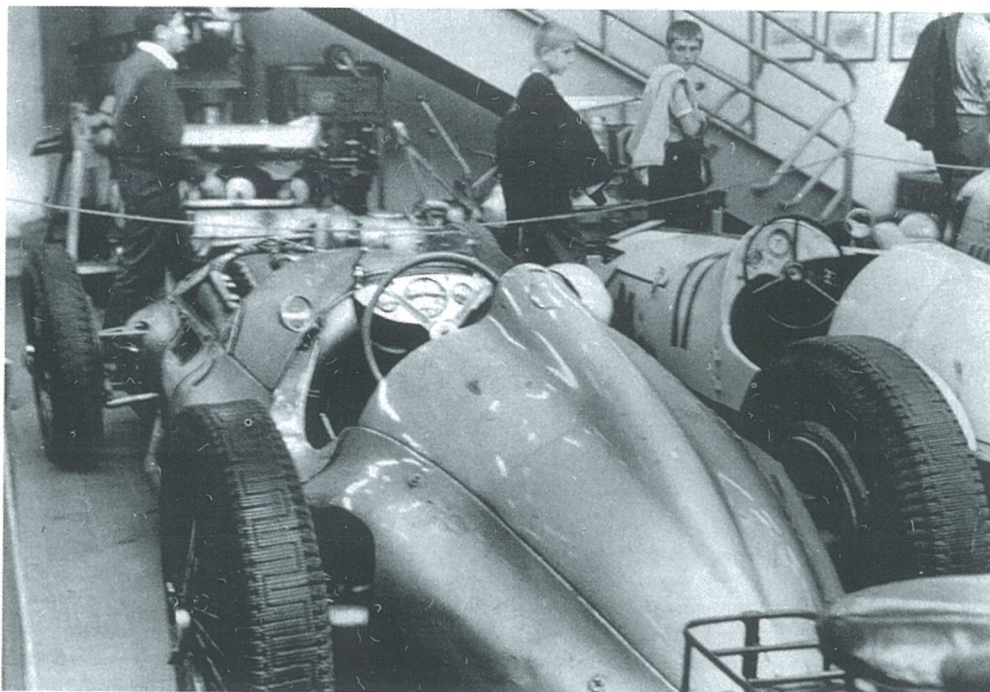
steder, at man mangler penge til at udføre et ordentligt restaureringsarbejde. Imidlertid er magasinerne næsten ved at sprænges med andre gamle biler, som gerne skulle vises frem, når de engang er blevet restaureret, men det der er tilgængeligt, er nu heller ikke småting. En blå Wikov er det første, der møder øjet. Den er fra 1934, men hører til et af de mindre kendte mærker. Wikov var en fabrik for landbrugsmaskiner, der begyndte at bygge biler i 1922. De begyndte med en 1-liters model, der udviklede sig til en 1,2 liter, så til 1,5 liter, og via 1750 ccm til 2,0 liter. Alle motorer havde overliggende knastaksel, og nogle af de største modeller var tillige udstyret med kompressor. Dette var rene sportsvogne, hvilket f.eks. afsløres af motorene, i hvilke hvert forbrændingskammer er poleret i hånden og krumtapakslerne var både statisk og dynamisk balanceret. Ved siden af står en speciel udgave af Aero Minor. Den er fra 1955, og den er udformet som en lille, hvid racerbil med førersædet i vognens ene side. Det viste sig, at denne bil var bygget på en flyfabrik, som overtog hele Jawa's reservedelslager, da denne fabrik holdt op med at bygge biler. Hos Letov-Letnany fortsatte man med at bygge disse små racere to år efter, at moderfabrikken var ophørt med fabrikationen. Der har været tale om en art junior-racer, da to-takt motoren på 32 hk gav en tophastighed på kun 120 km/t, og man kan forstå, at de har været ganske morsomme at køre i små lokale løb på nedlagte flyvepladser. I næste række finder man bl.a. en Tatra 11 cabriolet. Der er selvfølgelig også en del andre Tatra modeller som f.eks. type 80 fra 1930 - en meget særpræget model med vandkølet V12-motor, og den vogn, der vist på museet, var specielt bygget for landets president Paul Masa ryk. En Tatra 87 ved siden af fortæller lidt om strømlinietemaet, medens to Laurin & Klement'er demonstrerer den ro og værdighed, der er i en virkelig vintage bil. De gamle er også med - klenodier er den første Nesseldorfer Præsident og den første Laurin & Klement Republik. Sammen med dem står også en fuldblods Nesseldorfer racer fra 1899. Den skulle have deltaget i Gordon Bennett løbet i 1900, men kom ikke til start, af en grund, som det har været umuligt at opspore. Denne vogn havde kvadratomotor med 120 mm i både boring og slaglængde, og den flade maskine med vandretliggende cylindre var anbragt bag i vognen. Fra datidens racere kender man kædetrækket og niveauforskellen på sæderne for henholdsvis fører og mekaniker, men både kølesystem og smøresystem ser mere gennemarbejdet ud på





