



MOTORHISTORIKEREN

NR. 2 - JUNI 2002 - 31 ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

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

Bankgiro 2200.07.28865
Hjemmeside: <http://mhkd.lmk.no/>

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

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

Varamann:

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



Forsidebildet:

Datsun Fairlady 1966 mod.
På vei til fam.
Sand Olsen

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

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

Løpskomitè:

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

Arrangementkomitè:

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

Materialforvalter:

Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

Valgkomite:

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

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@private.as

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 2002 er:

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

Redaktør for dette nummer har vært:

Erling Dagslet

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

Vi må ha stoff til neste blad innen 10. august



Formannen har ordet:



Gratulerer Motorhistorisk Klubb Drammen, gratulerer med de første 30 år. Den eksakte dato er 18 oktober, men siden dette er vårt jubileumsnummer, gratulerer jeg alle med dagen nå.

Det er i år 30 år siden noen gammelbilentusiaster som til da hadde hatt uformelle treff ute på "saga" til onkel Tore, fant på at de skulle danne en klubb for de som hadde interesse for gamle biler. Stiftelses møte ble holdt på Glassverkets Idrettsforenings klubbhus på Åskollen, her ble også de første møtene arrangert.

Etter en tid ble møtene flyttet til heimeværnshuset på Musøya. Et meget trivelig møtelokalet med utrolig fin stemning og atmosfære, i min forrige periode som formann ledet jeg møtene i dette lokalet. Etter flere år med møter på Musøya, ble vi "tvunget" til å skifte til nye møtelokaler. Det nye stedet ble Ungdommen Motorsenter, fint lokalet men det må vel sies at stedet ikke hadde den samme atmosfære. Eller er det bare sånn at alt var så mye bedre før, den gang Alf

fortalte om turen til Danmark da et av våre medlemmer med sin motorsykel spant rundt på indre bane så grasstustene føyk. Vi hadde hørt historien tre ganger før, men du verden så morsomt det var å høre den en gang til.

Etter noen år på Ungdommens Motorsenter flyttet vi opp i skauen, og ble kollektivt medlem i Natur og Ungdom, kart og kompass ble faste hjelpemidler for å finne frem til møtene. Konnerud Jeger og Fiskeforening sine flotte møtelokaler ble vårt "hjem" i noen år, før vi bestemte oss etter oppfordring fra medlemmene om å flytte møtene ned til Drammen sentrum igjen. I jubileumsåret er vi igjen tilbake i Drammen nærmere bestemt i Åssiden kirke, her har vi nå holdt til i noen år og jeg oppfatter det slik at medlemmene trives godt her.

Hvordan har så vår hobby utviklet seg i disse 30 årene? Det vi kan si med sikkerhet er at etter en voldsom øking av interessen på 80 tallet flatet det hele ut på 90 tallet, og ved inngangen til det nye årtusen er vi ofte "hår i suppa for andre billister.

Hvordan vil så vår hobby utvikle seg i de neste 30 år? Vi må nok se i øynene at vår medlemsmasse vil ligge på det nivået vi har i dag, men vi får jobbe i årene fremover for å rekrutere yngre medlemmer.

Jeg vil også i denne sammenheng få minne om vårt jubileumsarrangement, det har vi lagt til helgen 23,24,25 august. Du vil kunne lese mer om dette andre steder i bladet, jeg vil på det sterkeste oppfordre våre medlemmer om å stille opp på den uformelle rundturen i Drammen fredag 23 august, la dette bli en god markering av vår hobby i nærmiljøet.

I siste blad feiret vi at Cadillac rundet hundre år, det jeg glemte var at Volvo fyller 75 år i år. Start nummer 75 i vårt jubileumsløp vil da sevfølgelig være løpets eldste Volvo. Min generasjon forbinder vel helst Volvo med modell typene Amazon og PV.



Formannen har ordet fortsetter:

Et navn som dukker opp i mitt bakhode er da selvfølgelig den legendariske verksmester og motorbygger Gunnar Hagerud fra Kongsvinger. Hans fantastiske Amazoner og PV'er imponerte meg på Drammen Oval. En annen som jeg tenker på i denne sammenheng er Gunnar "Kitta" Kittilsen. Hans røde Volvo PV med Mustang grill og gule minilite felger, kunne det bli noe bedre. Ifølge vårt mobile leksikon i klubben Kjell Thon, gikk en av Gunnar Kittilsens løpsbiler som gatebil en periode i Drammen, er det noen av medlemmene som kjenner noe mer til dette?

Årsmøtet i LMK ble avholdt 9 mars, møtet gikk som før i en hyggelig tone uten de helt store meningsforskjeller. Det som ble bestemt og som kan bidra positivt til den langsiktige utviklingen av LMK, var diskusjonene om mulighetene for å kunne ansette en generalsekretær på heltid, etter Svensk modell. Styret fikk fullmakt til å arbeide videre med saken, med sikte på å gjennomføre dette fra neste år.

Til slutt vil jeg takke alle som har bidratt til klubbens virksomhet gjennom 30 år, ingen nevnt ingen glemt.

Ha en fortsatt god vår med mye opphøgde poteter og tennvæske på grillen, og bli med på vår tema tur til Horten 25 mai "Jeg har vært i marinen jeg".

Lotus Cortina

Redaktørtanker.

Under et ferieopphold i Florida besøkte jeg en liten lokal flyplass. På denne plassen var det et flymuseum, de er det for øvrig mange av i USA, omvisningen var ganske raskt gjort, så jeg gikk litt rundt å så. Mange av de som jobbet der var sannsynligvis pensjonerte flyvere og mekanikere. De hadde noen fly som det ble jobbet på, og de hadde et rom det satt flere personer rundt, det var en del deler på bordet, og en "foreleste". De drev på en måte både undervisning og reparasjon samtidig.

Denne arbeidsmåten virket både hyggelig og nyttig, det var sosialt samvær, læring og restaurering av veteran fly på samme tid.

Var det slik denne klubben startet for ca. 30 år siden? Det er kanskje slik at noen kan mye om motor og drivverk, noen andre kan karosseriarbeide. Jeg tror det er slik at vi som ikke kan så mye av de forskjellige fagene går å spør om hjelp hos de vi vet kan det vi mangler.

Er det noen som synes det kunne være en ide å ta et kurs for flere slik at vi blir bedre til å hjelpe oss selv

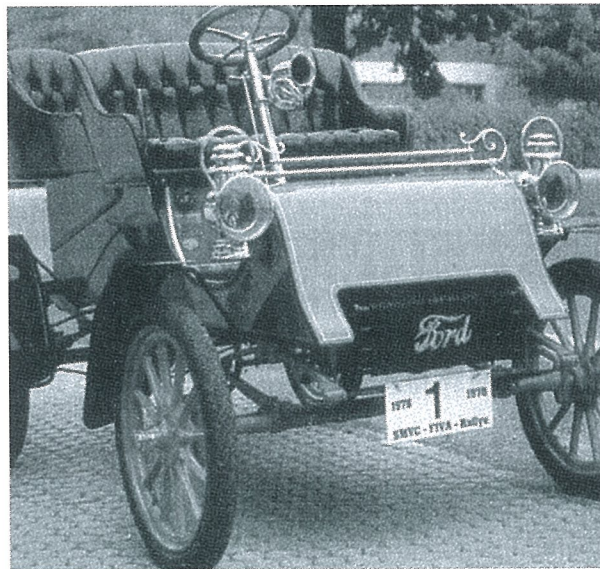
(- og kanskje andre ?)

Hilsen en karosseriamatør.



OPPVARMING FØR JUBILEUMSLØPET

TUR I DRAMMEN OG OMEGN



Fredag 23. august 2002 kl. 19.00 oppfordres du til å møte med din veteranbil på parkeringsplassen nord for Ligo-stua i Drammen

Vi vil kjøre en rundtur i Drammen og omegn. Blant annet går turen innom Lierkroa hvor vi tar en stopp og en prat over en kopp kaffe.

Møt opp!

Løpskomiten.



LØPSINNBYDELSE.

Motorhistorisk klubb – Drammen

Arrangerer i samarbeide med Volvo Norge A/S

Jubileumsløpet 2002

lørdag, 24. august kl. 11.00.

Frammøte senest kl. 10.00. Starten går fra Drammen Park kl. 11.00.
Mål er Tyrifjord Hotell, Vikersund.

LØPSRUTE:

Drammen – Lier – Sylling – Øst Modum – Modum – Vikersund.

Det blir varierte teoretiske og praktiske oppgaver underveis.

Løpet er åpent for kjøretøyer eldre enn 20 år. Start kontingent kr. 100.-
må innbetales på forhånd til bank konto nr. 2200 07 28865.

Etter løpet arrangerer MHK-Drammen, 30 års Jubileumsfest med muligheter for overnatting.
Festen er åpen for alle. For påmelding og priser, se annonse på side 7 i bladet.

Søndag 25 august kl. 12.00 vil det bli arrangert tur med Veterantogget fra Vikersund stasjon
til Krøderen. NSB's veteranbuss vil bringe deg fra hotellet til Vikersund stasjon.
Retur fra Krøderen skjer med samme buss.

Påmelding til Jubileumsløpet innen 10. august til:

Vidar Andersen
Seljeveien 2,
3360 Geithus
Tlf. 32 78 00 04

Tore Woldstad
Travbaneveien 12,
3300 Hokksund
Tlf. 32 78 48 46

Tore Gustavsen
Hyggenvn. 70,
3442 Hyggen
Tlf. 31 28 90 95



30-ÅRS JUBILEUMSFEST PÅ TYRIFJORD HOTELL, VIKERSUND

Etter innkomsten av jubileumsløpet inviterer

Motorhistorisk klubb - Drammen

til jubileumsfest på Tyrifjord hotell kl. 19.00.

Pris kr 380,- pr. person for koldtbord.
Barn under 15 år betaler halv pris.

For de som ønsker overnatting koster dette:
Pris pr. person kr 550,- i enkeltrom
Pris pr. person kr 400,- i dobbeltrom

Bestilling av overnatting må hver enkelt ordne selv.

For de som ønsker billigere overnatting, er det mulig å bestille campinghytte ved Natvig Camping, Vikersund, eventuelt Hokksund Camping.

Det vil bli anledning til å svinge seg til levende musikk.
Ta med deg partneren og slå deg løs.

Innbetaling for Jubileumsfest, forskuddsvis, til k.nr. 2200 07 28865

Påmelding til Jubileumsfesten innen 10. august til:

Vidar Andersen
Seljeveien 2,
3360 Geithus
Tlf. 32 78 00 04

Tore Woldstad
Travbaneveien 12,
3300 Hokksund
Tlf. 32 78 48 46

Tore Gustavsen
Hyggenvn. 70,
3442 Hyggen
Tlf. 31 28 90 95





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPECIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder instrumenter, utstyr og rekvisita.

* - for skoler, korps, orkestre og enkeltutøvere

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

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen

Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

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

Ta kontakt med:

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

Helårsannonser 2002:

Helside kr. 2700,-

Halvside " 1800,-

Kvartside " 900,-

1/8 side " 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

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



Prisen gjelder så langt lageret rekker.

Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 2002 kr. 250,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- * Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på **MOTORHISTORIKEREN** som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også muligheten til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

FIRMA

RABATTER

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

Listen oppdateres fortløpende.



Hvordan virker ladereguleringen

Ved gjennomlesning av en del gamle bøker fant jeg en beskrivelse av dynamoen som ofte er i bruk i "gammal bilen". Det kan være interesse for å se hvordan dette funksjonerer. Artikkelen er tatt fra Axel Rønnings BOKEN OM BILEN utgitt 1951.

Bilens elektriske anlegg har to strømkilder, nemlig akkumulatoren og dynamoen. Batteriet leverer strøm til startmotoren og dessuten til tenningen under starten og under motorens gang, så lenge dynamoens omdreiningstall er lavt. (Ved tomgang, ca. 1000 o/min, gir ca. 1500 o/min til dynamoen.) Så lenge motoren går på lavt omdreiningstall må batteriet også forsyne de andre strømforbrukerne. Når motorens omdreiningstall stiger, tiltar dynamoens spenning og den overtar etter hvert strømleveringen og lader dessuten batteriet.

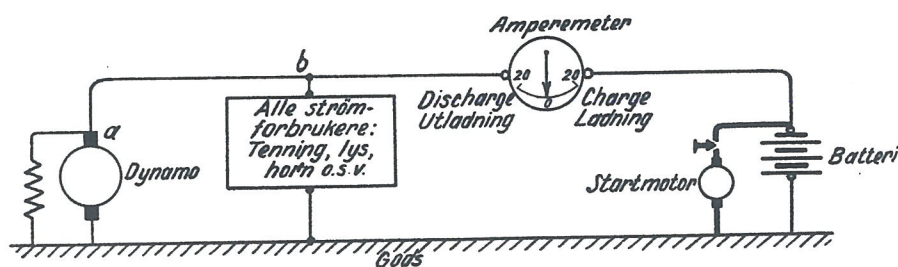


Fig. 200. Det elektriske anlegg, skjematisk.

Sammenbygningen av et elektriske anlegg er vist i fig. 200. Som det vil sees er alle strømforbrukere, unntatt startmotoren, koblet inn mellom dynamoen og amperemetret.

Viser amperemetret utladning, betyr det at batteriet leverer strøm med det antall ampere som angis. Viser amperemetret lading, betyr det at dynamoen har overtatt strømforsyningen til tenning, lys o.s.v. og at dynamoen lader batteriet med det antall ampere som metret viser.

Et elektrisk anlegg kan imidlertid ikke uten videre anordnes som vist i fig. 200. Ved lave omdreiningstall vill dynamoens spenning være lavere enn batterispenningen, og batteriet ville som følge av det lade seg ut gjennom dynamoen. Ved stigende omdreiningstall vil shunt-dynamoens spenning forholdsvis snart komme så høyt at dynamoen og strømforbrukere vil ta skade (lyspærer brenne av o.s.v.) og batteriet vil bli strekt overladet med de ulemper det medfører.

Det elektriske anlegg kan derfor ikke virke varig og hensiktsmessig uten at de to følgende betingelser er oppfylt:

1. Batteriet må ikke kunne utlades gjennom dynamoen, d.v.s. i ledningsstykket a-b fig. 200 må strømmen bare kunne gå i retning fra dynamoen.
2. Dynamoens spenning må kunne reguleres så den holdes tilnærmet konstant.

Det er derfor anbrakt en vippe i ledningen fra dynamoen som tjener til å oppfylle den foran nevnte betingelse 1. Vippen er som regel anbrakt på selve dynamoen og dekket av et deksel. Vippen er skjematisk vist på fig. 201. Ledningen fra dynamoen til batteriet er ført isolert gjennom hammerstykket, slik at forbindelsen bare er sluttet når kontaktstykkene b og b1 er trukket sammen av elektromagneten c. Som det vil sees er ledningen fra dynamoen ført i noen få viklinger om kjerren, c (serievikingen).

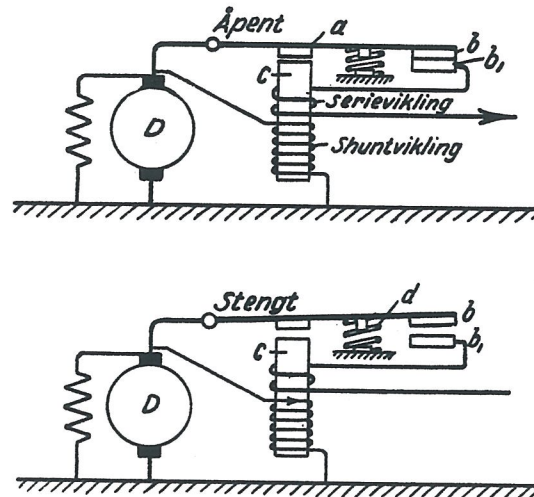


Fig. 201.

Dessuten er det fra dynamoen ført en ledning i mange tynne viklinger om kjernen, c, til gods (shuntvikling).

Når dynamoens spenning er blitt tilstrekkelig høy, stiger også strømmen i shunt-viklingen så elektromagneten kan overvinne fjæren d's spenning og den trekker da hammerstykket så langt ned at kontaktpunktene b og b₁ kommer sammen. Dynamoen begynner da å levere strøm ut på nettet, og både serieviklingen og shunt-viklingen har øverst sin nordpol og hjelper hverandre med å holde hammerstykket nede.

Synker imidlertid dynamoens spenning, så strømmen i serieviklingen begynner å gå motsatt vei, så danner serieviklingen øverst en sydpol, som svekker shuntviklingens nordpol, og fjæren, d, vil da bryte forbindelsen.

Dynamoens regulering: Den andre betingelsen for at det elektriske anlegg skal virke varig og hensiktsmessig er at dynamoen må reguleres slik at dens spenning ved de forskjellige omdreiningstall holdes nogenlunde konstant.

Shunt dynamoer som skal brukes i bilens elektriske anlegg må derfor ha automatisk regulering, og man har her to systemer, nemlig:

1. Regulering på konstant strømstyrke (strømregulering), og
2. Regulering på konstant spenning (spenningsregulering)

Strømregulering: I bilens elektriske anlegg er batteriet en regulerende faktor. Det holder nemlig nogenlunde konstant spenning både under ladning og utladning, og påtrykker så å si hele det øvrige anlegget sin spenning. Uten videre å overlate reguleringen til batteriet går imidlertid ikke, fordi bl.a. ladestrømmen ved høyere omdreiningstall vil bli så kraftig at både batteriet og dynamoen vil ta skade. Skal man bruke batteriet som spenningsregulerende faktor, må man samtidig sørge for at den ladestrømstyrke, som dynamoen leverer, holdes innen en rimelig grense, som batteriet kan være tjent med. Dette kan oppnås med den såkalte "tredje børste regulering", som skjematisk er vist i fig. 202.

Man tar ut feltviklingen fra en liten ekstrabørste – tredjebørsten – isteden for dynamoens vanlige + børste. Tredjebørsten er forskyvbar. Flyttes den i ankerets rotasjonsretning, stiger strømstyrken, og flyttes den i motsatt retning, synker strømstyrken. Fig. 203 A og B belyser virkemåten nærmere.



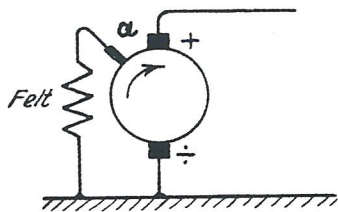


Fig. 202. Regulering ved tredjebørste — a er tredjebørsten.

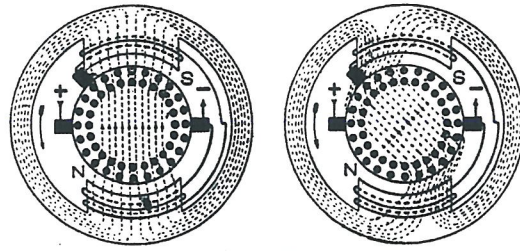


Fig. 203.

A
Magnetfelt for en strømregulert dynamo under tomgang.

B
Magnetfelt for en strømregulert dynamo — belastet.

I fig 203 A er vist hvordan kraftlinjefeltet, når dynamoen er ubelastet, løper rettlinjet fra nordpol til sydpol. Når derimot dynamoen belastes og strømmen begynner å gå gjennom anker-
viklingene, skyves kraftlinjefeltet over i omdreiningens retning, som vist i fig. 203 B. Denne forskyvningen er kraftigere, jo høyere strømstyrken er. Man forbinder nå den ytre strømkrets (nettet) med dynamoens hovedbørster, mens man tar feltviklingen ut fra den ene hovedbørste og fra tredjebørsten, som ligger foran den annen hovedbørste – regnet i bevegelses retningen. Nå står det full spenning mellom hovedbørstene, mens feltviklingene får den del av spenningen som står mellom den ene hovedbørsten og tredjebørsten. På grunn av kraftlinjenes forskyvning vil spenningen i feltviklingen avta ved stigende omdreiningstall, eller når strømstyrken i det yttre nett tiltar. Når spenningen i feltviklingen avtar, synker imidlertid også strømstyrken i denne, og dynamoens ytelse går ned. En dynamo med tredjebørste er regulerbar således at strømstyrken ikke kommer over en viss verdi. De blir imidlertid ofte ikke konstant. Når dynamoen settes i gang, stiger først strømstyrken raskt inntil den på et punkt mellom 1000 og 1500 omdr. Pr. min. når en maksimal verdi. Når så omdreiningstallet stiger videre, synker oftest strømstyrken mer eller mindre.