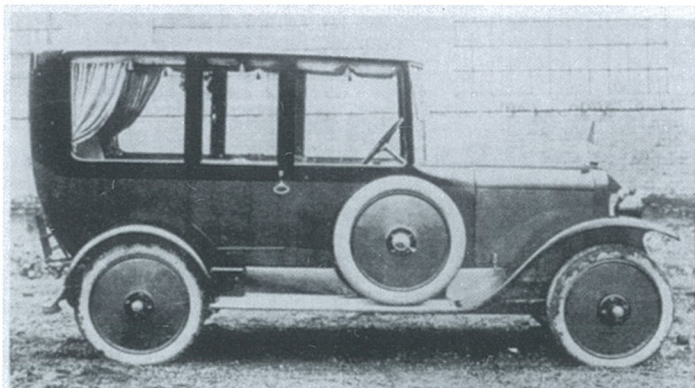
To kendte navne er impliceret i den første Nesseldorfer-bil (tit højrel. Hans Ledwinka var bl.a. ansvarlig for gearkassen, og den severe så berømte Rumpler havde hovedansvaret for konstruktionen.

Da man hørte om racervognen (tit venstre, i 1899, ventede man spændt på, hvad den kunne præstere i Gordon Bennett løbet i år 1900, men af ukendte grunde stillede den ikke tit start. Bemærk niveauforskellen mellem kørerens og mekanikerens side. Normalt står denne vogn og de øvrige gamle Nesseldorfer biler i Pragh's tekniske museum, men de var lånt ud til Koprivnice i anledning af Tatra fabrikkernes 70-års jubilæum.

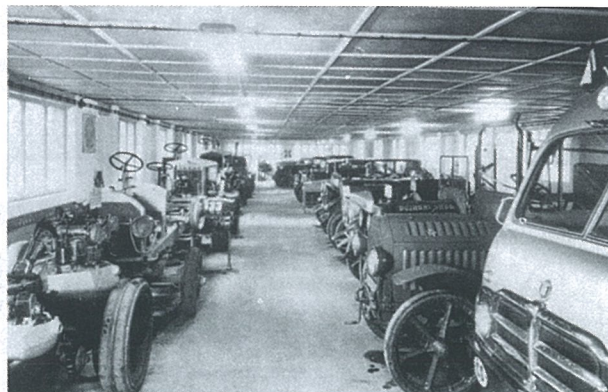


Her ser vi von Brauchitsch's 3-liter Mercedes racer ved siden af en lille Aero Minor 11.





Denne Walter fra 1921 har på en eller anden måde et orientalsk præg. Bemærkelsesværdig er den meget lave "livlinie", der gør glassverandaen større end sædvanlig på den tid. Fiat og Lancia optog senere denne konstruktionsform.



Dette billede er fra det gamle Tatra museum, der viser et lille udsnit af den omfangsrige samling.

denne vogn end på mange samtidige. Disse tre gamle biler kan når som helst startes og køres for egen kraft.

Blandt de udenlandske biler på museet ser man også perler. F.eks. står der een af de fire Bugatti type 13, som endnu eksisterer. Hvis man ikke kan finde nogen umiddelbar lighed mellem denne vogn og de øvrige, mere kendte Bugatti modeller, skyldes det, at type 13 endnu ikke havde fået den senere velkendte hesteskoformede køler. Når man finder en Mercedes-Benz type 163, 3-liters G P model fra 1939, skyldes det at von Brauchitsch glemte vognen i farten, da han prøvede på at køre fra Neubauer på vej hjem fra det jugoslaviske Grand Prix. Den Mercedes-Benz 540 K fra 1939, man finder på museet i Pragh, er noget speciel, for den blev bygget til den tyske "protektor", og er derfor pansret med fire centimeter tykke vinduer og karosseri opbygget af panserplade, hvilket dog ikke forhindrede ham i at blive skudt da han forlod vognen i det afgørende øjeblik. Denne vogn vejer 3 tons og trods det, at kompressormotoren udviklede 140 hk, måtte man slå sig til tåls med en tophastighed på 80 km/t.