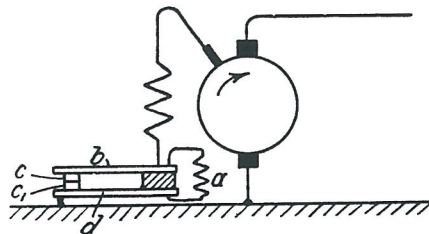


Fig. 204. Termostatisk shuntregulator.

Sikring i shuntdynamoens feltkrets: Som foran nevnt vil strømstyrken i feltviklingen i en uregulert shuntdynamo, stige sterkt når motstanden i den ytre krets tiltar, og feltet vil da kunne skades. Man anbringer derfor enten en sikring eller en termostatisk shuntregulator i feltkretsen. Den sistnevnte er vist skjematisk i fig. 204. Under vanlige forhold går feltstrømmen til gods gjennom b og d, idet kontaktene c og c1 ligger sammen. Stiger derimot temperaturen til en farlig høyde, vil skinnen d som er en bimetallfjær, bøye seg (ved ca. 70 gr.C) så kontaktpunktene c og c1 kommer fra hver-andre. Feltstrømmen må da gå til gods gjennom motstanden a, og dynamoens ytelse går ned. For å få til ordninger som er bedre tilpasset behovet for strømlevering, er det utviklet strømregulerte dynamoer, som har en ekstra motstand i feltkretsen.

Normann Bilverksted A/S

Fridgeir Normann og Jan Roger Gundersen

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

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

Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

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

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



Har nå også
mange fine
dekaler til
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.

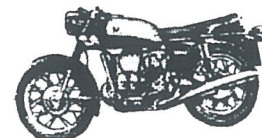
Gratis oljeskift - betal kun for oljen.

Gode tilbud på dekk

Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen
Biler, motorsykler
&
landbruksredskaper etc.



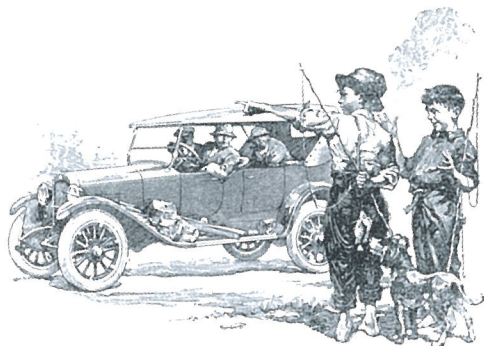
Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820

Vikeveien 47, 3090 Hof

DODGE BROTHERS AUTOMOBILER

Elegant i utførelsen
Driftsikre
Lang levetid
Rimelige priser
Forsælges av

A/s Auto
Kristiania



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

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

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

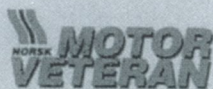
Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

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

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



Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå.

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



Stafetten

Katt i esker, ikke katta i sekken (heldigvis)



Takk for utfordringen Bjørn. Her er altså mitt bidrag. Jeg ble litt usikker på hvilken av de bilene jeg har hatt som det ville passe best å skrive om. Egentlig hadde jeg mest lyst til å skrive noe om Singer'n, men det ble litt flaut siden den har "modnet" i mange år nå uten noe nevneverdig fremdrift. Det er vel kanskje Martin som slår meg på det feltet med sin Austin Seven Pearl (mobb, mobb).

Her kommer altså det med "katt i esker".

Etter å ha solgt både Rover'n og MGB'n hadde jeg egentlig lyst til å bruke pengene på en Triumph Roadster, men fant ut at det ikke var lett å få tak i et eksemplar som var kommet langt nok eller var helt ferdig. Vi brukte en del av sommeren til å snuse litt rundt uten noe resultat. Det var viktig ikke å anskaffe seg noe som ville ende opp som Singer'n dvs. enda en på lager(klok av skade).

Tilfeldighetene slår til når en minst venter det. Etter at MG'n var solgt til Hamar ble kløen på ny bil ikke til å holde ut. Jeg hadde nesten gått på hva som helst over 30 (he, he). Så en dag satt jeg på hytta og bladde i noen gamle blader, og der, midt i mot meg lyste det en annonse på en Jaguar .



Ikke hvem som helst, men den jeg synes er den peneste Jaguar noen gang har laget, en XK150. Og at på til for en overkommelig pris (betyr noe i overkant av hva familien kan akseptere).

Var den solgt eller ikke? I tilfelle det siste, var prisen redusert til å få velsignelse hjemme??

En rask telefon der og da (spontane mennesker er avhengige av mobiltelefon) gav svar på første spørsmål: nei den var ikke solgt ennå, men det var noen som var veldig interessert (selvfølgelig) .

" Finansministeren" ble med på syningsferd og ble overraskende imponert over

kjøretøyet. (Ett skritt nærmere saligheten). Prisen ble det etter hvert enighet om med finansministerens godkjenning og "Adam var i paradiset". Neste problem var: hvor skal jeg sette den?

Mekkegarasjen var jo opptatt av Singer'n. Heldigvis var det mulig å la bilen være på stedet før avhenting. Det var jo en del som måtte gjøres før den var kjørbær, men vinteren stod for døren så optimismen for en kjørbær Jaguar til våren var det ikke noe å si på.



Men aller først måtte en av våre "vanlige garasjer" isoleres og bygges om til mekkegarasje. Et tips til dere som er i samme situasjon: dra til Steinberg og kjøp ferdige stammer for ytterdører. De er en sandwichkonstruksjon på ca 5 cm. X 80 cm. X ca. 2m. som er lett og sette opp og koster ikke noe i forhold til å bygge en ordinær vegg.



Vel, bilen ble etter hvert hentet på henger og Transporteren til Kjell Ødegård ble lastet full med deler klar for montering. Kjekt med gode kompiser som har stor bil. En stor takk til deg Kjell. På vei hjem slo det meg. Hva med forsikring. Bilen var ikke registrert og uten forsikring. Atter en rask telefon og forsikringen var ordnet. Dette er noe som er veldig lett å glemme når man skal transportere et objekt som ikke har LMK-forsikring.

Vel hjemme ble bilen plassert i sitt nyoppussede hjem med lys og varme. Bare litt jobb nå, så er den ferdig! Er det noen som kjenner seg igjen???

Det er jo alltid noe en ikke har tenkt på så tiden går.

Utpå sommeren var det tid for å prøvestarte, men katta ville ikke. Så absolutt ikke. Motoren var nyoverhelt og alt annet i den skjønneste orden, så hvorfor ikke. Så gikk sommeren til alt annet og garasjen ble ikke åpnet før et stykke ut i august. Det ble altså ikke noe kjøring den sommeren. Katta ble atter en gang satt på henger og transportert til "doktoren" Tor-Stein Hella. Tor-Stein



hadde hjulpet meg med det elektriske så Katta var godt kjent med ham. Doktoren fikk start på katta og det var med stor spenning jeg dro på visitt. Tor-Stein hadde uttalt at den gikk "veldig bra" så dette var virkelig noe å glede seg til. Jeg vet ikke hvordan jeg skal beskrive det, men det gjorde godt å høre katta male for første gang. Ja for det er det det høres ut som når en Jaguar sekser går bra. Helt nyyydelig, spør du meg.

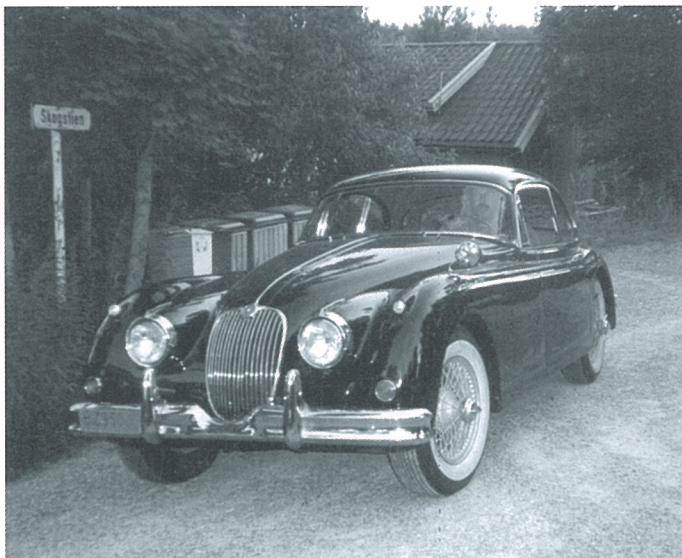
Nå var alt klart for siste finish før visning til Biltilsynet (eller hva det nå heter nå til dags).

Bilen gikk gjennom uten noen anmerkninger og fikk reg. nr. X 15058.

Ganske nøyaktig 10 år etter at den ble importert til Norge fra USA. Den var originalt levert med en Borg Wagner automatkasse, men den var ikke med så det står nå i en vanlig 4-trins manuell kasse.



Før jeg fikk kjørt den noe særlig kom snøen og frosten så nå kribler det til å ta den ut igjen og å nyte den herlige lyden fra motoren.



Stafettpinen går videre til familien **Sand-Olsen** med ønske om å høre litt om deres nyeste anskaffelse

Stafetten går videre...

Historien om hvordan nok en gammelbil kom til vår familie.

Med alt for kort forvarsel på dette får historien bli som den blir. Det som i alle fall er sant her er at eplet ikke faller langt fra stammen.

Etter å ha blitt flasket opp på gammelbil har begge de to unge håpefulle blitt bitt av basillen med gammelbil. Junior dog i en langt større grad enn dattera, hun greier seg med å kjøre litt i ny og ne. Da sønnen begynte å sysle med tanken om å kjøpe seg egen bil, var ikke faren veldig lei seg for det. Det var sportsbil som telte og helst en Healey 3000. Etter et besøk på Nissan Norge fikk gutten også øynene opp for at det kunne være annet som også var av interesse. De hadde nemlig restaurert enn Datsun Fairlady fra 1966. Så på vår klubbkveld i desember 2001 fant han plutselig en slik avertert i et klubblad. Vi ringte på bilen og avtalte å komme ned for å se. Den stod i Tønsberg og var importert fra USA i sammen med en delebil.

Det var mange penger for en gutt som fortsatt gikk på skolen og så var det en god del jobb på den også. Vi måtte hjem og i tenkeboksen . Etter en ukes tid med tenking frem og tilbake ble avgjørelsen tatt. Det ble bil.