En Oldsmobile Curved Dash er altid hyggelig at træffe igen, og det samme gælder Bedelia, som i grunden var et vældig praktisk køretøj. Der er endnu to Bugatti'er, et par dampbiler, en Decauville fra 1899 og en endnu ældre Victoria-Benz. Desuden er der en del interessante motorcykler, fly, badmodeller og tog.

Med et par snese bilmuseer bag mig, troede jeg at have set størsteparten. Det viste sig dog, at Tatra

kunne overraske også på dette område. De har systematisk samlet på alt, som de har fremstillet, har pietetsfuldt sørget for at holde det i orden, og til 70-års jubilæet har de til og med bygget et nyt hus til samlingen. Det er som en glaskasse i to etager, så man kan betragte bilerne såvel udvendig fra som inde fra bygningen. Alt hvad der vises her, er i absolut concours-stand, enten det er komplette biler, chassiser, motorer eller pragtfulde samlinger af gamle hjul og lygter, som er arrangeret meget artistisk rundt omkring. De hundreder af numre, som findes i magasinerne, er ikke i fuld så god stand, men alle er på vej til at blive det, og der er ingen fare for, at disse modeller skal blive glemt under et tykt lag støv.

Et af de køretøjer, der venter på at blive restaureret, er en model 87 monteret på ski med drivende propel bag i vognen. Denne model skulle Hitler benytte til at indtage Stalingrad med, men det kom jo til at gå noget anderledes. I dette museum finder man også enorme mængder aldrig offentliggjorte historiske fotografier samt en mængde præmier og pokaler, af hvilke mange er vundet af Josef Vermiravsky, som viet hele sit otium til museet. Han kørte for øvrigt race med Tatra 11 prototypen i 1922 og bliver drømmende i øjnene, når man taler og Hans Ledwinka.

Det fortælles også, at Skoda har gemt mere end 100 gamle modeller rundt om i hele landet, men disse vil næppe komme frem i dagens lys, før man har bygget et nyt museum. Det kommer imidlertid til at vare lidt, for man skal først bygge en ny fabrik og en ny administrationsbygning. Museet i Koprivnice er absolut et besøg værd, for det hører til blandt et af Europa's smukkeste bilinuseer.

VETERANMARKED LØRDAG 28. APRIL 2001

Gjøvik Olympiske Fjellhall

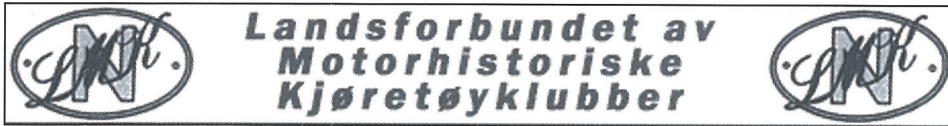
Åpningstid kl. 08.30 - 16.00.

BIRI-MARKEDET

lørdag 4. august 2001.

Åpningstid kl. 06.00 - 16.00.





Blybensin kan brukes i bevaringsverdige motorkjøretøy!

Postet 15. Januar 2001 av Carl Henrik Størmer

Det har i lang tid ikke vært mulig å kjøpe bensin med blytilsetning på norske bensinstasjoner. Av miljømessige hensyn har tetraetylbly blitt erstattet av andre tilsetningsstoffer som ikke er like giftige, men som dessverre ikke gjør jobben like godt. Dette har vært dårlige nyheter for eiere av eldre motorkjøretøy.

Blysalter i bensinen har to oppgaver: 1. Å øke oktantallet til beste for høy-kompresjonsmotorer. 2. Å "smøre" ventiler og ventilseter. Det er særlig den siste oppgaven som er viktig for eldre motorer der ventilsetene er frest inn direkte i materialet i sylindereblokk eller i toppblokk, som regel i støpejern.

Uten blysalter oppstår det en sveiseeffekt mellom eksosventil og ventilsete som river løs små jernpartikler som øyeblikkelig oksyderes til rust i den varme luftstrømmen. Rusten fungerer som slipemiddel mellom ventil og sete, og i enkelte motorer, særlig ved turtall over ca. 2200 o/m, kan ventilen i løpet av relativt kort tid slipe seg flere millimeter inn i setet.

Mange eldre motorer kan bygges om med herdete ventilseter og ventiler av annet materiale, men slett ikke alle.

Med dette som bakgrunn har LMK i flere år arbeidet både internasjonalt gjennom IHVO og nasjonalt, for å få unntaksbestemmelser for bevaringsverdige kjøretøy. Med vår begrensede bruk vil eventuelle forurensinger være minimale. Vi har fått gjennomslag for dette i EU, og etter samtaler med norske myndigheter er unntaksbesemmelser også innført i det norske regelverket.

I Forskrift T-1319 "Forskrift om kvaliteten på bensin og autodiesel til bruk i motorvogner" fra Det Kongelige Miljøverndepartement, heter det i paragraf 5:

"For bruk av bensin i bevaringsverdige kjøretøyer tillates maksimalt blyinnhold på 0,15 gram pr. liter bensin. Bensinen skal også oppfylle kravet på benzeninnhold som vist i tabell I (mindre enn 1%). Salget må ikke overskride 0,5% av det totale årlige bensinsalget."

Med dette har vi nådd to viktige mål. Vi har, som eneste motorvogngruppe, fått tillatelse til å benytte blybensin. Videre er det blitt lov å omsette blybensin til oss, begrenset oppad til 0,5% av den totale bensinomsetning i hele landet pr. år.

Betyr dette at vi nå kan kjøpe blybensin i bensinstasjonen på hjørnet? Dessverre, nei. Først må vi finne bensinstasjoner/-selskaper som er villig til å lagre blybensin og til å øremerke en pumpe for formålet. Omsetningen vil neppe gi stor fortjeneste. Et alternativ kan være at klubber skaffer seg tank og pumpe til bruk for medlemmer.

Nå gjelder det å slippe fantasien og kreativiteten løs! Gode idéer tas imot med takk!

EU vil vrake panten

Postet 11. Februar 2001 av Carl Henrik Størmer

Under denne og liknende overskrifter kunne man i Dagens Næringsliv og en rekke andre dagsaviser 29.01.2001 lese en pressemelding som har vakt uro blant en rekke LMK-tilsluttede klubber. Vi siterer fra Dagens Næringsliv:

-Vrakpanten på biler kan forsvinne. I stedet kan bileiere bli presset til å vrake gamle biler ved at de fortsatt må betale årsavgift og forsikring selv om skiltene tas av. Det kan bli resultatet av et nytt EU-direktiv.

-Vi har et system som fungerer bra. EU-direktivet legger opp til en helt annen løsning enn det vi har i Norge, nemlig at man betaler alle løpende avgifter til bilen er vraket, sier avdelingsdirektør Ellen Hambro i Miljøverndepartementet til Dagens Næringsliv.

-Norge har hatt en statlig ordning med vrakpant i over 20 år. Alle nye biler er ilagt en vrakpantavgift på 1.300 kroner, mens man får 1.500 kroner for å levere inn et bilvrak.

Fortsetter neste side.



Fortsetter fra side 25.

-Hambro sier at det vil være behov for overgangsordninger hvis Norge skal følge det nye EU-direktivet som vi i utgangspunktet er forpliktet til gjennom EØS-avtalen. Det er imidlertid mulig å be om unntak. Videre sier Hambro: " - Vi er i tenkeboksen og vil ta stilling i løpet av en måneds tid..."

LMK har bl.a. tatt kontakt med Miljøverndepartementet for å innhente mer opplysninger. EU-direktivet det dreier seg om er åpenbart "End of Life Vehicles Directive" som nå skal innarbeides i norsk lovgivning og regelverk. Dette er en helt normal prosess, og LMK har ventet på signaler om at dette skulle skje.

Det er hevet over enhver tvil at historiske, bevaringsverdige motorkjøretøy er unntatt fra ELV-direktivets virkeområde. Dette direktivet kan således ikke brukes som brekkstang for å innføre nye avgifter som kan ramme vår hobby. Imidlertid kan de enkelte land vedta strengere regler enn det EU-direktivet gir hjemmel for, og det er LMK's oppgave

å påse at regler ikke blir innført som kan skade vår kulturhistoriske virksomhet.