Bilene ble hentet lille julaften og årets første snø møtte oss når vi nærmet oss heimen.





Delebilen så slik ut og var utrolig rusten pluss at den var blitt ramponert på tollageret i Tønsberg.

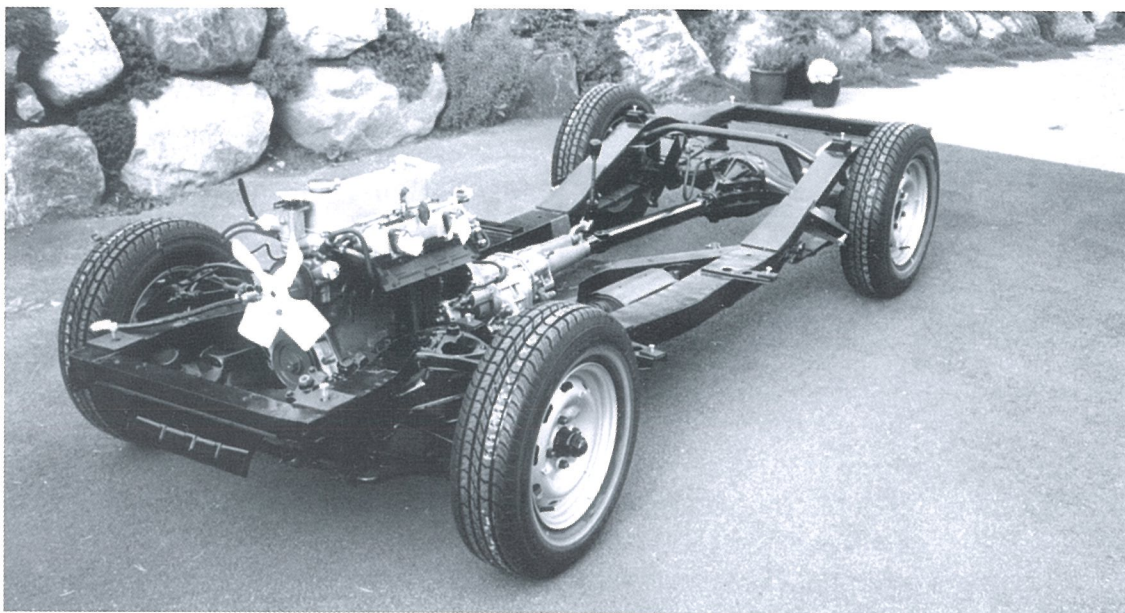
Etter å ha tatt bilen i nærmere øyesyn var avgjørelsen tatt. Her ble det rammeløft. Avgjørelsen ble tatt først og fremst for at bilen har en kryssramme og det ble vanskelig å komme til å få sveiset den rusten som var. Demonteringen startet i romjula.

Etter at demonteringen var foretatt ble karosseriet sendt til sandblåsing. Nå startet overraskelsene. Det som så ut til å være en enkel sveisejobb ble noe helt annet. Det viste seg at bilen var juksereparert hele veien. Alt fra gamle takrenner til en masse platebiter festet med poppnagler ble avslørt. Vi satt igjen med en tesil. Vi kunne ikke stoppe nå. Bilen ble levert til vårt klubbmedlem, Rolf Maurseth, som skulle hjelpe oss med sveisinga.



Om bildet er bra kan elendigheten lett sees. Det måtte sveises på støttestag så den ikke skulle brette i to.

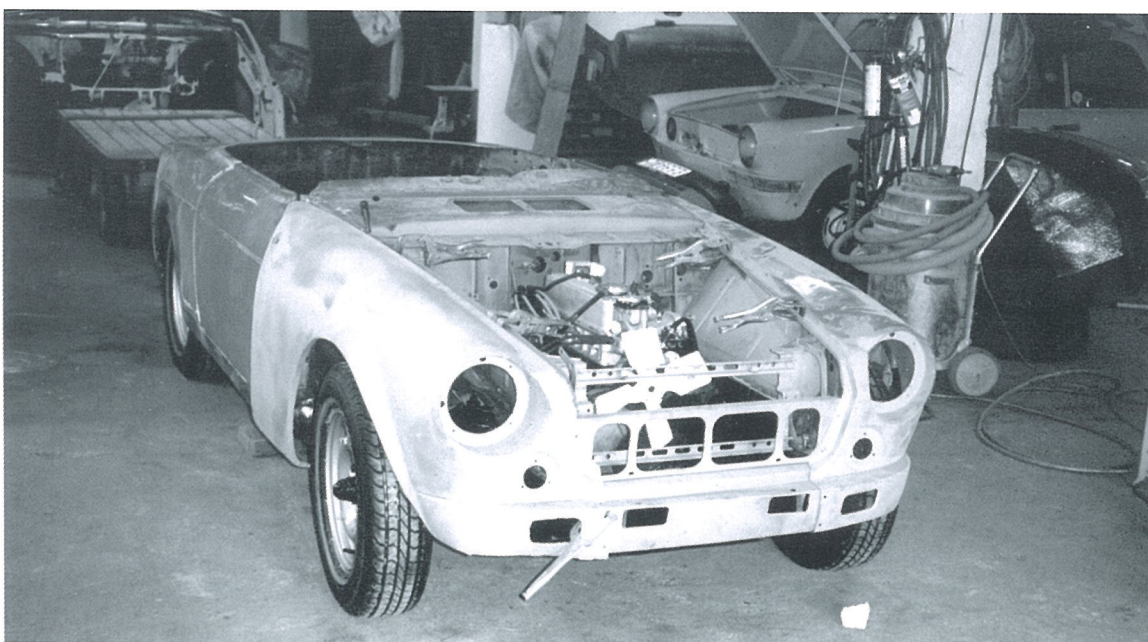
Mens denne jobben ble gjort gikk vi på å demonterte ramma. Denne ble også sandblåst før det også her ble litt sveising. Etterpå ble bremses, gearkasse etc. overhaldt. Det eneste vi ikke har rørt er differensial og motor. Motoren var blitt påsatt overhaldt topp fra delebilen etter den kom til Norge og gikk veldig fint. Derfor fikk den bli uåpnet. Forgasserne ble tatt helt ned, glassblåst og overhaldt (2 stk. SU).



Ramme med alt påmontert, igjen klar for å få karosseri påmontert.

Hadde ikke det vært restaurert en slik bil i Norge før, hadde vi ikke tatt sjansen på å kjøpe den. Nissan Norge hadde som sagt restaurert en, det samme hadde Frode Røed som er verksmester der nede. Alt vi har trengt av deler har vi fått fra USA. Bilen har tydeligvis vært populær der borte og mange har også vært brukt i historisk racing.

Delene er nok noe dyrere, men tenk så mye artigere å ha en slik sjelden bil når den blir ferdig.



I påsken i år ble dører og skjermer igjen prøvemontert på ramma for å se at alt stemte etter den omfattende sveisejobben.

Bilen er nå hos et annet velvillig klubbmedlem, Roy Engh, som skal hjelpe oss med lakkeringen. Junior kommer hjem etter endt skoleår i Kristiansand til pinse. Da er bilen også lovt ferdig lakkert.

Så får vi se hvordan monteringsjobben skrider frem utover sommeren. Alle deler er ferdig restaurert, men siden jeg har vært gjennom dette en par ganger før, så får vi se hvor mange skjær det er i sjøen.

Går alt bra bør det bli en prøvetur i løpet av høsten. I hvert fall en oppstart av motoren. Det er i alle fall en ung bileier som er utrolig giret på å skru i sommer.

Er det ikke flott dere å få restaurere en bil sammen med sin sønn, og som i tillegg har kjøpt bilen selv. Topp.

Jan Roger Sand Olsen m/fam

Jeg utfordrer herved: Odd Grøv.

TREFF: I forbindelse med teknisk kontroll for fornyelse av LMK forsikring

Det er mulighet for å treffes,
og å få en teknisk og tilstandsmessig kontroll av ditt veterankjøretøy
ved NAF teststasjon på Åssiden, til følgende tider dette året:

**Mandag 9. september, kl. 18.00 og
Mandag 16. september, kl. 18.00**

Møt frem for et hyggelig treff
og sørg for å beholde den rimelige forsikringen.



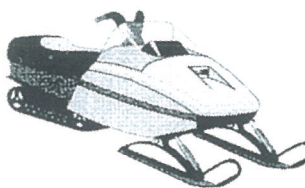
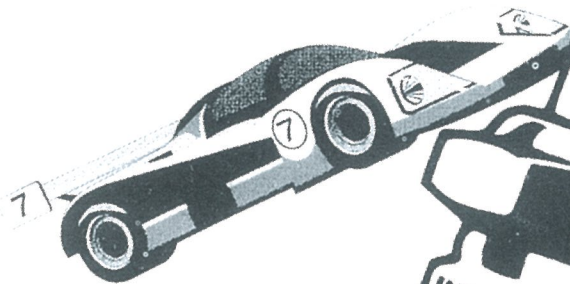
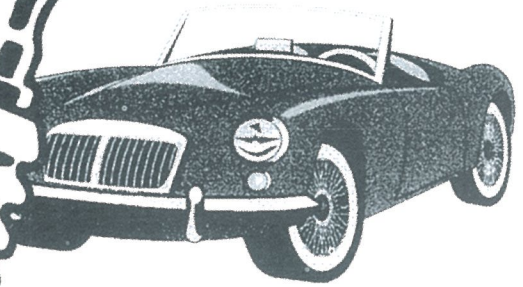
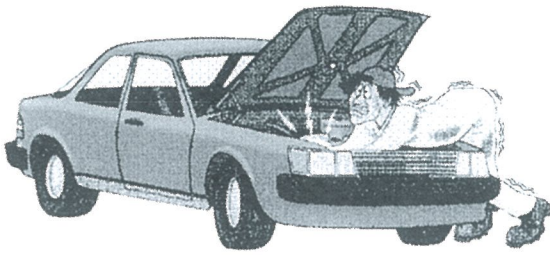
KALSVOGNA TURBILSERVICE

... et komplett valg

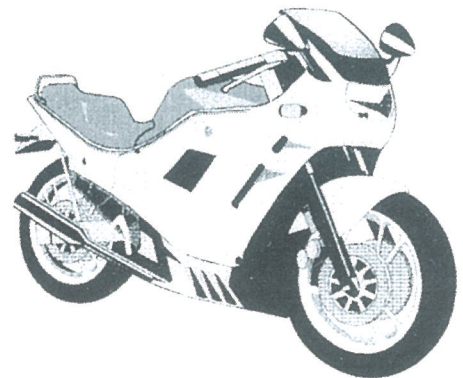


Tlf. 924 17 400
Fax 32 84 56 61

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

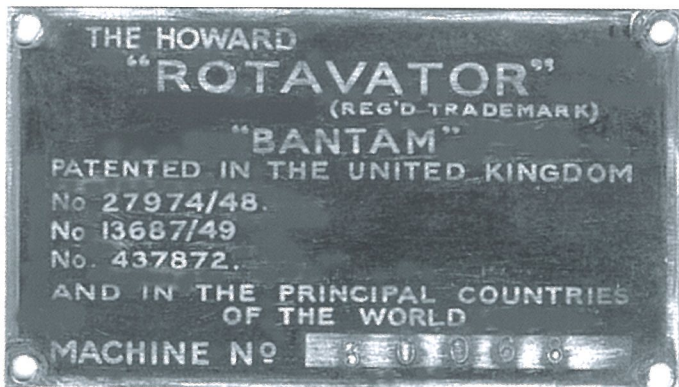


Selges:

Ford Taunus 12M P4 1965 mod.