LMK-tilsluttete klubber kan være trygge på at LMK følger saken nøye, og vil gjøre det som er nødvendig for å ivareta våre interesser.

Forøvrig viser vi til vår nyhetsmelding under Siste Nytt 31. Oktober 2000, der IHVO's EU-konsulent Bob Tomlins redegjør for sluttbehandlingen av ELV-direktivet.

Fra Norsk Veteranvogn klubbs løp og arrangementer:

28. april	Vårløp
5. mai	Vårmarked på Ekeberg
26. mai	Dameløp
9. - 13.	
august	Styrkeprøven: Beduins Minneløp
1. - 2.	
september	Sandvigen Sundvolden
22.	
september	Høstmarked på Ekeberg
13. oktober	Høstløpet



VÅRSJEKKEN 2001.

MHKD inviterer alle interesserte medlemmer til vårsjekk/teknisk forsikringsjekk.

Sted: NAF Testestasjon, ing. Rydbergsgt., Åssiden, Drammen.
Dato: Onsdag 2. mai fra kl. 17:00.

Ta med alle aktuelle papirer på kjøretøyet. Ved spørsmål ta kontakt med Fridgeir Normann som er vår forsikringskontakt.

Husk sikkerhet som bremses, styring, lys og påbudt utstyr!



Når uhellet er ute.

Skulle uhellet være ute, er det som kjent nødvendig å skrive en skademelding til forsikringselskapet, der man bekjenner sin brøde, og forsøker å beskrive hendelsesforløpet så presist og entydig som mulig. Av ulike grunner er det ikke alltid like enkelt å formulere seg slik man ønsker, og resultatet blir ikke helt slik man hadde tenkt.

Nedenfor følger en del reelle utsagn fra skademeldinger, hentet fra boken "**Hun påsto hun kjørte på grønt, enda det ikke var lyskryss**". Som vi ser, er det helt klart at noen av uttalelsene er noe vage og upresise, og at det kan være grunnlag for misforståelser. Velger du å bruke formuleringene i påkomne tilfelle, vil det være nødvendig med visse justeringer.

"Plutselig kjørte jeg inn i bilen foran uten at jeg skjønnte noe..."

"Jeg kom kjørende mot nevnte kryss, senket farten, så meg godt om, kjørte så ut i krysset - og traff hr. Pettersen. Dette er for meg en helt vanlig prosedyre"

"Det var hans fordømte vikeplikt å stoppe for meg"

"Motparten hevdet at han kjente høyregelen, men påsto at han hadde problemer med forskjell på høyre og venstre. Det var arvelig, sa han."

"Det snødde nysnø og var veldig glatt "

"Jeg nøler ikke med å karakterisere føreforholdene som våt og løsaktig snø"

"Jeg vet ikke om det var snø eller is, men det var glatt - sinnssykt glatt"

"Det var blank is på veien. Min motpart kunne ikke stoppe, og jeg var ikke stort bedre" "

"Bil B stoppet ikke, men fortsatte til tross for hva jeg mener *burde* ha skjedd "

"Da jeg kom ut av bilen min ble jeg sint og sa noen stygge ord. Jeg ba imidlertid om unnskyldning når jeg hadde fått roet meg ned. Det var ingen hyggelig opplevelse"

"Han var 38 år og hadde tatt førerkort i meget høy alder"

"Jeg ble overrumplet av den andre førerens far, som fylte ut skademeldingen. Den er feil"

"Føreren av motpartens bil, dvs. han andre ..."

"Undertegnede, heretter kalt "jeg" ..."

"Fører av bil B var Per Pettersen, heretter kalt Pettersen ..."

"Fører av bil B (Jørgensen, dvs. meg) ..."

"Jeg har kalt fører B for fører X siden han stakk av og forsvant".

"For å få det til å stemme med skademeldingsskjemaet har jeg kalt hesten kjøretøy B".

"Jeg kan ikke norsk, så det er ikke jeg som skriver dette".

"Han svingte mot Gol, men hadde blikket rettet mot Fagernes".

"Bil A kom fra Halden, bil B kom fra høyre".

"Bil B kom bakfra i motgående kjørefelt i samme retning".

Troverdig passasjer...

Min passasjer er for øvrig medlem av Norges Fotballforbunds lovkomité ...

...og aktverdig bekjentskapskrets Ulykkeskvelden hadde jeg vært i Arendal for å besøke min gode venn, pensjonert sogneprest NN...