Original lakk, bra stand.
Farge: Rød.
Mye deler medfølger.

Bjørn Lund,
telefon 31 28 40 55



Gammel jordfreser til salgs

Trolig en førkrigs modell, men kjøpt ny i Norge under krigen eller like etter.

Et artig motorhistorisk klenodie.
Se kopi av maskinskilt over.

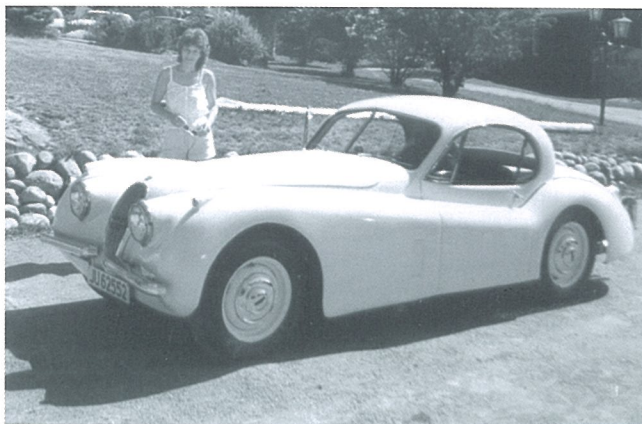
Christian, tlf. 66 78 35 97.

1952 mod. Jaguar XK 120 Fixed Head Coupe,

Kremhvitt med sort skinn interiør,
venstreratt, registrert og i meget god stand.

Telefon: 32 13 92 94

Mobil: 91 61 06 00



Når dynamoen er strømlregulert, må man derfor være særlig oppmerksom på at alle kontakter – særlig batterikontaktene og godsledningen – er rene og vel tilskruet, så det ikke oppstår ekstra motstand. Når f.eks lypærene brenner for hurtig ut, er som regel grunnen den at de foran nevnte kontakter er dårlige.

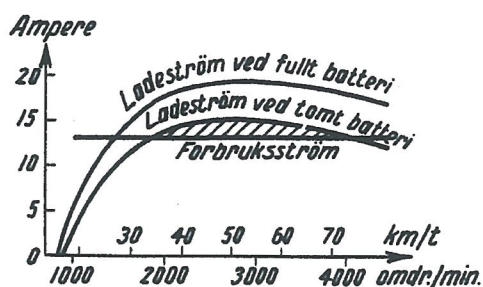


Fig. 206. Strømlregulering.

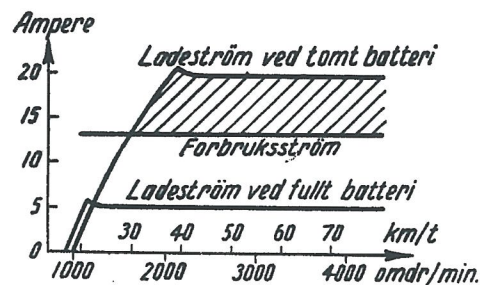


Fig. 207. Spenningsregulering.

Strømlregulering er enklere og billigere enn spenningsreguleringen, men den ulempen den volder ved å overlade batteriet, bevirker at bilfabrikkene går over til spenningsregulering. En del amerikanske bilmerker kan ha en regulatorstype der tredjebørsten er beholdt. Det anvendes i forbindelse med denne en spenningsregulator som er sammenbygget med en vanlig vippe, se fig. 208. Vippen, V, er til venstre og spenningsregulatoren, S, til høyre. En del av en motstand, R, som sjaltes inn i dynamoens feltkrets, sees bak spenningsregulatoren. Dynamoens tredje børste skal ikke reguleres. Den er fast og er stilt slik at dynamoen gir en forsvarlig maksimal ytelse. Spenningsregulatoren har to elektro-magneter – spenningsspolen, a, og strømlspolen, b, samt et felles hammerstykke, c, med to kontaktpunkter. Hammerstykket holdes vekk fra spoleankerne av fjæren f.

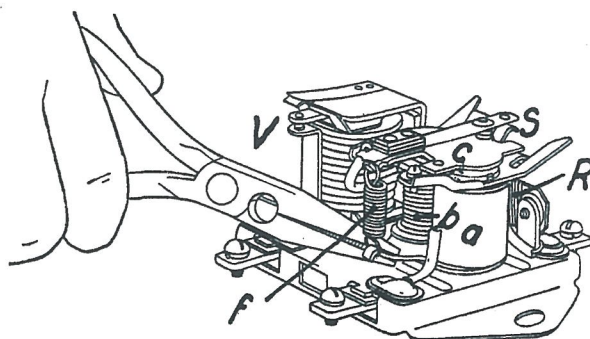


Fig. 208.

Regulatoren innvirker på dynamoens ytelse ved at motstanden, R, kobles inn i feltkretsen når spenningen stiger. Dette skjer når strømlstyrken i spenningsspolen er steget så meget at hammerstykket trekkes ned, og kontaktpunktene åpner. Når motstanden kobles til feltkretsen, synker imidlertid spenningen, og på et visst punkt vil fjæren f, atter trekke hammerstykket opp, så kontaktpunktene kommer sammen. Derved sjaltes motstanden ut og spenningen tiltar igjen. Dette gjentar seg flere ganger i sekundet. Vi har altså en viberende regulator som holder spenningen praktisk talt konstant. Dynamoens ytelse kan reguleres ved å stramme eller slakke fjæren f, se fig. 208. Bøyes fjærfestet ned, så fjæren strammes, vil spenningen bli høyere. Strømlspolen er koblet i serie med feltkretsen og har til oppgave å understøtte spenningsspolen. I det øyeblikk hammerstykket trekkes ned og kontaktpunktene åpner, synker strømlstyrken i strømlspolen sterkt. Åpning og lukking av kontaktpunktene kommer derved til å foregå i raskere takt.

Fra **Bilpuls** i bladet **Industrikontakt** er følgende sakset:

Bilen trenger stell.

I 1915 utkom på, Aschoug's forlag i Kristianina, bilens ABC, beregnet for bileiere og dens sjåfør. Vi siterer:

Starting i kaldt vejr.

"Har en automobil staat paa et kaldt sted en tid uten at ha vært i bruk, bør man alltid iakta nedstående regler forinden man begynner at starte op:

Prøvekranene paa maskinen top bør først aapnes . Sæt accelratøren (gassliveren) paa ca. tre kvart aapning og blæs ut den gamle dårlige luft inde i maskinen; dette gjøres ved at sveive den rundt nogen ganger. Fyld derpaa nogen fingerblø olje (helst cylinderolje) i hver kran, derefter ca. et fingerbøl bensin; stæng atter kranerne og træk rundt to ganger ganske sagte. La den derpaa staa ca. et halvt minutt, sæt saa gassliveren (accelratøren) paa ca. 1/3 aapning, sæt bryteren paa og start den med et par raske omdreininger, idet man indtar stillingen med sveiven saadan som før nævnt under starting av motoren, saasart tendingen er i orden, vil motoren da starte i ni av ti tilfælde. Foreta det ovennævnte ekperiment med mest mulig ro, og anvend aldrig avsindige bevægelser i nogensomhelst form; ti disse bringer i alle tilfælde kun forstyrrelse istendenfor gavn; for oljen og bensinen må særlig i kaldt vejr ha en viss tid for at kunde blade sig med den nyindsugede luft. Det kan høre tvilsomt ut at almindelig olje skulde kunne bidrage noget til forgassing; men ikke destomindre har grundige erfaringer vist at dette dog er tilfældet".

- Om vinteren kan det være frusterende å kjøre dagens helautomatiske bil i Norge. Store temperaturforskjeller skaper kondens, som igjen kan føre til kortslutning og overledning. I et lukket system hvor alt henger sammen, vil en bitte liten feil kunne lamme hele systemet, og man får rett og slett ikke liv i bilen. Her mangler det fortsatt kompetanse ved norske bilverksteder, uttalte NAFs Egil Otter nylig til Aftenposten.

Det kan kanskje være en ide og utgi en ny bilens ABC. Jeg fortsetter å sitere fra den fra 1915:

Automobilens behandling.

"Den første betingelse for at kunne behandle en ting er at man virkelig kjender og helt ut forstaar den ting man skal behandle. At gi et saadant kjendskap til automobilen og dens enkelte dele har vært hensigten med nærværende boks første del, og læseren vil neppe ha den tilstrækkelige nytte av bokens andre del, hvis han ikke gjennomgaar første del saa nøie at han i hvertfald kan navnene paa de forskjellige ting utenad, saa at han med lethed kan følge henvisningerne til de forskjellige figurer."

Rammen.

Rammen danner chassisets skelet og er fæste og formavstivning for alt det øvrige. Den finnes i forskjellige konstruksjoner. Den bygges enten helt paralel, d.v.s. saadan at rammens bredde overalt er den samme, eller den er bygget med saakalt vang. Vangen er det stykket som bøier sammen ved motorens agterkant, saaledes at rammens bredde blir mindre der hvor motoren skal ligge.

En vangbygget ramme er bredere agterover end en parallellramme, saa at fjærene



Kan anbringes direkte ved rammens side.

Dernest finnes der rammer som er bygget med saakaldt klaringsdomp, i korthet kaldt ramme-klaringen, en bøining i rammen som er gjort for at faa chassiet lavere uten at rammen allikevel støter mot akslerne om vognen gjør et hop.

I enhver automobil av bedre fabrikat er alltid rammen bygget av meget seigt staal, enten besemer- eller martin-staal. I alle store fabrikker blir rammen presset i former, eller stanset som det oftest kaldes. Grunden til at materialet må være saa seigt, er den at rammen, som er fæste for alt det øvrige, utsettes særlig for vridning og andre påkjenninger under kjørselen, og at den saa ofte utsettes for bøining ved kollisioner. Den skal da taale at rettes uten at briste.

Rammen i en lastevogn bygges som regel helt paralel og ret, mens rammen i en personvogn som regel er vangbygget. Til rammen anvendes det saakaldte kanalstaal. Dette kommer ferdig-presset som bjelker fra staalverkene, og dets tverrsnitt har form av et U, undertiden anvendes ogsaa staalbjelker av H-form.

Disse bjelker klinkes til mellomliggende tverrbjelker og avstives med paaklinkede staalvinkler. Dernæst er der paaklinket rammen de forskjellige dele som skal bære motor, utvekslingskassen, veksler- og bremsemekanisme, radiator, bærefærer o.s.v.

De tverrbjelker som bærer motor, utvekslingskasse o.s.v. kaldes gjerne slagbeiter, i likhet med de som bærer maskinen i et skibsskrog.

Paa disse tverrbjelker er der ofte fæstet to saakaldte langlesker (en slags biramme), hvortil motoren er fæstet med skrueklammere. Disse langlesker sees ofte at være laget av solide staalrør; på disse kan motoren, når man har løst klemskruen i klammerne, trækkes frem for at ettersees og derpaa atter skyves tilbake paa sin plads.

Disse birammer er meget at anbefale av den grund at motoren derved blir mindre avhengi av rammens vridning under kjørselen.

Fjærene.

Fjærene gjør tjeneste som støtfangere og som bindeled mellom rammen og akslerne, idet de gir akslerne anledning til at bevegeseg op og ned efter veiens ugjevnhet uten at gjøre noget større ryk eller støt i vognen.

Med hensyn paa disses konstruksion kan man inndele dem i tre slags; helsaks-fjær, trekvasaks og halvsaks. Oftest uttalt hel-, trekvart- og halvfjær. De bedste støtfangere maa helsaksfjærene ansees at være, da de jo faar dobbelt så langt svigt (bøiningsfelt) som for eksempel en halvsaks; derfor må en halvsaks være adskillig længere i fjærbladene end en helsaks. Den mest almindelige er dog den saakaldte trekvartsaks, og den bedste av disse er sikkerlig den lange trekvartsaksfjær.

Støtfangere.

Der finnes ogsaa støtfangere eller buffere som er spesielt konstruert til at settes paa hvilken som helst bakfjær for ytterligere at opheve vognens støt og rystinger under kjørselen. Ved lufttrekyl forstaaes at bufferens tilbakeslag dæmpes ved hjelp av luften som befinner sig inde i cylinderen under stemplet og virker som en støtpute mot dette. Luften vil da forsvinne litt etter litt, da stemplet ikke er helt tåt, men allikevel saa tåt at luften ikke øieblikkelig kan strømme ut, men virker som en bløt støtpute og saaledes liksom avrunder vognens rystninger.

Paa forfjærene er støtfangere unødvendige. Paa grund av vognens mindre vegt i forreste ende er nemlig forfjærenes blade adskillig tyndere end bakfjærenes, og da forfjærene som regel er nokså lange, gir de allikevel meget god svigt, hvorfor saadanneekstra støtfangere meget sjelden anvendes paa disse. Dertil kommer at de er meget vanskelige at placere paa en forfjær.

Forts. neste side

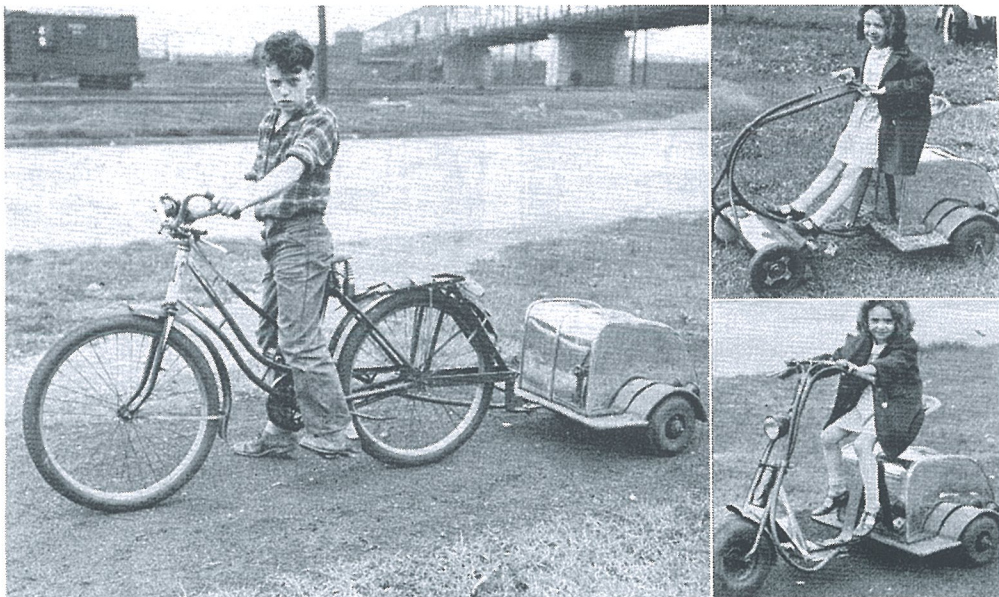


Der finnes dog støtfangere som kan anbringes baade på forfjærer og bakfjærer. Disse støtfangere virker paa en motsat maate. I stedet for at hjelpe fjæren at bære vognen virker denne støtfanger belastende på vognen, idet en lang arm stadig forsøker at trekke vognrammen ned mot akslerne.

Dette er så langt det jeg har kunnet sakse innføringen i bilens ABC fra bladet fra bladet Industrikontakt.

Til tross for utsagn fra NAFs representant må det ha skjedd noen forbedringer på automobilen siden 1915.

Var det noen som sa at sykkel med hjelpemotor er nytt ?



Dette er sakset fra Popular Science fra 1948. Denne tilhengeren har en 1,5 hk motor Som kan drive kjøretøyet opp i ca. 40 km/t. Innretningen skal veie ca. 100 kg. Gearkassen er tatt fra en vaskemaskin, driften foregår via en kilerem, clutch-funksjon blir det ved at remmen strammes, og driften blir aktiv. Det er en kabel fra sykkelstyret tilbake til tilhengeren som overfører hastighetskontroll og betjener clutchen. Tilbakeløpssperre i hvert hjul sørger for differential funksjonen.

Dersom sykkelen virker noe utrygg med slik tilhenger kan drivenheten påbygges annen styreutrustning.

Det kan ha blitt en noe begrenset succes, vi har nok ikke sett denne i Norge ?

LMK – KLUBBENES ARRANGEMENTSKALENDER 2002.

À jour pr. 16. mars 2002.

LØPSARRANGEMENTER/ TREFF.

Åpent for alle LMK-tilsluttede medlemmer. Samt medlemmer i andre internasjonale klubber LMK samarbeider med. Alle kjøretøyklasser hvis ikke annet er spesifisert. Der telefon nr. ikke er oppført vises til klubbadresse.

Kun arrangementer registrert under avsnittet "Løpsarrangementer/treff" er dekket av LMK's arrangørforsikring.

Juni:

01	STIKLESTADLØPET	Stiklestad	Bil/MC	NTMF
	Henv. Svein Holmstad tlf. p. 74 07 61 20, a. 74 07 77 44.			
01	TOTENLØPET	Kapp Melkefabrikk		TGK
	Henv. Ørnulf Grøndalen, tlf. 61 16 97 65. e. Kl. 17.00			
01-02	DAMELØP			NVK
	Henv. 23 38 05 10, n.v.k@online.no, www.norskveteranvognklubb.no			
02	FELLESTUR	Utsikten, Kvinesdal		AMK
08	TRONDHEIM RUNDT			NVMC-Trondheim
08	HAMARLØPET 2002			MVH
08	TREKKFERJE-BILLØPET	Holmen, Søgne		AMK
14-16	STJERNELØPET 2002	Fornebu		MBKN
	Henv. Svein Olav Szallies tlf. 402 45 096			
15	JUBILEUMSPARADE			NVK
	Henv. 23 38 05 10, n.v.k@online.no, www.norskveteranvognklubb.no			
16	VETERANTREFF GLOMDALSMUSEET	Elverum		MVH
16	JÆRSTAFFETTEN 2002-3			GBV
	Henv. Tlf. 930 46 163, lskare@c2i.net			
16	HALLINGDALSLØPET	Gol		HVK
	Henv. Kåre Myrvollen tlf. 32 07 51 89.			
20-23	OPEL-TREFF	Seljord, Telemark		OR
	Henv. Geir Dybdahl tlf. 32 14 26 65, http://opelreg.lmk.no/treff.htm .			
21-23	ULLERØYTREFFET			NVMC-Nedre Glommen
	Henv. Morten Olerud.			
28-30	GRENSETREFF	Kongsvinger		VVWK
	Henv. Nilsen tlf. 33 44 62 45			
29	STJØRDALSLØPET	Torpet Camping		NVMC
	Henv. Erling Bromseth tlf. 73 97 64 43.			
29	MUSEUMSLØPET 2002	Horten Bilmuseum		HOVK
	Henv. Ingar Sommerstad tlf. 908 90 697, Bjørn Munkvold tlf. 911 22 968			
29-30	SKOGLØPET			NVMC-Rogaland
	Henv. Kjetil Fuhr.			
29-30	NFR's SOMMERTREFF 2002	Strandefjord, Leira		NFR

Juli:

02	VETERANVOGNTUR	Oslo-Narvik, til Norgesløpet ChRN		
	Henv. Tlf. 22 29 54 61, www.chevroletregisteret.no .			
05-07	NORGESLØPET 2002	Narvik	Narvik 100 år	NAS
	Henv. Svein Perander tlf. 76 94 12 75. http://nas.lmk.no/			





- 08 VETERANVOGNTUR Narvik-Oslo, fra Norgesløpet, ChRN
Henv. tlf. 22 29 54 61, www.chevroletregisteret.no.
- 13 SJØORMLØPET 2002 Seljord VTMK
Henv. Karin Moen tlf. 35 05 01 54, 909 42 615.
- 19-21 FINNMARKSTREFFET Repvåg Camping NVMC-Finnmark
Henv. Bjørn-Erik Reiersen tlf. 915 57 600.
- 20 GLALØPET Stavern LSVK
Henv. Jan T. Andersen tlf. 35 94 08 33.
- 26-28 SOMMERTUR Venersborg i Sverige VVWK
Henv. Nilsen tlf. 33 44 62 45
- 26-28 NICKEL OG CARBID LØPET NVMC-Gjøvik og Omegn
Henv. Odd Kjell Hagen tlf. 61 32 24 47.