Et poeng Et annet poeng er at motparten ikke selv kjørte bilen da han kjørte på meg.

Tilleggsopplysning Jeg gjør oppmerksom på at føreren av bil B var ei dame.



Redaktørens kommentar:

Dette er i skrivende stund en forferdelig spennende tid for meg. Grunnen er ikke bare at vi prøver et nytt trykkeri, men at hele denne avisen blir levert trykkeriet på en CD. Hvis du fikk avisen på april møtet og nå har lest dette, da klarte vi det! De som ikke var på dette møtet, vil kanskje ikke få avisen før etter påske da vi jo sender den som C-post.

For en amatør på data som har en PC å arbeide med, mens resultatet skal tas frem av trykkeriet på en Macintosh, er ikke dette bare enkelt. Hvis vi ikke har lyktes er det grunnen til at dette nummeret av MOTORHISTORIKEREN kom ut på sommeren en gang!!!

Blir det som vi håper, blir det en ny milepel i klubbavisens historie. Den forrige milepel kan du lese om nederst på denne side som er fra MOTORHISTORIKEREN nr. 1, 1977.

Uansett hvordan det hele går, så trenger vi fortsatt at dere sender inn stoff til de kommende aviser.

Jeg takker for det jeg fått til denne utgaven.

En hel del har jeg lært av dette. En ting er jeg i alle fall nå klar over, nemlig at det ikke nytter med en forholdsvis gammel PC med dårlig "Prosesor" og liten "Ram". Min er i absolutt i tregeste laget. Mange av sidene har jeg ikke vært i stand til å printe ut. Jeg har måttet jukse på kvaliteten for å få en kopi på papir.

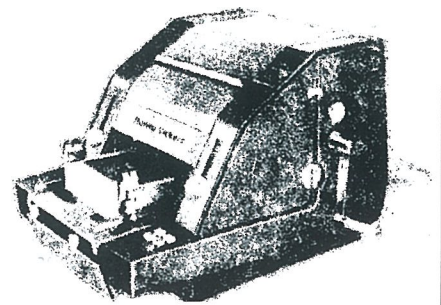
Christian

Sakset fra MOTORHISTORIKEREN Nr. 1, 1977.

- 2 -

1977

Denne avisen er den 42.de i rekken siden klubben ble stiftet i oktober 1972. Når det gjelder fjorårets avis, utgjør de 10 numrene av MOTORHISTORIKEREN fra 1976 en "bok" på 184 sider. Vår samlede produksjon siste år er omtrent 100 kilo aviser, og stabet oppå hverandre vil 1976-årets produksjon blitt on 5 meter høy bunke. Papi-ret som er gått med ville dekket 2318,4 kvadratmeter, eller lagt etter hverandre hadde sidene målt cirka 600 meter.

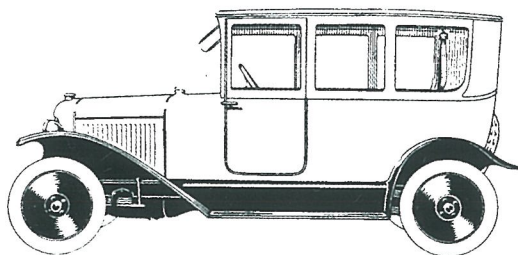


Fjorårets store begivenhet var først og fremst anskaffelsen av en avansert duplikator, og ved utgangen var det nok en merkedag i avisens historie, idet vi nå disponerer vår egen maskin for fremstilling av elektrostensiler. Det har plutselig blitt den rene fest å produsere avisen, idet vi endelig er sjølberget når det gjelder det trykktekniske, med muligheter for å djengi bilder fra egne arrangementer. Selvsagt har trykkmetoden sin begrensning, og resultatet blir også noe mer "ullent" enn f.eks. offset-trykk, men våre ressurser må naturlig nok stå i et rimelig forhold til behov, opplag og økonomi. Så det hersker uhemmet fryd over nyervervelsen i MOTORHISTORIKEREN's redaksjon, og vi skal gjøre vårt ytterste for å utnytte de muligheter som nå er åpnet