August:

- 02-04 BMW/VETERAN/CLASSICER TREFF, Bjeka, Mo i Rana NVMC-Rana
Henv. Geir Åge Myrvang tlf. 75 16 87 72
- 03 VERDALSRACET Verdal MC NTMF
Henv. Svein Holmstad tlf. p. 74 07 61 20, a. 74 07 77 44.
- 04 HELGØYA RUNDT Helgøya MVH
- 10 LILLEHAMMERLØPET Lillehammer LVK
Henv. Jan Vidar Lie Pedersen tlf. 61 25 44 41.
- 10 ÅRSTREFF Vikersund DPMCR
Henv. Svein Erik Finnerud, tlf. 32 78 39 83, sefinner@online.no
- 10 TERJE VIGEN LØPET 2002 Grimstad, AMK's hovedløp, AMK
- 17 KONGSBERGKNEKKEN Kongsberg KAS
Henv. Bjørn Sand tlf. p. 32 72 03 10, a. 32 77 03 33,
908 42 206, e-post: bjorns@indok.no
- 18 GREVLINGLØPET LSVK
Henv. Reidar Henriksen tlf. 33 45 51 18
- 20 BAKKELØP I KORKETREKKEREN, Begrenset deltagelse NVK
Henv. 23 38 05 10, n.v.k@online.no, www.norskveteranvognklubb.no
- 22 JÆRSTAFETTEN 2002-4 GBV
Henv. tlf. 930 46 163, lskare@c2i.net.
- 22 HØSTMØTET Vormsund, Akershus RCCN
Henv. Tom tlf. 32 75 26 76, tom.laugerud@gk.no.
- 23-25 FOSEN LØP Leksvik NVMC-Fosen
Henv. Leif Neverås tlf. 74 85 79 46.
- 24 ROMERIKSLØPET Maura, Nannestad RGK
Henv. Rita Fjeld Hovden tlf. 63 96 02 82, 922 84 234.
- 25 FORD V8-LØPET 2002 EFV8
Henv. Per Tharaldsen tlf. 928 09 870.
- 31-01 EIKESDALSTREFFET Eikesdal NRKK
Henv. Jostein Engen tlf. 71 21 02 78, Arve Småge tlf. 71 17 49 53.
- 30-01 CAMPING OG SKJITPRAT-TREFFET, Skjomen v/Narvik, NAS
Henv. Roger Edvardsen tlf. 76 94 25 35, <http://nas.lmk.no/>.



September:

02	KVELDSTREFF	Jernbanemuseet, Hamar	MVH
06-08	VESTKYSTTREFFET		NVMC-Haugal./ Sunnhord.
07	STRØMMENLØPET	Motormuseet Strømmen	OR
	Henv. tlf. 63 80 23 10		
07-08	JUBILEUSTREFF OG SANDVIGEN SUNDVOLLEN		NVK
	Henv. 23 38 05 10, n.v.k@online.no, www.norskveteranvognklubb.no.		
07-08	RENSÅ-TREFFET	Harstad	NVMc-Harstad
	Henv. Karl-Ove Jørgensen tlf. 77 07 24 44		
13-15	HØSTLØP	Larvik	NAMK
14	JÆRSTAFETTEN 2002-5		GBV
	Henv. tlf. 930 46 163, lskare@c2i.net		
22	LEKSVIKSPRETTEN	Leksvik	NVMC-Fosen
	Henv. Olav Gangstad tlf. 74 85 91 16		
28-29	HØSTTUR		VVWK
	Henv. Nilsen tlf. 33 44 62 45.		

Oktober:

05	HØSTLØP		NVK
	Henv. 23 38 05 10, n.v.k@online.no, www.norskveteranvognklubb.no.		

November:

02	NOVEMBERLØPET		NVMC-Motorsport
----	---------------	--	-----------------

ANNET

Juni:			
08-09	TREKKFERGEFESTIVALEN	Holmen, Søgne	AMK
Juni	Uformelle gammelbiltreff	Sjøflyhavna Fornebu, hver onsdag	EFV8
Juli	Uformelle gammelbiltreff	Sjøflyhavna Fornebu, hver onsdag	EFV8
August	Uformelle gammelbiltreff	Sjøflyhavna Fornebu, hver onsdag	EFV8
	Henv. Ola Hegseth, tlf. 23 12 32 50/ 92 89 38 53		

MARKEDER

Juni:			
15	ROMERIKSMARKEDET	Kulmoen Travbane, Vormsund	RGK
	Henv. Jan Tønsberg tlf. 63 95 30 80		
22	TRØNDER MARKEDET	Granåsen, Trondheim	TVK
	Henv. Lars Fredrik Dahlberg tlf. 72 59 04 54		

August:

03	BIRI-MARKEDET	Biri Travbane	MVH/LVK/TGK
----	---------------	---------------	-------------

September:

06-08	DYRSKUE	Lyngdal	AMK
21	HØSTMARKED EKEBERG	Ekeberg Camping Oslo	NVK
	Henv. 23 38 05 10, n.v.k@online.no, www.norskveteranvognklubb.no.		



ANDRE ARRANGEMENTER (Ikke LMK-arrangementer)

Juni:

08	FELLES FORD TREFF	Halden, Alle typer Ford	Consul Granada Klubb Norge
	Henv. www.consulgranada.net .		
29-30	VETERANDAGENE	Magnor	Lions Club Eidskog
	Henv. Jan Rudberg tlf. p. 62 83 56 73, 913 62 728		

Januar 03:

01	VÅRMØNSTRING	Universitetsplassen, Oslo	"Helårsklubben"
----	--------------	---------------------------	-----------------

SVENSKE ARRANGEMENTER

Juni:

27-30	POLARRALLYET Sverigeklassikeren, Norrbotten	Norrlands Motorhistoriker
	Henv. Timo Vourtio, tlf. +46 924 301 71, e-post: polarrally@mail.nu .	

August:

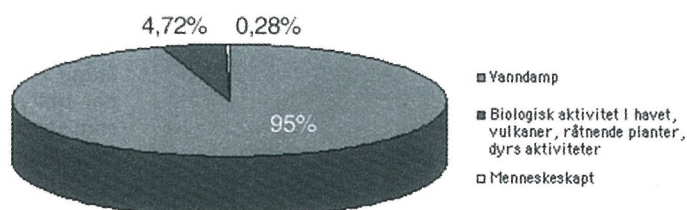
17-18	NORDISK ROOTESLØP	Halmstad (S)	Rootes Car Club Sweden
	Henv. tlf. +46 31 20 19 61, rootes@telia.com .		

Fra Teknisk Ukeblad nr. 13, 02 har jeg sakset følgende innlegg, skrevet av Knut Knutsen

Hvor relevant er CO2 – diskusjonen?

Vanndamp er den mest signifikante avdrivhusgassene. Den bidrar med ca. 95 % av jordens drivhuseffekt. Utrolig nok ignoreres dette i flere oversikter man ser om dette tema. Det er selvfølgelig kjent for forskerne, men blir ikke nevnt i offentlig debatt. Dette forhold vil sannsynlig vis medføre at man overvurderer det menneskeskapte, antropogene, bidrag betydelig. I hvertfall i den offentlige debatt.

Ca. 99,999 % av all forekomst av vanndamp i atmosfæren har et ikke-antropogent opphav. Det er altså naturen selv som er "produsenten". Også de andre atmosfæriske drivhusgasser som karbondioksid (CO₂), metan (CH₄), nitrogenoksider (Nox) og forskjellige andre gasser (klorfluorkarboner etc.) har i hovedsak et naturlig opphav, bortsett fra sistnevnte, som er et rent antropogent bidrag.



KLIMAGASSER: Bidrag fra de ulike kildene til drivhuseffekten i prosent av totalen. Bidrag er her definert som konsentrasjonene justert for det globale oppvarmings-potensialet (GWP). Kilde: Dr. Wallace Broecker, Lamont-Doherty Earth Observatory, Colombia Universty.



Diagrammet på foregående side viser den statistiske størrelsesfordelingen av forskjellige drivhusgass komponenter.

Menneskelig aktivitet bidrar selvsagt til konsentrasjonene av drivhusgass ved jordbruk, industri, kraftproduksjon og transport. Imidlertid spiller disse utslippene en betydelig mindre rolle sammenlignet med naturlig forekommende drivhusgasser som vi ikke kan gjøre noe som helst med, slik at selv de mest kostbare forsøk på å begrense menneskets bidrag vil ha en svært liten – kanskje ikke merkbar – effekt på det globale klima.

Her avslutter jeg "tyveriet" fra Knut Knutsen i Teknisk Ukeblad.

Slike artikler blir interessante når man leser og hører om miljøvernere som mener at det bør legges restriksjoner på bilspport, båtsport og lignende.

Når man også ser hva som gjøres fra "det offentlige" i sammenheng med forsøk på å redusere utslipp av drivhusgasser, blir de reguleringene, og avgiftsordningene som kommer opp litt vanskelige å respektere.

Betraktningene starter egentlig med at veivesenet har begynt å rydde veikanter og skråninger, slik at trafikantene skal kunne oppdage eventuelle dyr på vei til å krysse kjørebanelen. Det er meget bra. Min reaksjon går på hvordan dette gjøres. I turistlandet Norge skjærer de ned trær og busker og lar det ligge å råtne. I den senere tid er også flishugger tatt i bruk for å få det mer ryddig, og det er bra, men de legger igjen flisa i hauger langs veien. Om jeg har forstått riktig er det meningen at flisa skal ligge å bli til jord. Min oppfatning er at dette skaper noe forurensing, jeg har fått inntrykk av at forråtnelse skaper både CO₂ og metan gass. Metangass er i tillegg mye mer effektiv som drivhusgass enn CO₂.

Her har det offentlige investert i maskiner for flishugging, og de har brukt en del arbeidstid på å rydde og bruke flishugger, det burde være relativt lite tillegg for "å ta med seg flisa" til et offentlig fyranlegg for å utnytte brennverdien, og erstatte noe bruk av fyringsolje?

På grunn av billig olje og strøm er vi i Norge er lite flinke til å utnytte biomasse til oppvarming og varmtvann. Det har derfor blitt sett på som for dyrt å utnytte bio-brensel. Når en del miljøforkjempere angriper bilen synes det å være noe for ensidig. Bensin og diesel er energibærere som inneholder stor mengde energi pr. vektenehet, transportmidlet kan lages relativt lette i forhold til nyttelasten. Sammenlignet med elektriske kjøretøy, med tunge batterier, blir bilen drevet med bensin eller diesel helt overlegen.

Det vil også være litt lettere å akseptere de forskjellige "miljøavgiftene" dersom noe av det blir brukt til å redusere forbruket av olje, eller annet fossilt brensel. Sannsynligvis vil det å utnytte forskjellig biobrensel, kreve tyngre og mer plass enn det å benytte olje. Det må derfor være en fordel å bruke de brennstoffene som er "lette å bruke" i transportmidler, og de stoffene som medfører store og tunge installasjoner, der dette ikke betyr noe. Biler drevet av batteristrøm kan derfor ikke bli noe alternativ til forbrenningsmotoren. Det kommer sikkert nye og bedre batterier, men disse skal vel også hente sin energi til lading noe sted. Skal den energien tas fra atomkraftverk, olje- eller kullfyrt kraftverk, eller kanskje vi kan bygge ut flere vannkraftverk?

Dette innlegget er ikke ment som politisk argumentasjon mot miljøvern, jeg synes det er bra at det blir "slått ned på" handlinger som er uheldige for enten det lokale miljø eller det globale miljøet. Det er nyanseringen av informasjonen som er vanskelig å få tak i. Det kan bli slik at en ikke hører på noen av partene og "gjør som det passer oss".

Miljøvennlig hilsen Erling.



SANDPRODUKTER

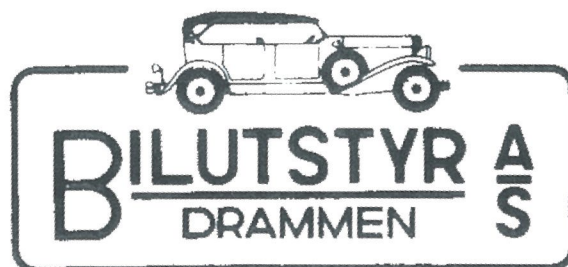
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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



Kan gammelt håndtverk kombineres med dagens digitale hverdag?

KUNNSKAPSRIKE OG LØSNINGSORIENTERTE

Ja, men fagkunnskap er *ett* viktig konkurransefortrinn. Vår erfaring med løsninger i forhold til kundens behov er det andre. Ønsket omfang, kostnad og tidsperspektiv, står svært sentralt i vår opptreden overfor deg som kjøper av trykkeritjenester. Etablert tillit fra første stund er en forutsetning, mener vi.

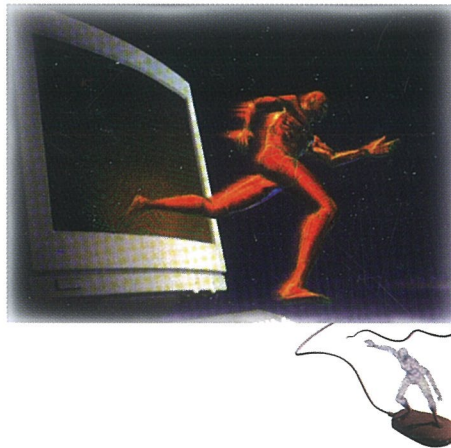


INITIATIVRIKE OG FLEKSIBLE

Vi tar umiddelbart tak i din forespørsel, og det varer aldri lenge før spesifikasjoner og pris ligger på ditt bord.

MÅLBEVISSTE OG PUNKTLIGE

Vi har yrkes stoltheten i behold, og innenfor dette begrepet betyr det at vi ikke trykker bare for å få jobben gjort. Alle oppdrag hos oss gjennomføres med noen grunnleggende mål for øyet: Varen levert med forventet kvalitet, innenfor avtalt pris - på eksakt tidspunkt for avtalt levering.



SERVICESTILTE OG KONKURRANSEDYKTIGE

Vi har aldri hørt at vår innstilling til service ikke holder mål. Det er en påstand som raskt kan tilbakevises, så i praktisk handling er vi på tå hev, like opptatt av å holde høy servicegrad både overfor små og store kunder.

TA MED OSS PÅ RÅD

Fra starten av ønsker vi å opprette en god dialog med deg. Derfor vil vi svært gjerne bli tatt med på råd tidlig i prosessen. Fornuftig er det, og lønnsomt kan det bli.

FORLANG MER AV RANDHEIM TRYKK

Vi vet hva vi selv står for, men vi vet lite om dine krav. Derfor er det med spenning og litt sunn prestasjonsangst vi mottar ditt første oppdrag. Det skjerper oppmerksomheten, samtidig som det etablerer nivået for framtidige utfordringer og samarbeid.

Velkommen til
Randheim Trykk

VI LEVERER TRYKKSAKER TIL DE FLESTE FORMÅL:

- Visittkort • Brevark • Konvolutter • Brosjyrer • Hefter • Reklamekataloger
- Medlemsblader • Kundeaviser • Nyhetsbrev • Plakater • Selvkopierende formulærer

Randheim
TRYKK

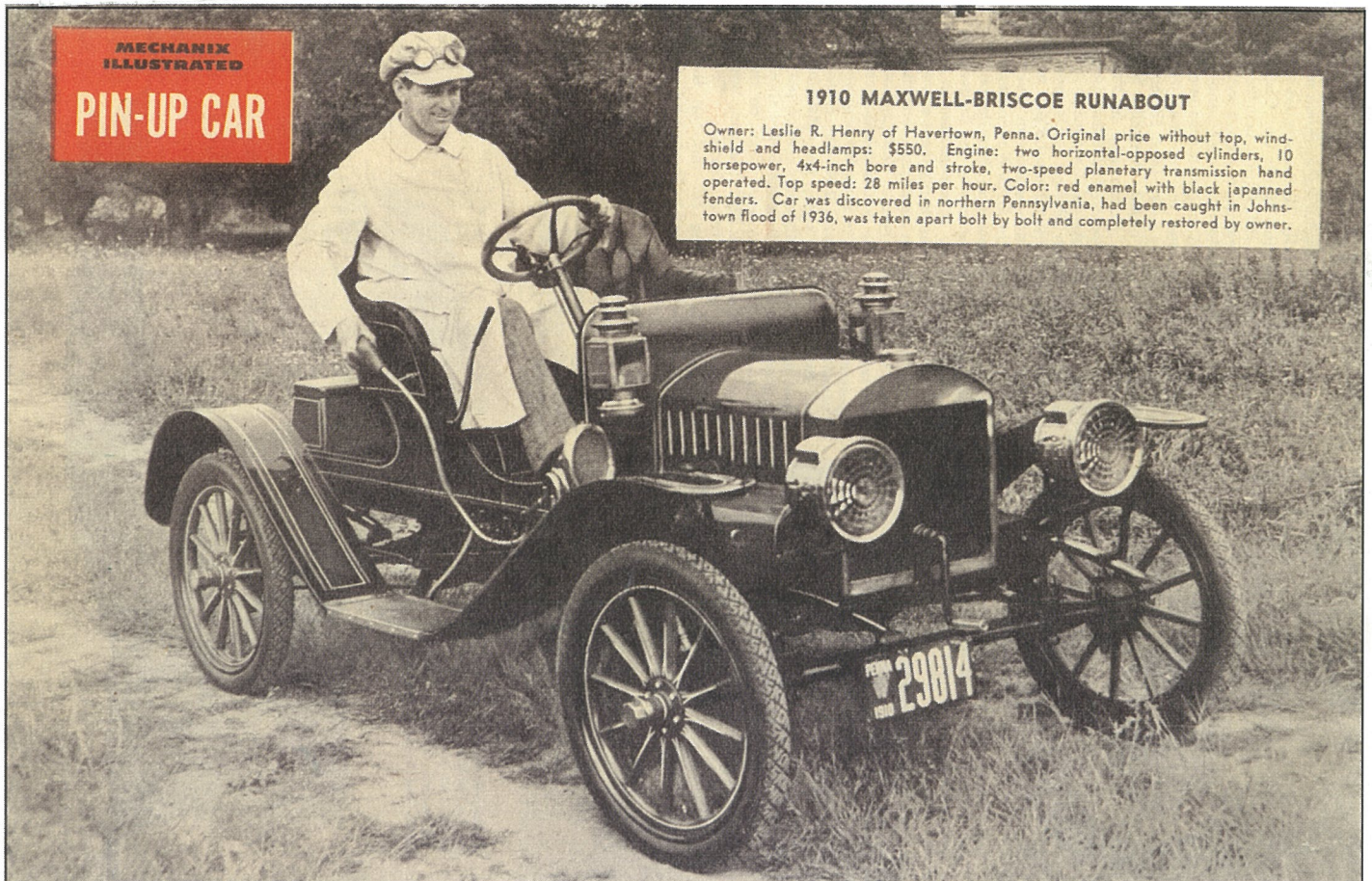
Syretårnet 45, 3048 Drammen. Telefon: 32 82 54 40. Telefaks: 32 82 52 75.
E-mail: rantrykk@online.no

Asle Wang
Gamlebakken 28
3046 DRAMMEN

C-blad

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN



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



Redaktør for neste
er: Christian Christiansen
Gudolf Blakstadsvei 30
Tlf.: 66 78 35 97
E-mail: nnchris@online.no
Send inn stoff før 15. august 2002.

MOTORHISTORIKEREN