Beskjed til medlemmer av Motorhistorisk klubb - Drammen

Vi ønsker nå og oppdatere **Medlemsmatrikkelen** som kom ut i 1999. I den forbindelse ber vi herved om at alle medlemmer, så snart som mulig, fyller ut skjema på neste side og sender det til klubben. Dette er viktig for oss i styret, ikke bare av hensyn til eventuelle kjøretøy, men av hensyn til medlemmets personalia, som adresse, telefonnr. og hvorvit en har LMK-forsikring og lignende. Ikke alle disse opplysninger blir trykket i medlemsmatrikkelen selvfølgelig, men kun brukt internt i styre. Som for eksempel en oppmerksomhet ved store fødselsdager. Vi håper flere enn forige gang tar seg bryet og fyller ut skjemaet og sender det inn. *Takk.*

ADRESSEN TIL KLUBBEN STÅR PÅ SIDE 2.



„CITROËN“

DEN LILLE FRANSKE BIL

haves altid paa lager i alle modeller. — Prøvet i Norge i 5 aar med enestaaende resultater. —

Eneforhandler for Norge:

AUTOIMPORT Co.

Disp. Thorleif Wang.

AKERSGT. 7 — KRISTIANIA — Telef. 37491 — 30555.

27^{de} i 1924

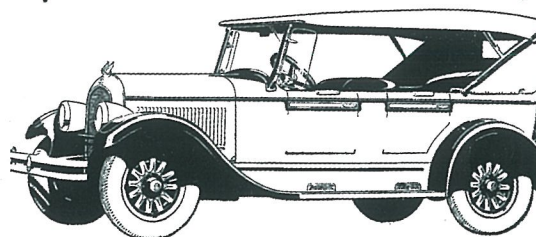
18^{de} i 1925

9^{de} i 1926

4^{de}
i 1927

CHRYSLER, nu den 4de i rækken av amerikanske automobilfabriker, feirer den mest epokegjørende rekord i automobilindustriens historie.

Hovedforhandler for Norge

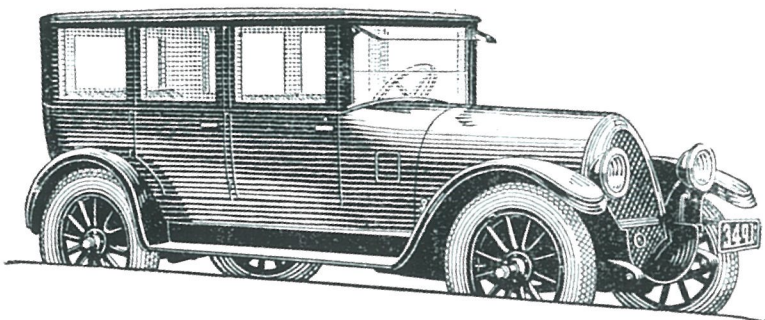


AUTOMOBIL COMPAGNIET AS

Disp. Arthur Kallevig

AURORA GARAGE — OSLO

1925



FRANKLIN

Erfaring viser at kun det bedste blir billigst.



SANDPRODUKTER

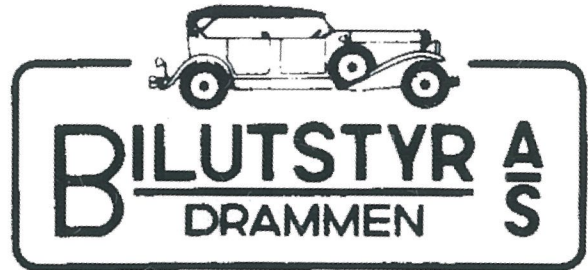
Vi kan tilby sand til de fleste formål

SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet
Vår kvalitet = En av landets beste

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen



BIL- OG TRAILERUTSTYR

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

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



Drammen Gummiservice as

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

Spesialist

BRIDGESTONE

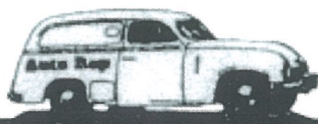
på

Firestone

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

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



DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer de originale regummerte

Små annonser - små priser

bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



Asle Wang
Gamlebakken 28
3046 DRAMMEN

C-blad

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



DEN NORSKE AUTOMOBILFABRIKK
D. HEIWERBERG MEYER & SØNN



Redaktør for neste
er: Erik Holde

Eikholtveien 7 B
3031 DRAMMEN

Tlf.: 32 88 31 15

E.mail: eifel@online.no

Send inn stoff før 11. mai 2001.

MOTORHISTORIKEREN

